

Pagina a cura di Alberto Caprotti

SICUREZZA

Seggiolini bocciati e genitori colpevoli: bambini a rischio

DI FERDINANDO SARNO

Difficili da montare, scomodi, poco protettivi in caso di impatto laterale, con finiture e accessori a volte pericolosi. I seggiolini per auto rappresentano ancora un punto debole del sistema di protezione offerto dalle vetture. Lo evidenziano i risultati dei test condotti da Aci e da altri Automobile Club europei. Dei 53 modelli esaminati, ben 7 sono stati valutati «scarsi», 1 «appena sufficiente», 15 «soddisfacenti», 28 «buoni» e solo 2 «ottimi». «Troppi automobilisti dimostrano una scarsa cultura della sicurezza anche a scapito dei propri figli - dice il presidente dell'Automobile Club d'Italia, Enrico Gelpi - I test evidenziano che istruzioni poco chiare non facilitano il montaggio e l'uso corretto dei seggiolini, compromettendone l'efficacia. Bisogna inoltre innalzare gli standard di protezione, rendendo obbligatoria la prova di impatto laterale per l'omologazione». Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte in Europa per i ragazzi fra i 5 e i 13 anni: ogni anno perdono la vita sulle strade 12.000 minorenni, 5.000 dei quali bambini. Un'indagine internazionale ha evidenziato che il 40% dei bimbi europei viaggia senza seggiolino, e più del 50% in modo inadeguato. Un genitore su 4 giustifica il mancato uso del seggiolino con la scarsa propensione del bambino a starci seduto, il 22,7% lo ritiene superfluo e il 18% non lo giudica necessario perché lo spostamento è di breve durata. L'Aci ha avviato corsi di formazione affinché i genitori siano consapevoli dell'utilità di questi sistemi di sicurezza, insegnando i criteri di scelta del seggiolino più idoneo e le procedure per il corretto utilizzo.

IL PARLAMENTO EUROPEO: «DAL NOVEMBRE 2011 ESP OBBLIGATORIO SULLE AUTO NUOVE»

Il Parlamento Europeo ha raggiunto un accordo per rendere il sistema di controllo elettronico della stabilità (ESP) obbligatorio su tutti i nuovi veicoli. A partire da novembre 2011, tutti i nuovi modelli di autovetture e veicoli commerciali immatricolati sul territorio dell'Unione Europea dovranno essere dotati del sistema di sicurezza attiva ESP. Dal novembre 2014 tali disposizioni si applicheranno a tutti i nuovi veicoli. Il regolamento sarà approvato, in via definitiva, dal Consiglio dei Ministri. «Stiamo già lavorando alla prossima generazione del sistema ESP, ancora più performante e con una tecnologia più sofisticata. Nonostante ciò, l'aumento dei volumi produttivi ne farà scendere il costo, rendendo l'ESP ancora più conveniente soprattutto per i segmenti A e B», ha dichiarato Massimo Guarini, amministratore delegato di Bosch Italia. L'installazione obbligatoria del sistema elettronico di stabilità fa parte di un pacchetto completo di misure che l'Unione Europea intende implementare al fine di incrementare la sicurezza stradale, ridurre i consumi di carburante e di contenere le emissioni. Dal novembre 2012 ad esempio, sarà obbligatoria l'adozione degli pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e dei sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici.

la novità Crossover da città simpatica e diversa Ecco Kia Soul, l'auto con due anime

DA RIVOLI (TORINO) GIAN PIERO PIAZZA

Non è un Suv, anche se gli somiglia parecchio, e pur mantenendo le forme squadrate della specie si distingue per una differenza che salta subito all'occhio: la piacevolezza del suo look. Questo modello innovativo della Kia ribattezzato Soul, parola inglese che significa anima, potrebbe anche per molti versi assumere le connotazioni dell'auto anticrisi dal momento che di anime ne ha addirittura due, quella di un moderno crossover gemellata con la manegevolezza di una vettura a vocazione urbana. Trazione anteriore, cinque posti, cinque porte, una lunghezza contenuta in 4 metri e 10 (appena qualche centimetro in più rispetto a una berlina del tipo Peugeot 207) in paradossale contrasto con la generosa ampiezza dell'abitacolo, Kia Soul adotta la coerente formula costruttiva ideata per rispondere alle nuove necessità del mercato con l'aggiunta di un'abbondante dose di fascino.

