

le stelle Euro NCAP

Dal 1995 un ente indipendente "distrugge" le auto per testarne la solidità e le conseguenze sui suoi occupanti con procedure sempre più severe. Incoraggianti i risultati delle ultime prove: «La vera svolta? Quando sarà obbligatorio il sistema di controllo elettronico di stabilità»

DI ALBERTO CAPROTTI

Si chiama European New Car Assessment Programme (Euro NCAP), in italiano «Programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili», esiste dal 1995 e da allora è il terrore (o il vanto) di chi produce auto. Ma anche l'oracolo più attendibile da consultare in tema di sicurezza per chi le guida.

L'ente che si occupa della valutazione dei crash test - all'interno del quale da pochi mesi l'Italia è rappresentata dall'Acì - effettua le prove in maniera autonoma rispetto alle case costruttrici ed esprime i suoi giudizi attraverso le "stelle", fino a cinque, che indicano il massimo livello di sicurezza raggiungibile con la tecnologia oggi disponibile. Questo punteggio è calcolato sui risultati ottenuti da tre test d'impatto differenti, che misurano: protezione per gli adulti, per i bambini e per i pedoni. Le prove, insieme all'equipaggiamento di sicurezza in dotazione al modello esaminato, determinano la valutazione complessiva. I punteggi si esprimono in percentuale. Se, ad esempio, una vettura ottiene il 90% sulla protezione dei bambini, significa che offre un grado di sicurezza molto vicino al massimo disponibile secondo la tecnologia odierna.

Le quattro prove che simulano l'incidente

1) Prova di impatto frontale.

L'auto viene spinta a 64km/h contro una parete dove una barriera d'alluminio simula la deformazione del frontale di un'altra auto. A bordo sono presenti due manichini di taglia media. Le rilevazioni sulla testa, il collo, il torace, i femori, le ginocchia e le caviglie andranno a definire il punteggio finale del test, più severo rispetto a quello dell'omologazione che si svolge invece a 56 km/h.

2) Prova di impatto laterale.

Il veicolo, fermo, viene sospinto a 50 km/h contro un carrello con un frontale deformabile che lo va ad urtare all'altezza del bacino di un conducente di altezza media. Il test valuta la tenuta della fiancata e degli arredi interni (pannelli porta, imbottiture). Le rilevazioni del manichino che sono calcolate per il punteggio sono: testa, torace, addome e bacino.

3) Prova di impatto sul palo.

Il veicolo è spinto a 29 km/h lateralmente contro un palo di acciaio fissato al suolo, che lo urta nello stesso punto della prova precedente; si misura l'intrusione del palo nell'abitacolo e il grado di protezione offerto alla testa del conducente.

4) Prova del "colpo di frusta"

Nel test si verificano gli effetti di un tamponamento su tre velocità d'impatto: la media delle rilevazioni fa il risultato finale.

È dunque possibile stilare una "classifica" delle vetture più sicure tra quelle testate nel 2010, tenendo presente che Euro NCAP divide le auto per categoria e che, considerando le diversità strutturali e costruttive tra una classe e l'altra, una graduatoria assoluta non

sarebbe attendibile. La BMW Serie 5 vince tra le berline di lusso, mentre il crash test sulla protezione dei passeggeri adulti dell'Alfa Romeo Giulietta non è stato superato da nessuna concorrente, consegnandole il titolo di auto più sicura del segmento delle berline famigliari. Due giapponesi, grazie ai risultati ottenuti dalla Honda CR-Z e dalla Toyota Verso, primeggiano rispettivamente nelle categorie "compatte" e "piccole MPV". Nella sezione dei 4x4, il migliore punteggio è stato attribuito alla Kia Sportage.

