

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Una rotonda (non sul mare)

Una rotonda di qua, un dosso di là. Magari anche insieme, e con un semaforo in mezzo. In spregio al codice della strada, ma in nome della sicurezza. Ovunque sulle nostre strade comunali sbocciano nuove infrastrutture dedite alla circolazione sicura, peccato che spesso non rispettino né il codice né la logica, vedi le misure minime del diametro delle rotonde (di almeno 14 metri), o l'altezza dei dossi (massimo 7 centimetri in zone residenziali con limite 30 all'ora, come prevede l'articolo 179). Eppure dalla sera alla mattina, spunta una rotonda di qua, un dosso di là. Ma ancora più brutto è sapere che una rotonda può costare anche 750 mila euro e che il 10% per cento dell'ammontare dei lavori (legittimo, ma opinabile in certi casi) va al direttore stesso dell'opera, che spesso, guarda caso, è lo stesso tecnico comunale che firma il progetto e semina infrastrutture che, oltre ad essere inutili (con aggravio di file e traffico in alcuni casi) sono anche pericolose. (P.C.)



CRASH TEST

Alfa Giulietta, già prima in sicurezza

Sicurezza, prima di tutto. L'Alfa Romeo Giulietta si è aggiudicata nei giorni scorsi le prestigiose cinque stelle Euro NCAP con un punteggio globale di 87/100: un risultato che le consente di essere la compatta più sicura di sempre. Il giudizio è ancora più importante se si considera che dal 2009 Euro NCAP pubblica un nuovo sistema di valutazione che contemporaneamente considera la protezione degli adulti, quella dei bambini, quella dei pedoni e la nuova area di prevenzione incidenti e riduzione delle lesioni attraverso la valutazione di seat belt reminder, ESP e limitatore di velocità.



La nuova Alfa Romeo Giulietta

In questo scenario il risultato conseguito dall'Alfa Romeo Giulietta (97% adulti, 85% bambini, 63% pedone e 86% sicurezza attiva) le permetterà di conservare le 5 stelle anche nel 2012 quando il sistema di valutazione avrà raggiunto il massimo della severità. Una protezione totale, insomma, garantita dai 6 airbag di serie, cinture a tre punti con doppi pretensionatori e limitatori di carico, un nuovo dispositivo di seconda generazione ed integrato nello schienale dei sedili anteriori che, in caso di urto, avvicina gli appoggiatesta alla nuca degli occupanti attenuando così il "colpo di frusta". Prosegue intanto con ottimi risultati il lancio commerciale della nuova vettura che solo nei primi due week end di porte aperte presso i concessionari di tutta Italia hanno raccolto più di 5.000 ordini. (F.S.)

DA MILANO ALBERTO CAPROTTI

Piace, fa tendenza, è la moda del momento. Perché inquinare poco (più o meno), fa risparmiare al momento di fare il pieno (spesso, ma non sempre), permette di aggirare i blocchi del traffico e di non pagare l'ecopass. E soprattutto mette a posto la coscienza di chi cerca un mondo più pulito. È lo strano caso dell'auto ecologica: 62 italiani su cento la acquisterebbero volentieri, o almeno così dichiarano in un sondaggio. Poi però la realtà è un'altra: oggi su 36 milioni di veicoli circolanti solo il 4,6% sono "verdi", includendo in questa categoria tutti i mezzi elettrici, quelli ibridi e quelli bi-fuel.

Molti la vogliono insomma, ma pochi poi la comprano. Molto ha contribuito il crollo delle vendite delle auto a gas dopo il boom del 2009, a seguito dello stop agli incentivi (anche se molti marchi oggi offrono l'opzione a gas praticamente senza sovrapprezzo). Per il resto stanno prevalendo diffidenza, cattiva informazione, o forse solo il calcolo dei difetti che a volte prevale su quello dei pregi: l'auto ecologica insomma esiste ormai da tempo ma non sfonda. E non certo per colpa delle case automobilistiche che sfornano modelli in continuazione, specie quelli ibridi che - in attesa dell'elettrico puro - rappresentano la vera realtà del mercato.

