

L'allarme

Sono addirittura 225 in Italia i veicoli circolanti per ogni chilometro di asfalto. L'83% delle merci viaggia su gomma ma la nostra rete viaria (che possiede appena la metà delle autostrade della Germania) è vecchia e insufficiente

È aumentata del 178% in quarant'anni la densità dei veicoli sulle strade del nostro Paese, passando dagli 81 per chilometro del 1970 ai 225 del 2010. Questa eccezionale crescita dipende dal fatto che nel nostro Paese, al graduale aumento del parco circolante, non ha corrisposto un adeguato sviluppo delle infrastrutture stradali. Infatti, gli autoveicoli sono cresciuti ben del 271% passando dagli 11.132.692 del 1970 ai 41.317.658 del 2010 ed autostrade, strade statali e provinciali complessivamente considerate negli ultimi quarant'anni sono aumentate solo del 34%. Questi dati emergono da uno studio dell'Osservatorio Autopromotec, struttura di ricerca di Autopromotec, la più specializzata rassegna espositiva internazionale delle attrezzature e

dell'aftermarket automobilistico. Lo studio fornisce altre informazioni di grande interesse sulle caratteristiche e sulle criticità della rete viaria nazionale. La rete stradale italiana (escludendo le strade comunali) ha un'estensione complessiva di 183.705 km che comprende 6.629 km di autostrade, 19.291 km di strade nazionali e 157.785 km di strade regionali e provinciali. L'Italia, pur essendo uno dei paesi con la più alta concentrazione mondiale di autoveicoli, non solo ha una rete viaria insufficientemente estesa, ma anche piuttosto vecchia in quanto la maggior parte delle nostre strade sono state realizzate nel periodo che va dall'immediato dopoguerra agli anni Settanta. La conseguenza è che oggi le nostre infrastrutture hanno necessità di essere adeguate alle nuove esigenze del

traffico privato e dell'autotrasporto merci (in Italia l'88,3% delle merci viaggia su strada). L'ammodernamento della rete viaria invece è fermo da anni, soprattutto nel comparto autostradale. Basti ricordare che 40 anni fa l'Italia aveva una dotazione complessiva di quasi 4.000 km di autostrade, seconda solo a quella della Germania, che ne aveva circa 6.000, mentre oggi, come si è detto, il nostro Paese ha 6.629 km di autostrade e la Germania ne ha quasi 13.000. Il deficit infrastrutturale italiano, oltre ad accentuare ulteriormente la già grave congestione del traffico, incide negativamente soprattutto sui livelli di sicurezza della circolazione e sull'impatto ambientale dei veicoli. Ma le carenze infrastrutturali nazionali hanno pesanti ripercussioni anche sulla competitività del sistema del trasporto

stradale delle merci aggravandone i costi e le inefficienze. In questa situazione, sottolinea l'Osservatorio Autopromotec, un ruolo decisivo assumono anche i conducenti dei veicoli nei confronti dei quali occorrerebbe incentivare le iniziative di sensibilizzazione per favorire l'adozione di comportamenti più responsabili che molto spesso si rivelano utili sia per la sicurezza che per il rispetto ambientale. E tra i comportamenti responsabili, l'Osservatorio Autopromotec evidenzia l'importanza di una più frequente manutenzione delle auto, fattore determinante per assicurare la piena efficienza dei dispositivi di sicurezza e per porre sotto costante controllo il livello delle emissioni di sostanze nocive degli autoveicoli.

Ferdinando Sarno

L'ibrido che non c'era Infiniti ci prova con M35h

MILANO. Si chiama M35H ed è la prima ibrida di Infiniti, il marchio di lusso di Nissan che, ovviamente, non tradisce il dna della serie M, composta da M30d e M37. Berlina, potente e bella (più dentro che fuori), rispetto alle sorelline M con cui condivide carrozzeria e abitacolo, si differenzia perché sotto il vestito c'è un nuovo sistema ibrido o, meglio, "full hybrid" (Infiniti Direct Response Hybrid, la definizione tecnica), interamente sviluppato da Infiniti con un motore benzina V6 e un motore elettrico capace di funzionare in modalità parallela o in serie; il che consente alla vettura di essere alimentata dall'uno o dall'altro motore



