

il caso

Nella stragrande maggioranza dei casi la sicurezza delle auto non è in discussione. Dietro alle campagne di controllo di alcuni modelli, anche speculazioni di Borsa. E qualche sabotaggio

DI PAOLO CICCARONE

Chi è senza difetto alza la mano: il mondo delle auto è in subbuglio per una serie di casi che hanno coinvolto, a ripetizione e in tempi brevi, alcuni fra i più grandi costruttori di autoveicoli al mondo. A partire dal più clamoroso, quello di Toyota, che ha richiamato 8 milioni di vetture già vendute per controllare ipotetici difetti. La sensazione diffusa, negli utenti, è stata quella di aver comprato auto potenzialmente pericolose, e di aver sprecato soldi in un acquisto sbagliato. Nulla di più falso.

Nella stragrande maggioranza dei casi la sicurezza del prodotto non è in discussione. E dietro alle campagne di richiami di alcuni modelli, ci sono anche speculazioni borsistiche che hanno tutto l'interesse a far crollare un marchio e a guadagnarci dietro le quinte. Una sorta di "insider trading" ad altissimo livello in cui nessuna Casa è immune.

Emblematico il caso Toyota. Il costruttore nipponico, fino all'anno scorso il numero uno al mondo, aveva fatto della qualità l'arma vincente in tutti i mercati mondiali. Fino a quando non è successo il patatrac: difetti al sistema frenante delle Prius, acceleratori bloccati da una molla difettosa (sempre negli Usa) su altri modelli (da Camry ad Avensis, Yaris e Aygo), annuncio dei richiami per le opportune riparazioni e crollo in Borsa del titolo, che in pochi giorni ha perso quasi il 10%.

Il caso Toyota ha avuto ripercussioni mondiali di ampio respiro, per due motivi essenziali. Il primo: si era ormai certi che sulla produzione Toyota si fosse raggiunta la perfezione assoluta. Il secondo: Toyota, al pari di altri costruttori, ha avuto un problema banale che però ha avuto una eco enorme, quasi ci fosse l'interesse a far crollare l'immagine di un mito internazionale. E qui entrano in gioco gli speculatori internazionali, perché un titolo che perde il 10% in due giorni, consente guadagni di centinaia di milioni di euro in poche ore. Un motivo più che sufficiente per gettare discredito su una Casa che, all'esame pratico, ha avuto solo 26 segnalazioni di problemi ai freni su oltre 900 mila auto immatricolate. Come dire che basta la distrazione di un operaio in catena di mon-



Uno stabilimento Toyota in Giappone: sono 2.500 le Prius richiamate in Italia per problemi ai freni

Guidare tranquilli tra dubbi e richiami

taggio, per far collare tutto l'edificio. Per le 260.000 Toyota interessate ai richiami in Italia (Aygo, Yaris, Auris, Verso, Avensis, Rav 4) per problemi all'acceleratore e le 2.500 Prius con il problema ai freni, sono già stati effettuati più di 15.000 interventi in pochi giorni. «Come Toyota - dice Massimo Gargano, amministratore delegato della filiale italiana - abbiamo messo al primo posto il nostro cliente: tutti quelli interessati dai richiami sono già stati contattati. Il capitale di una azienda come la nostra non è quello in banca, ma il cliente stesso. Abbiamo programmato una serie di richiami, si badi bene: richiami, non ritiri. Parola che significa tutt'altra cosa e che qualcuno ha usato facendo pensare chissà che...». In Italia entro 50 giorni verranno smaltiti tutti i controlli sulle auto richiamate (30-40 minuti la durata di o-

gni intervento in officina).

I problemi sulle Prius (impianto frenante ABS con un software da aggiornare) o al pedale dell'acceleratore, sono partiti negli Usa, dove questi particolari sono stati prodotti. Come dire che la scarsa qualità di un componente, anche se non direttamente collegato a Toyota, ha innescato un meccanismo perverso. E quanto sia perverso questo meccanismo, lo dimostra il fatto che nessuno è uscito indenne dai difetti di produzione. In Brasile la Volkswagen ha richiamato 200 mila Golf e Voyage, prodotti in loco, a causa dei cuscinetti posteriori che potevano far perdere le ruote per strada (anche se non è mai successo); la Honda in Usa e Giappone ha avuto 437.763 richiami per un difetto all'airbag (SRS) mentre la Jazz, in Europa, ha visto ritornare in

officina 171.372 vetture per un interruttore dei finestrini che poteva provocare un corto circuito (mai avvenuto, però). Peugeot e Citroen, con la 107 e C1 (progetto condiviso con Toyota col modello Aygo) hanno richiamato 97 mila vetture per lo stesso problema dell'acceleratore. Eppure, pare che a seconda dei casi, ci siano costruttori "buoni" e altri "cattivi". C'è poi un altro aspetto, che pochi conoscono: anni fa Peugeot ha avuto gravi problemi ai motori diesel. Il colpevole? Un operaio in catena di montaggio che allentava i bulloni per protesta contro l'azienda. E a Pomigliano d'Arco, Fiat non si capiva perché le vernici non protegessero dalla ruggine. Si scoprì che qualcuno sabotava l'azienda facendo pipì nei catalizzatori delle vernici... E ai clienti, queste cose, chi le spiega?