Anche i marchi che soltanto un paio d'anni fa snobbavano la doppia alimentazione benzina-elettrica a favore dei propulsori a gasolio, oggi hanno cambiato decisamente rotta. Oltre a Bmw, Mercedes e Volkswagen, anche Audi e Porsche hanno in agenda un numero crescente di modelli ibridi e talvolta già in listino, come è il caso di Porsche

La strana storia dell'auto "verde"

Piace al 62% degli italiani, ma pochi la acquistano. Sulle nostre strade è ecologico solo il 4,6% dei veicoli

Cayenne e Volkswagen Touareg. Anche il gruppo Peugeot-Citroën è quasi pronto per l'ibrido, in abbinamento però con il motore diesel. Cambierà dunque il volto del mercato? Secondo molti, queste mosse servono soltanto ad abbassare la percentuale di emissioni di CO2 media delle Case per evitare d'incorrere nelle pesanti sanzioni della Commissione europea una volta che entreranno i nuovi e più stringenti limiti alle emissioni.

È un fatto comunque che gli automobilisti siano sempre più esigenti e sempre più attenti all'ambiente. L'auto "verde" piace, a patto però che sia anche dotata di strumentazioni tecnologiche all'avanguardia. Secondo Accenture - azienda di consulenza direzionale e servizi alle imprese - che ha recentemente condotto un'indagine in Italia, Germania, Francia, Stati Uniti e Canada su oltre 1.800 consumatori, il 60% degli automobilisti sceglierebbe un'auto ibrida o elettrica piuttosto che

un'auto alimentata esclusivamente a benzina, purché il nuovo veicolo sia comparabile e superiore anche in termini di comfort di guida, prestazioni, stile e manutenzione. «Dallo studio - si legge in una nota - emerge che il 43% degli intervistati, ma in Italia questa percentuale balza al 62%, ha intenzione di acquistare un'auto ibrida o elettrica nei prossimi due anni. Di questi consumatori, l'80% è più propenso a comprare un'auto ibrida anziché una elettrica». Lo studio di Accenture indica inoltre un crescente interesse degli automobilisti verso aspetti diversi dalla riduzione dei consumi: solo il 36% degli intervistati ha infatti menzionato l'aumento del prezzo della benzina come motivo per l'acquisto di un'auto ecologica.

Accanto al criterio

della sostenibilità ambientale, dunque, i produttori di automobili devono - pur continuando a porre l'attenzione ai minori consumi di carburante e alla convenienza - aumentare l'offerta di servizi.

«Il settore automobilistico attraverso un'importante fase evolutiva sia in Italia che a livello internazionale», ha dichiarato Luca Mentuccia, Managing Director per il settore automotive di Accenture, «e i consumatori che si avvicinano alle auto-veicoli ibride sono sicuramente interessati a veicoli ad energie alternative, ma vogliono anche avere a bordo servizi innovativi rispetto agli standard previsti sulle vetture tradizionali. È quindi evidente che l'evoluzione del veicolo, oltre che dalle potenzialità dei motori ibridi, passa anche dalle funzionalità fornite al guidatore. In sintesi: sicurezza, salvaguardia dell'ambiente e intrattenimento diventano elementi chiave di valutazione per la scelta di un'auto-veicolo».



La nuova Toyota Auris HSD Hybrid, in vendita dal prossimo settembre: circa 22.000 euro il prezzo

la scommessa di Toyota

Auris, il "totalmente ibrido" diventa alla portata di tutti

DI FERDINANDO SARNO

Gia, l'ibrido. Termine scomodo, con quel sound poco armonioso e quel suo non so che di trascendentale. Se si cerca il suo significato sul dizionario italiano salta fuori che ibrido "si dice di animale o vegetale generato o prodotto dall'accoppiamento di due razze o specie diverse". Non facile spiegarlo agli italiani, e farlo assimilare, soprattutto quando riguarda uno status symbol per eccellenza: l'auto.

Forse bisognerebbe trovare un termine più elegante per indicare quelle vetture che consumano poco e che inquinano di meno. O forse va bene così, visto che alcuni costruttori come Toyota, sull'ibrido ha

scommesso tutto (e per prima, scegliendo di "accoppiare le due razze", motore termico e motore elettrico, per produrre vetture ecologiche, quelle del futuro. E il futuro secondo Toyota dice che, entro il 2020, la tecnologia Hybrid Synergy Drive verrà applicata sull'intera gamma. Il presente, invece, dice che, a partire dal prossimo mese di settembre, debutterà negli show room Toyota la nuova Auris HSD, seconda vettura ibrida, che andrà ad affiancare la Toyota Prius (più di 2,5 milioni di unità vendute nel mondo). La nuova Auris HSD (il prezzo indicativo è intorno ai 22.000 euro) da questo punto di vista, rappresenta un ulteriore passo in avanti ed introduce questa tecnologia nell'ambito del popolare segmento C, con un modello a po-