Michel Van Ratingen, segretario generale dell'Euro NCAP si dichiara soddisfatto dei risultati ottenuti: «I costruttori lavorano costantemente per innovare e rendere le loro auto migliori e più sicure per il guidatore, e

l'ampio numero di nuove vetture che hanno ottenuto il massimo dei voti in tutte le categorie dimostra questo impegno». Dietro le migliori 5 infatti, molti modelli hanno superato l'80% della valutazione massima ottenibile. In questo gruppo le migliori sono risultate Suzuki Swift e Kia Venga tra le "piccole", Citroën C4 nel segmento C, BMW X1 tra i SUV, Volkswagen Sharan e Seat Alhambra nelle "multispazio". Per quanto riguarda, invece, i peggiori risultati dell'anno, da segnalare le 3 stelle della Fiat Qubo (che usa la stessa piattaforma di Citroën Nemo e Peugeot Bipper) e le 2 stelle della prima auto "made in China" testata, la Landwind CV-9.

Tra le 29 vetture esaminate in totale nel 2010, solo il 65% hanno raggiunto le 5 stelle Euro NCAP, contro il 90% del 2009. Un bilancio al quale però non va attribuita una connotazione negativa, perché la procedura di valutazione adottata - sempre più severa e in continua evoluzione - è sfociata nello standard "Euro NCAP Advanced" che ha portato ad andare oltre all'analisi della sicurezza passiva nelle prove d'urto.

Ogni modello viene infatti esaminato in quattro aree distinte, riguardanti ad esempio l'adozione di nuove tecnologie, come l'ESP (il controllo di stabilità), che dal prossimo novembre sarà reso obbligatorio in sede di omologazione su tutte le vetture nuove immatricolate nell'Unione Europea.

«Si contribuirà così a ridurre il numero di incidenti e di feriti dovuti alla perdita di controllo dell'auto nelle situazioni di emergenza, compresi i casi di ribaltamento», spiegano i tecnici Euro NCAP.



Il crash-test frontale di una Fiat 500

LE MIGLIORI PER CATEGORIA

PROTEZIONE ADULTI

PROTEZIONE BAMBINI

PROTEZIONE PEDONI

SICUREZZA PASSIVA

media

	BMW SERIE 5	ALFA ROMEO GIULIETTA	HONDA CR-Z	KIA SPORTAGE	TOYOTA VERSO
PROTEZIONE ADULTI	95%	97%	93%	93%	89%
PROTEZIONE BAMBINI	83%	85%	80%	86%	75%
PROTEZIONE PEDONI	78%	63%	71%	49%	69%
SICUREZZA PASSIVA	100%	86%	86%	86%	86%
media	89%	82,7%	82,5%	78,5%	79,7%

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

C'è da restare di ghiaccio

Il giudice di pace di Borgo Val-sugana (Trento), qualche settimana fa ha annullato la sospensione della patente ad un automobilista positivo all'alcoltest. Il motivo? Il magistrato ha stabilito che l'esame dell'etilometro non era attendibile in quanto la temperatura al momento del controllo era tra gli 8 e i 15 gradi sotto zero. Di fronte alla denuncia per guida in stato di ebbrezza e sospensione della patente per sei mesi, il legale dell'automobilista aveva impugnato il provvedimento richiamando un decreto ministeriale del 1990 secondo cui l'etilometro "funziona ad una temperatura compresa fra 0 e 40 gradi". Dunque niente ritiro della patente, in quanto il misuratore di ubriachezza, in quelle condizioni, «non costituisce prova certa». Si attendono ora valanghe di ricorsi, che non riguardano chi ha la «sfortuna» di guidare dove non fa freddo. Chi abita in montagna invece è autorizzato a mettersi al volante ubriaco, tanto l'alcoltest non vale. Lo dice la legge...

LA NOVITÀ Audi A6, classe e tecnologia Il difetto di non avere difetti

DI FERDINANDO SARNO

Quando comuni automobilisti come noi hanno la fortuna (e il piacere, questo è innegabile), di provare una berlina del segmento E Premium (così sono classificate dagli addetti ai lavori) è molto facile esaltarne i pregi, e molto difficile trovarne i difetti. Se ci sono, ovviamente. Perché la nuova Audi A6, arrivata alla sua 7ª generazione (debuttò nel 1968), sembra quasi perfetta. Slanciata, elegante e mai "pacchiana" fuori; comoda, spaziosa e di qualità dentro; stabile, sicura e "cattiva" sotto.