autostrade

Limiti di velocità
Le regole non sono uguali per tutti

La legge è uguale per tutti. O almeno dovrebbe. Basta un viaggio in autostrada per rendersi conto che le cose non stanno così. Sarà per la presenza sempre più diffusa dei tutor, il sistema di controllo elettronico della velocità. O sarà perché viaggiando sopra i 130 orari si consuma uno sproposito. Ma è un dato di fatto che mentre gli italiani si sono fatti entrare in testa che le regole vanno rispettate, per gli automobilisti stranieri, svizzeri e olandesi in particolare, sulle nostre strade almeno, questo non è valido. Da tempo si parla di una moratoria internazionale sulle multe: anche se risiedi all'estero, paghi per le infrazioni commesse in un altro Stato. Ci ha provato il presidente della regione Lombardia, Formigoni, annunciando la reciproità delle sanzioni con gli au-



tomobilisti svizzeri. Mentre i cittadini italiani se sgarrano oltre confine si vedono recapitare a casa verbali e sanzioni, quelli svizzeri si sono fatti una risata: il governo federale, infatti, aveva stabilito la nullità delle richieste. L'unico ente che può imporre una sanzione a un cittadino elvetico è lo stato svizzero. E così le nostre multe giacciono da qualche parte fra Berna e il Ticino, e molti svizzeri, sfrecciando sulle nostre autostrade infischiosene delle regole. Ma non eravamo noi il popolo dei senza legge?

(P.Cic.)

IL SALONE DAL 4 MARZO

A GINEVRA 100 ANTEPRIME GIULIETTA E AUDI AI SENZA VELI

Sarà un Salone dell'auto da "tutto esaurito" quello che prenderà il via a Ginevra il prossimo 4 marzo, per la sua ottantesima edizione. Tutte le grandi case automobilistiche hanno confermato la loro partecipazione, gli spazi espositivi sono stati completamente prenotati, sono previste circa 100 anteprime mondiali ed europee di autovetture, di cui 16 con propulsore elettrico o altro motore alternativo. I numeri del Salone sono stati presentati a Milano dal presidente della manifestazione, Luc Argand, e dal direttore generale, Rolf Studer. «Lo scorso anno avevamo fatto previsioni pessimistiche per il 2010, vista la crisi - ha detto Argand - invece già a settembre il 95% delle superfici espositive era prenotato». I numeri parlano di 250 espositori provenienti da 30 paesi, che presenteranno circa 700 marche. Previsti 650-700 mila visitatori, con 10.000 operatori dell'informazione accreditati. «Sarà un salone speciale per molti versi - ha commentato Studer - sia per il tutto esaurito, sia per il grande numero di novità portate dalle case». Le anteprime più importanti sono l'affascinante Alfa Romeo Giulietta e l'attecchissima Audi A1, ma anche la nuova Ford Focus. Tra le altre novità, Renault strizza l'occhio ai giovani con le due coupé-cabrio Wind e Megane, mentre Peugeot presenterà la futuristica SRI Concept. (F.S.)

la novità Toyota

Auris, meglio la seconda
Rifatta su consiglio dei clienti
avrà anche un cuore ibrido



La Toyota Auris in versione rinnovata

DI FERDINANDO SARNO

Era inevitabile. In questo tam tam mediatico dove non si parla d'altro che di richiami, dove le "centraline" sono andate in tilt quasi come i centralini di Toyota, dove forse c'è qualche volontà occulta che spinge sull'acceleratore per pugnalarlo quello che, da più di un anno, è il primo costruttore al mondo, finalmente una buona notizia: la nuova Toyota Auris. Dopo tre anni e molte delusioni (la prima fu presentata nel 2007 e da allora, in Italia, ne sono state vendute 30.000), quella che nelle idee del costruttore - ma soprattutto nelle vendite - avrebbe dovuto sostituire la mitica Corolla (probabilmente l'auto più venduta di tutti i tempi) si rifà il look e, nonostante il perdurare della crisi, si affaccia ai bordi del segmento C, il più importante del mercato europeo, con circa 3 milioni di auto immatricolate l'anno. Non tanto per vedere cosa c'è all'interno, quando per individuare il posto dove andare a collocarsi (in fondo un 3% di quota di mercato, con i tempi che corrono, merita rispetto) e da lì ripartire per raggiungere l'obiettivo 2010: il 4% che equivale a 6000 unità in Italia. Crisi permettendo (ed incentivi statali che non arriveranno), la nuova Toyota Auris può anche farcela: la vettura è un filo più lunga rispetto al modello che sostituirà e si presenta con un look meno banale della sfortunata progenitrice. Il frontale è più ampio, la griglia del radiatore è in tinta con la carrozzeria, i gruppi ottici sono nuovi, i fendinebbia integrati. Nuovi sono anche i cerchi in lega da 17 e da 18" e, posteriormente, i fari e la rifinitura cromata posizionata sopra la targa. Nell'abitacolo (rimane la consolle centrale a "ponte" dove è posizionata la leva del cambio), i consigli espressi dai clienti hanno permesso di migliorare ulteriormente la qualità, i materiali, l'ergonomia, il comfort e la funzionalità. Aggiornata anche la gamma motori che offre 5 diversi propulsori: un "full hybrid" (che arriverà a fine luglio), due benzina (il 1.3 Dual VVT-1 da 99 CV, con valori di CO2 pari a 135 g/km e consumi di 5,8 litri per 100 Km e il 1.6 da 132 CV, 146 g/km di emissioni di CO2 e 6,3 litri per 100 km) e due diesel, entrambi dotati di filtro antiparticolato DPF di serie. Si tratta del 1.4 D-4D da 90 CV, 127 g/km di CO2 e 4,8 l per 100 km e del più potente 2.0 D-4D da 126CV, 138 g/km di CO2 e 5,2 litri per 100 km. Tutti i motori usufruiscono dei benefici derivanti dalla ormai consolidata (ed affidabile) tecnologia Toyota Optimal Drive.