tenziale larga diffusione. L'architettura di questo sistema è semplice (o quasi): l'Auris HSD presenta un motore termico 1.8 VVT-i, un motore elettrico, un generatore, una batteria ad alte prestazioni e un'unità di controllo della potenza. Azionato dalla batteria ibrida, il motore elettrico lavora insieme al motore termico per incrementare l'accelerazione durante le normali condizioni di guida. Sotto il pomello del

cambio (esclusivamente automatico), vi sono le tre modalità di guida Ev (elettrico), Eco (risparmio di consumi) e Power (migliori prestazioni) che possono essere selezionate dal conducente. In condizione di guida normale e dall'accensione fino ai 50 km/h di velocità, la vettura è alimentata dal solo motore elettrico (da qui il termine Full Hybrid). Ovviamente schiacciando il tasto Ev si può scegliere di viaggiare esclusi-

vamente in elettrico per un massimo, (dichiara Toyota) di 2 km. In realtà il nostro test su strada (durato solo qualche centinaio di chilometri), ha dimostrato che l'autonomia "elettrica" è leggermente inferiore. Il punto fondamentale è proprio questo: quando si arriverà ad ottenere un'autonomia elettrica di almeno 5/6 chilometri veri, queste vetture assumeranno un altro (e più importante) valore.

super car

Sogno e tecnologia: in produzione limitata la Mercedes SLS AMG e la nuova Jaguar XJ

DI GIAN PIERO PIAZZA

Da casa Mercedes-Benz e dalla Jaguar, arrivano due supercar destinate a chi può permettersi di anteporre il sentimento alla ragione, anche in momenti che dovrebbero indurre almeno a una pausa di riflessione. Si tratta, com'è facile intuire, di una produzione limitata per un'élite di appassionati con fortune consolidate esenti dagli effetti restrittivi della crisi e che continuano ad alimentare la fonte delle auto di lusso, un mercato senza grandi flessioni. La conferma di una tendenza che si è mantenuta stabile viene dall'esiguità

Altro che crisi: il lusso al volante mette le ali

dei numeri, appena 80 esemplari della nuova e supersportiva Mercedes-Benz SLS AMG riservati alla clientela italiana per il 2010, su un totale di 20.000 auto speciali prodotte ogni anno su scala mondiale in 10 diversi modelli. Cavalli a volontà, classe da vendere e prestazioni mozzafiato, questa Mercedes con le due porte che si aprono scenograficamente ad ali di gabbiano, è la prima supersportiva concepita al cento per cento dalla consociata



AMG, l'azienda che dal 1967 mette il pepe ai motori della serie limitata Mercedes trasformando ogni sua vettura in un bolide stradale. Più che dai 571 cv di potenza e

dalla velocità massima di 317 km/h erogati dal rabbioso otto cilindri da 6.2 litri, la SLS AMG attinge distinzione dalla raffinata eleganza del suo design e dall'esclusività del patrimonio tecnologico, che include l'albero di trasmissione in carbonio e la lubrificazione forzata a carter secco come i bolidi di Formula 1. Una vettura "fatta a mano" (ogni motore viene montato e firmato da un singolo addetto) e facile da domare al costo preclusivo di 183.800 euro.

Delle 920.000 unità di Jaguar XJ prodotte dal 1968, l'ultima nata invece è quella che inaugura la fase di innovazione globale per il marchio britannico nato 75 anni fa. Lo stile sportivo del design conferisce a questa grande berlina di lusso la dinamica leggerezza di un coupé. La sensazione assoluta di benessere che questa Jaguar sa trasmettere a bordo (un uso quasi smodato di rivestimenti in finissima pelle e a scelta 10 tipi di

inserti in legno o carbonio) si accompagna con l'adozione della più sofisticata tecnologia, basti citare la carrozzeria realizzata interamente in alluminio, le sospensioni attive di serie e il cambio automatico che in caso di bruschi rallentamenti provvede a scalare le marce da solo per contribuire meccanicamente all'effetto frenante. La Jaguar XJ monta motori ad alta efficienza a 6 e 8 cilindri con potenze da 275 a 510 cv e prezzi a partire da 83.450 euro.



La Jaguar XJ e, a sinistra la Mercedes SLS AMG