Forme squadrate come vuole la tendenza del momento, funzionalità e gusto estetico. Prezzi a partire da 14.900 euro

Più che vettura di tendenza, secondo l'ardita collocazione del marketing di casa Kia che l'ha addirittura paragonata all'irraggiungibile Mini, la Soul è l'onesto tentativo di abbinare funzionalità e gusto estetico in un veicolo fuori dal coro nonostante la convenzionale linearità dell'architettura di base. Elaborazione di un concetto americano sviluppato in Corea e messo a punto in Europa, il design della Soul ha i suoi punti di forza nell'andamento arrotondato della carrozzeria, nel cofano rialzato, nel muscoloso e al tempo stesso elegante frontale caratterizzato dalla sottile griglia cromata, dai grandi fari bombati e dall'importante paraurti centrale sporgente. Un'armonia di linee che sfiora l'eccellenza nella leggerezza della coda, impreziosita dai decorativi gruppi ottici avvolgenti a goccia.

L'abitacolo è quello tipico dei Suv di ultima generazione, con posizione di guida rialzata e visibilità panoramica dominante. Di stile americaneggiante la strumentazione con tre

indicatori incorniciati singolarmente a imbutto, soluzione di una pesantezza estetica in parte compensata dall'ottima visibilità tanto diurna che notturna. I materiali della plancia e dei rivestimenti interni sono di buona qualità e il benessere a bordo è garantito dalla presenza di ben 14 vani portaoggetti strategicamente disposti nell'abitacolo. Nonostante la compattezza delle dimensioni, la Soul è in grado di ospitare fino a cinque persone, con un volume di carico minimo per i bagagli di 340 litri. Lo schienale dei sedili posteriori frazionato e reclinabile può essere abbattuto senza la necessità di rimuovere i poggiatesta e va a formare un ampio vano a fondo piatto del-

della rumorosità. Un sofisticato sistema di sospensioni esalta l'agilità di guida e le manovre di parcheggio sono facilitate dalla morbidezza del servosterzo elettrico che contribuisce tra l'altro a ridurre i consumi. La Soul è equipaggiata con due moderne motorizzazioni 1.6 benzina e diesel Euro 4 (126 e 128 cv, consumi di appena 6,5 e 5,2 litri per 100 km). Cambio manuale a cinque marce o, in alternativa sulla versione diesel, automatico a 4 rapporti ma senza modalità sequenziale. Ricca dotazione di serie (che include 6 airbag, ESP, cerchi in lega, climatizzatore e impianto radio, ma purtroppo non il filtro antiparticolato per il diesel che costa 700 euro) e optional sfiziosi tra cui il navigatore satellitare asportabile, due livelli di allestimenti (quello al top offre l'esclusivo sistema di assistenza al parcheggio con visione della



la capacità di carico complessiva di 818 litri. Realizzata su un pianale completamente nuovo, la Soul ha una scocca ultrarigida ottenuta grazie all'adozione di un'elevata percentuale (70,3%) di acciai ad alta resistenza, soluzione che abbina a una grande robustezza strutturale la sensibile riduzione delle vibrazioni e

zona posteriore teletrasmissa sullo specchio retrovisore) e prezzi a partire da 15.900 euro (con sconto di 1.000 euro in fase di lancio). La Soul è garantita 5 anni a chilometraggio illimitato e sarà presto disponibile anche con impianto GPL montato all'origine e ammortizzato dagli ecoincentivi.

Mercedes Classe E Il lusso intelligente

DAL NOSTRO INVIATO A MADRID ALBERTO CAPROTTI

Elegante e confortevole, ma trasgressiva quanto un gelato alla crema. Diciamo subito, e senza offesa per nessuno: è sempre stata l'auto preferita del *cumenda*. O di chi si sentiva arrivato, e che per dimostrarlo - a se stesso e agli altri - sceglieva di guidare un prodotto formalmente impeccabile e costoso quanto basta per non confondersi con la massa, ma dal tasso emozionale lievemente sotto lo zero. Per questo il primo impatto con la nuova Classe E lascia interdetti. Design molto sportivo, spigoli in quantità industriale e linea modernissima: una berlina Mercedes così aggressiva e spaziosa non si era mai vista. Crollano due storici

tabù delle auto del segmento medio-alto di Stoccarda, quello che le voleva classiche fino alla noia e terribilmente strette, soprattutto nei posti posteriori. Insomma, non più solo *cumenda*: la nona generazione della Classe E, l'auto-cassaforte di Mercedes e la berlina più venduta nella storia nel suo segmento (12 milioni di esemplari nel mondo dal 1947 ad oggi, 400 mila solo in Italia) punta ad allargare la clientela viziando chi la sceglierà con una serie di diavolerie elettroniche che sono in fondo il pregio e il limite di un prodotto indubbiamente raffinato ma paradossalmente forse fin troppo evoluto per il mercato attuale. Ci spieghiamo meglio. Immaginate di trovarvi sul cruscotto un radar che legge e riproduce i cartelli con i limiti di velocità per aiutarvi ad e-