Quando arriverà da noi, la prossima primavera, avrà a disposizione tre motorizzazioni benzina con prezzi che partono da 45.250 euro (due da 204 e una da 300 CV), due diesel (da 48.750 euro, rispettivamente da 204 e 245 CV) e due stupendi cambi automatici denominati multitronic e quattro S tro-

nic. Più avanti la gamma verrà completata con l'aggiunta di altri due motori diesel, di un cambio manuale e, soprattutto, con la versione Avant e con la versione hybrid. Rispetto al modello che sostituirà (1.135 clienti nel 2010), la nuova Audi A6 cambia anche nel peso (-80 kg e non è poco), nelle dimensioni (adesso è lunga 4,92 m, larga 1,87 e alta solamente 1,46), nei consumi (Audi dichiara, a seconda della motorizzazione, riduzioni dal 10 al 21%) e negli innumerevoli dispositivi di

assistenza. Forse l'unico vero "difetto" di questa vettura è proprio l'eccesso di elettronica. Fra navigatore MMI Plus collegato con Google, e i vari sistemi Audi pre Sense, Adaptive Cruise Control con funzione Stop&Go, Audi Active Lane Assist, Audi Side Assist (con tanto di assistenza alla guida notturna, indicazione del limite di velocità e assistenza al parcheggio) e Head up Display, per guidare la nuova Audi A6, bisogna prima laurearsi in ingegneria. O forse, più semplicemente, basta farci l'abitudine.



La nuova Audi A6, in vendita da fine marzo

LA PROVA Piccola fuori, grande dentro Toyota Verso-S ha tutto di serie

Lo scivolone dei "richiami" l'ha azzoppata più sul piano dell'immagine che nella sostanza: Toyota resta il primo costruttore mondiale, superando gli americani di General Motors (8,42 milioni auto vendute contro 8,39). È il risultato di una crescita dell'8% del suo mercato globale, anche se in Italia la casa giapponese ha chiuso il 2010 con un calo di quasi il 20%, peggior risultato degli ultimi 14 anni. Così, anche per riconquistare quote di mercato, in attesa della nuova generazione della popolarissima Yaris, Toyota si affida alla Verso-S che ne segna il ritorno all'interno del mercato B-MPV, un segmento creato proprio dal marchio giapponese nel 1999 con l'introduzione della Yaris Verso. La sfida ora è fare meglio, sostituendo un'auto riuscitissima (la prova è che le Verso usate non si trovano, perché chi le ha se le tiene strette) con un modello tutto nuovo.

Rispetto alla progenitrice, Verso-S aumenta in dimensioni, ma senza superare la soglia dei 4 metri, sembra ancora più grande e comoda dentro. Scolpita e angolata, pulita nello stile, geniale nel sistema Easyflat che permette di abbattere gli schienali dei sedili posteriori con un solo gesto, generosissima nel bagagliaio da 429 litri.

Piacevole la prima sensazione al volante: la Verso-S conta su due motori, un 1.3 Dual VVT-i a benzina da 100 CV e un 1.4 turbodiesel da 90 CV, entrambi con basse emissioni e ottimi consumi: dato

quest'ultimo, migliorabile grazie ai due tipi di trasmissione automatica disponibili come optional. Di serie invece per tutte le versioni ci sono 7 airbag, alzacristalli anteriori elettrici, servosterzo elettrico, sistema audio radio/CD/MP3 con 4 altoparlanti e porta USB, climatizzatore manuale, VSC+, ABS, EBD e BA. Costruita in Giappone, verrà commercializzata da febbraio, con un prezzo di attacco - ma solo fino alla fine di marzo - di 14.500 euro per la versione base a benzina e 16.000 euro per la base diesel. (A.C.)



Per la Toyota Verso-S, prezzi a partire da 14.500 euro