Ford anticrisi: la qualità costa meno

DI GIAN PIERO PIAZZA

Per dissolvere la cortina fumogena che circonda il mistero degli e-coincidenti statali, cioè nessuna estensione per il settore auto nel 2010 salvo ripensamenti, Ford Europa risponde con una strategia d'assalto basata su un'inconfutabile realtà: alla flessione del mercato tuttora in atto fa da contraltare un immenso bacino di utenza, ben 13 milioni di auto da rottamare sul territorio nazionale, un terzo dell'intero parco circolante in Italia.

Per allettare i proprietari di una vettura ridotta ai minimi termini, Ford scende in campo con due assi nella manica, i modelli S-Max e Galaxy. Eletta auto dell'anno 2007, S-Max ha subito un calo di vendite contenuto nel 2009, il 3% in meno rispetto ai volumi dell'anno precedente, e dal 2006 a oggi è stata acquistata da 212.000 clienti, di cui 23.000 utenti di casa nostra. Quanto alla Galaxy, leader nel suo segmento nel 2008 e 2009, dal 1996 a oggi è stata scelta da 46.000 italiani. Rispetto al 2008, la sua commercializzazione l'anno scorso è calata del 4,4%.

Ora sulle due vetture la formula del rinnovamento passa attraverso quattro punti fondamentali, il design in linea con i prodotti di ultima generazione (Ku-



La nuova Ford S-Max, in vendita a partire da 29.000 euro

In Italia ci sono 13 milioni di auto rottamabili: così S-Max e Galaxy si rinnovano nel design adottando nuovi motori a prezzi interessanti

ga e Fiesta), l'adozione delle più avanzate tecnologie, una inedita gamma di motori e nuovi allestimenti interni. Sulla S-Max i tratti distintivi della Ford attuale sono evidenziati dalle linee più marcate del cofano, dal profilo posteriore più dinamico, dalla griglia trape-

zoidale più audace oltre che dai fari anteriori e posteriori a led. Un aspetto esteriore più sportivo che sulla rinnovata Galaxy punta invece a una maggiore eleganza.

Ma la grande novità riguarda i propulsori, che includono due inedite unità Euro 5 all'avanguardia che verranno montate anche su Mondeo e Kuga, il 2.0 turbodiesel da 163 cv e il 2.0 turbobenzina a iniezione diretta da 203 cv abbinato al nuovissimo cambio a doppia frizione con funzione automatica e sequenziale. Dotazioni super-tecnologiche come i moduli radar che segnalano la presenza di ostacoli negli angoli ciechi, optional di lusso come il tetto panoramico in cristallo, i sedili in pelle riscaldati e i sensori di parcheggio con telecamera posteriore. Due livelli di allestimenti e prezzi davvero competitivi: da 29.000 a 32.000 euro per S-Max, da 31.000 a 34.000 euro per Galaxy. Saranno sul mercato a partire da metà maggio.

Pagina a cura di Alberto Caprotti

ControMano

Dati falsi, ma per legge

Le case automobilistiche non dicono il vero sulle emissioni di CO2. Lo afferma un'inchiesta di *Auto Motor und Sport*, la più grande rivista di settore d'Europa. Ma se è noto che in fatto di consumi ci sono differenze abissali fra quelli reali e quelli dichiarati (che vanno dal 17 al 47% in più), è più grave che ciò accada anche sui dati delle emissioni, impossibili da verificare da parte del normale automobilista. Il problema è il solito. Ossia la metodologia usata per i test: la legge - in vigore in ben 50 Paesi - prevede infatti che i consumi e le emissioni di CO2 siano calcolati simulando il viaggio delle auto su speciali rulli per circa 20 minuti: solo per 780 secondi però si misura il consumo nel percorso urbano. In più le case costruttrici possono effettuare questi test con aria condizionata spenta e con modelli privi di accessori, quindi in realtà non in vendita.