vitare la multa (speed limit assist). Pensate a visori notturni a infrarossi che segnalano gli ostacoli (nightview plus). O poltrone che vi massaggiavano la schiena e stringono i fianchi in curva per mantenerli sempre in posizione (sedili multicontour). Oppure a un sistema che controlla gli "angoli morti" e grazie a 6 sensori radar vi invia un messaggio d'allarme sullo specchietto retrovisore in caso di eccessiva vicinanza con un ostacolo (blind spot assistant). E un altro che rileva quando la distanza con la vettura che precede si riduce troppo rapidamente, vi avverte con un segnale acustico e calcola la necessaria pressione frenante sino ad un'eventuale frenata automatica (distronic plus). Nulla comunque a confronto con l'attention assist, che addirittura valuta attraverso 70 parametri elettronici il vostro stile di guida e percepisce l'affaticamento di chi sta al volante e lo invita con un segnale sonoro e l'icona della tazzina del caffè sul display a fare una sosta.

Nulla di inedito, sia chiaro: ma tutte queste magie insieme sulla stessa auto non si erano mai viste. Noi che le abbiamo anche provate sulle strade del centro e nei dintorni di Madrid, le abbiamo trovate splendide quanto... faticose. Nel senso che (attention assist a parte, offerto di serie) si tratta di optional assolutamente riu-

nunciabili. Perché l'auto intelligente è una gran cosa ma rischia di distrarre dal puro e raffinato piacere di guidare che la nuova Classe E garantisce in ogni circostanza. Una promessa (mantenuta) di continuità: «Già 7 clienti su 10 normalmente la ricomprano - spiega Eugenio Blasetti, responsabile marketing di Mercedes Benz Italia - Ora i concessionari ne hanno già ordinate 2.500 e ne abbiamo già vendute 500 a scatola chiusa. È un'auto che vuole essere la prima nella categoria e che vuole unire la tradizione di comfort e sicurezza con un contenimento dei consumi che può arrivare fino al 23% rispettando già lo standard Euro 5 che entrerà in vigore nel 2011». La Classe E arriverà da noi in questo fine settimana, con tre motori turbodiesel e due a benzina, offerta in una fascia di prezzo che va da poco più di 43.000 euro per la 220 CDI da 170 cv, fino ai 70.000 euro della 500.

Ipertecnologica e "pensante" La nona generazione della berlina di Stoccarda agisce al posto di chi guida



Veicoli commerciali: ecco l'annuario che non c'era

Il Mondo dei Trasporti è una testata giornalistica specializzata nel settore che da più di vent'anni fotografa obiettivamente quello che è considerato lo "specchio" della realtà economica del nostro Paese. Ora l'intraprendente Paolo Altieri, direttore del mensile, si è inventato il primo "Annuario Trucks & Vans" destinato, per la sua completezza, a diventare una vera e propria bibbia del mondo dei trasporti. Un punto di riferimento assoluto non solo per gli addetti ai lavori, ma anche per chi semplicemente vuole sapere il prezzo di un veicolo commerciale, oppure una scheda tecnica piuttosto che l'indirizzo di un concessionario. Un'iniziativa che solo per il coraggio dimostrato dall'ideatore, in tempi non propriamente favorevoli, merita di essere premiata. Lo hanno fatto Franco Miniero (Vice Presidente

veco), Giancarlo Codazzi (Direttore Generale Mercedes-Benz Veicoli Industriali), l'onorevole Bartolomeo Giachino (Sottosegretario al Ministero dei Trasporti), Alberto Riboni (titolare Gruppo Riboni Trasporti) e Lorenzo Ruffo (esperto del settore), che hanno partecipato alla presentazione di questo nuovo prodotto editoriale di Vega Editrice. Dal dibattito sono emersi innanzitutto un intelligente ottimismo; poi la consapevolezza che l'autotrasporto è uno dei serbatoi sociali più importanti nei quali si riesce a creare occupazione regolarmente; infine una presa di coscienza attraverso la quale risulta indispensabile (un po' per tutti) ridurre i costi, migliorarsi dal punto di vista tecnologico, riadeguarsi alla domanda e mettersi sempre a disposizione del cliente. (Ferdinando Sarno)