L'M35h, l'ultima nata di casa Infiniti

indipendentemente o da entrambi. A disposizione ben 364 CV, di cui 68 "elettrici", grazie ai quali la M35h può accelerare da 0 a 100 km/h in appena 5,5 secondi, raggiungere la velocità massima di 250 km/h, con consumi di 7 l/100 km ed emissioni di CO2 pari a 162 g/km. Prestazioni che, dopo il nostro test drive, ci sentiamo di confermare: l'M35h va davvero forte, offre un'ottima posizione di guida, una buona visibilità, ha una bella tenuta di strada, un cambio automatico a 7 rapporti preciso e lineare e, soprattutto tanta comodità (anche il bagagliaio, nonostante la presenza delle batterie, è capiente). Forse ci aspettavamo un po' di più dal tanto decantato sterzo elettroidraulico con assistenza "on demand": a velocità sostenuta l'abitacolo non è silenziosissimo, mentre il navigatore, non propriamente preciso, non rende omaggio alla vettura. La M35h, che debutta nei 5 show room italiani in questi giorni, è disponibile in due allestimenti, da 59.250 a 65.350 euro. (F.S.)

La nuova Honda Civic: «Due generazioni avanti»

MILANO. La nuova Honda Civic sarà uno dei debutti più attesi al prossimo Salone di Francoforte. Progettata e realizzata appositamente per il mercato europeo, arriverà in concessionaria nei primi mesi del 2012 migliorata nella qualità di guida senza perdere l'anima sportiva del modello attuale. La nuova Civic potrà contare sullo spazio interno più grande tra le vetture del



La Honda Civic: il restyling ad inizio 2012

segmento C. Per migliorare il comfort complessivo e la maneggevolezza, è stata adottata una nuova tipologia di boccia di ancoraggio delle sospensioni. Secondo Kazuo Sunaoshi, responsabile dello sviluppo del telaio, «la nuova Civic non è una semplice evoluzione dal modello precedente. Abbiamo fatto grandi passi in avanti in termini di qualità di guida, raggiungendo l'equivalente di due generazioni di sviluppo».

L'auto non riesce a farsi strada



La nuova Fiat Panda, terza generazione di un modello di strepitoso successo

IL DEBUTTO

Da gennaio 2012 la nuova Panda A partire da 10.000 euro

A 31 anni dal debutto era inevitabile rifarsi il trucco. La nuova Fiat Panda, in concessionaria a partire da inizio 2012, debutterà al Salone di Francoforte con un elegante aggiornamento stilistico. Cofano leggermente "bombato", calandra e gruppi ottici che riprendono il family feeling delle ultime vetture Fiat, forme arrotondate che continuano anche sulla parte posteriore. Al lancio, sarà disponibile con trazione anteriore - successivamente debutterà la 4x4 - e offrirà una gamma composta da 4 motori, 3 allestimenti, 10 colori di carrozzeria, 4 ambienti interni per un totale di oltre 600 combinazioni. La vecchia Panda rimarrà in produzione con una gamma semplificata ancora per qualche mese diventando così la versione base. Di conseguenza, sul fronte dei prezzi, la Nuova Panda 2012 si porrà un gradino più in alto. Il prezzo di partenza si aggirerà verosimilmente attorno ai 10.000 euro per la più economica 1.2 da 69 CV.

il test

Ecco la Rio: Kia fa le cose in grande

DI GIAN PIERO PIAZZA

Evoluzione dinamica e innovazione, il modo più efficace, secondo Kia, per affrontare uno scenario tuttora afflitto da un cronico calo della domanda. Non è un caso se negli ultimi dodici mesi il costruttore coreano è sceso in campo con quattro prodotti completamente nuovi. Dopo la Picanto, Kia si mette ora in gioco con la Rio di quarta generazione nel segmento più conteso, quello B, affollato da un'offerta che è passata dai 27 fra modelli e versioni del 2009 agli attuali 45, segno evidente di un vistoso spostamento verso il basso nella predilezione all'acquisto di un'automobile.

Disegnata in collaborazione fra i centri stile di Germania e Usa, frutto di un progetto condotto in sinergia fra Europa e Asia, la Rio è la più attuale figlia della globalizzazione con una spiccata predisposizione per farsi notare dagli automobilisti di casa nostra. Berlina compatta a cinque porte (a fine anno anche a tre porte) dallo stile accattivante, questa nuova Kia punta sul binomio estetica-contenuti per risvegliare i sopiti consensi e si propone in una veste con dimensioni maggiorate. In buona sostanza, la Rio si è fatta più grande e offre un'abitabilità da primato nella sua categoria commisurata a un passo di ben 2,570 metri e a un corpo vettura che supera i 4 metri di lunghezza.

Ma capienza interna e volume del bagagliaio a parte (da 288 a oltre 900 litri), la Rio ha i suoi punti di forza nella buona qualità delle finiture interne, nei 7 anni di garanzia, nell'eccezionale robustezza della scocca e nella generosità degli equipaggiamenti. Fin dalla versione d'accesso, offre infatti di serie l'impianto frenante con 4 freni a disco, le luci diurne a LED, sei airbag, un supporto tecnologico completo con tanto di sistema di controllo elettronico della stabilità e di dispositivo di assistenza alle partenze in salita, oltre che l'impianto audio e il climatizzatore. Tre le motorizzazioni disponibili, un 1.2 benzina da 85 cv e due turbodiesel, il 3 cilindri 1.1 da 75 cv e il 4 cilindri 1.4 da 90 cv. Forse l'unica nota dolente, basata su una scelta che predilige l'abbattimento dei consumi e delle emissioni nocive a discapito della brillantezza, presente sui due modelli con i quali la Rio dovrà soprattutto confrontarsi, la Citroen C3 e la Ford Fiesta. La nuova Rio sarà disponibile dal 18 settembre in tre livelli di allestimenti. Prezzi a partire da 11.790 euro (con decurtazione di 1.800 euro in fase di lancio).



La nuova Kia Rio, in vendita (in fase di lancio) a partire da 9.900 euro

Arriva Micra DIG-S, l'ultima idea di Nissan Il benzina che consuma meno del diesel



La Micra DIG-S, in vendita da fine settembre

Spendere meno: è questo l'imperativo di chi oggi acquista una vettura. Che significa anche dare una particolare attenzione ai consumi. Col prezzo della benzina che sale sempre più, ci sono solo due vie: acquistare auto che costino meno e consumino poco. Nissan ha presentato la propria idea: si chiama Micra Dig-S. È la classica piccola cittadina con un motore a benzina di tre cilindri con un compressore volumetrico capace di erogare una potenza di 98 CV. In pratica, la strada tracciata da Fiat con la 500 Twin Air viene seguita anche dai giapponesi della Nissan dopo che Toyota e il gruppo PSA Peugeot Citroen, con i motori tre cilindri e un litro di cilindrata, avevano fatto da apripista. Ma perché comprare una vettura a benzina quando i

motori diesel consumano meno? Semplicemente perché con le norme Euro 6, che entreranno in vigore dopo il 2014, i piccoli motori diesel saranno penalizzati. Per farli inquinaire meno si dovranno usare delle soluzioni molto costose e questo li pone fuori dal mercato. Ecco perché, sulle piccole auto cittadine, i motori a benzina stanno vivendo una nuova era, fatta di innovazione tecnologica che consente consumi minori e costi più bassi. Basti dire che la Micra in questione costa un 15% meno dello stesso modello diesel, ma ha emissioni di CO2 pari ad appena 98 grammi. In pratica, nella nostra prova, abbiamo percorso circa 23 km con un litro di benzina, percorrenza che varia a seconda di come si usa il piede sull'acceleratore. Quindi, riassumendo, la Micra Dig-S è la stessa vettura conosciuta e apprezzata dal pubblico, con in più un motore a benzina di nuova generazione. I prezzi partono da 14.470 euro (15.850 la versione Tekno più accessoriata), ma Nissan ha previsto particolari formule di finanziamento (tasso 0 per 48 mesi) e il ritiro della vettura con prezzi interessanti se si acquistano altri modelli Nissan. Attualmente il 61% degli acquirenti di Micra è donna, in una fascia d'età ampia, che va dai 30 ai 59 anni. Quando c'è da spendere meno, sono tutti d'accordo nel trovare i sistemi per non arricchire i signori del petrolio. (Paolo Ciccarone)

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Ma il volante lo decide lei

Si diceva (e qualcuno ancora lo pensa) che non sanno parcheggiare. E che con loro al volante il pericolo è costante. Ironie e luoghi comuni maschilisti su donne e motori andrebbero però aggiornati alla luce del fatto che le "quote rosa" nel mondo dell'auto rappresentano una realtà sempre più pesante. Gli ultimi dati Unrae relativi alle immatricolazioni dicono che il 41,7% degli acquirenti di autovetture in Italia sono donne, e che la percentuale è in costante ascesa. Il popolo maschile si sente ancora depositario della titolarità del volante: studia i modelli, conta i cavalli, certo di poter imporre la propria volontà. Ma l'automobile dal concessionario alla fine la sceglie lei. Privilegiando come criteri guida - dicono i dati - sicurezza, facilità di guida e bassi consumi. L'uomo si adegua, sogna le auto altrui e si accontenta di quella che ha scelto la moglie. Che alla fine, quasi sempre, è quella giusta.