

L'indagine

Audi A6 e Opel Insignia le migliori per Dekra, leader nel settore dei controlli e certificazioni «Ma il Lingotto cresce»

DI FERDINANDO SARNO

L'effetto Marchionne si fa sentire anche sulla qualità delle vetture Fiat, diventata secondo Dekra, gruppo leader nel settore dei controlli e delle certificazioni, «decisamente apprezzabile». Dekra ricava periodicamente queste valutazioni sulla base dei dati che affluiscono dai centri di revisioni tedeschi e che comprendono oltre 15 milioni di veicoli esaminati e 230 modelli per i quali sono stati controllati almeno 1.000 esemplari. Una mole di dati



Fiat Bravo, uno dei modelli giudicati «di qualità apprezzabile» da Dekra

importante e unica che può consentire di valutare l'effettiva qualità di un'auto nel corso della sua vita. Anticipando in italiano i dati del «Rapporto sull'Affidabilità 2011», che sarà diffuso nel mese di marzo, si sottolinea dunque come le revisioni effettuate in Germania evidenzino «un segnale positivo per quel che riguarda le vetture del nuovo corso di Fiat dall'avvento di Marchionne». Il comunicato Dek-

ra evidenzia infatti che i modelli della Casa torinese «mostrano una qualità decisamente apprezzabile, indice che il Gruppo è davvero sulla buona strada. Le prime automobili del rilancio Fiat come la Fiat Bravo, la Grande Punto o la Lancia Ypsilon, infatti, cominciano ad essere sottoposte alla prima revisione e pertanto sono già presenti in classifica per l'affidabilità nella classe di percorrenza da 0 - 50.000

km, a ridosso del 30% delle migliori della classe». Dekra riporta l'esempio della Fiat Bravo che «precede vetture più blasonate per la stessa Germania, come la Volkswagen Golf V». La valutazione della difettosità delle auto in circolazione, designa peraltro come auto con la minore percentuale di problemi nella classifica individuale la Opel Insignia e l'Audi A6 che si aggiudica il gradino più alto del podio come «migliore di tutte le classi» per il terzo anno consecutivo.

La classifica stilata nei diversi segmenti nella classe di percorrenza da 0 a 50.000 km vede vincitrice nel segmento delle piccole/utilitarie la Ford Fiesta davanti alla Renault Twingo e alla Toyota Yaris. Nel segmento delle compatte è risultata prima la Toyota Prius davanti alla

Volkswagen Golf VI ed alla Volvo C30. Nel segmento delle «medie» la vincitrice (anche assoluta) è risultata la Opel Insignia, che ha spodestato la Audi A4 - vincitrice dello scorso anno - classificata stavolta al secondo posto seguita dalla Ford Mondeo al terzo.

Tra le medie superiori/alto di gamma l'Audi A6 si è confermata al primo posto, seguita dalla Bmw Serie 5 e dalla Mercedes Classe S. Nel segmento delle sportive/cabrio la Mazda M5 e la Volkswagen Eos hanno difeso i primi due posti davanti all'Audi TT. Nella valutazione Dekra dei fuoristrada/suv, è prima la Honda CR-V seguita dalla Toyota RAV4 e dalla Nissan Qashqai. Infine, tra le monovolume primeggia la Volkswagen Golf Plus, seguita dalla Nissan Note e dalla Toyota Corolla Verso.

1886-2011

L'auto ha 125 anni Mai stata così giovane



DALLA PATENT MOTORWAGEN ALLA SLS AMG E-CELL. Centoventicinque anni di storia dell'auto riassunti in due immagini Mercedes: dalla Patent Motorwagen del 1886 (la prima vettura con motore a scoppio) alla SLS AMG E-CELL, la più avanzata sportiva ad emissioni zero caratterizzata dalle porte ad «ali di gabbiano», potenza di 392 kW ed alimentata da quattro motori elettrici. Verrà commercializzata nel 2013

L'anniversario

Il 29 gennaio 1886 Carl Benz brevettava a Berlino un calesse a motore a tre ruote. Oggi Mercedes dispone di radar a infrarossi e internet a bordo e studia un sistema di guida automatica. Tecnologia e sicurezza: il futuro è adesso

DI ALBERTO CAPROTTI

Aveva tre sole ruote, era in pratica un calesse e raggiungeva la «ragguardevole» velocità di 18 km all'ora. Ma la grande novità era che si muoveva senza un cavallo che lo tirasse.

I padri della moderna automobile con motore a combustione interna sono universalmente riconosciuti nelle persone di Gottlieb Daimler e Carl Benz, due tenaci ingegneri tedeschi dell'Ottocento che malgrado fossero nati nella stessa regione, la Svevia, e vissero a pochi chilometri di distanza, non si conobbero né incontrarono mai. Ognuno per la propria strada però realizzarono e produssero in serie un motore di piccole dimensioni, compatto e veloce, il più adatto ad equipaggiare un mezzo di trasporto agile e in grado di muoversi su strada.

La premessa è d'obbligo perché prelude ad un'importante compleanno. Il 29 gennaio 1886 Carl Benz depositava a Berlino il brevetto del suo veicolo a motore a tre ruote. Da allora questa data è considerata il compleanno ufficiale dell'automobile, che tra pochi giorni dunque festeggerà 125 anni. Parallelamente a Carl Benz, Gottlieb Daimler progettava e sviluppava la prima automobile a quattro ruote. I padri fondatori dell'odierna Daimler AG e di Mercedes-Benz, il suo marchio principale, gettarono così le basi, indipendentemente l'uno dall'altro, delle autovetture, dei veicoli industriali e degli autobus di oggi.

Per i produttori automobilistici l'innovazione è da sempre la chiave del successo e lo sarà ancor di più in futuro. Senza il coraggio di proporre nuove idee non ci sarebbero automobili, senza la forza innovativa non ci sarebbe progresso. Nella veste di Casa che ha inventato l'automobile, Mercedes-Benz continua a promuoverne lo sviluppo. L'ambizione alla leadership tecnologica è dimostrata, ad esempio, dalle oltre 80 mila domande di brevetto depositate da quando nel 1886 Carl Benz presentò la «Patent-Motorwagen» (letteralmente: veicolo a motore brevettato) e Gottlieb Daimler la «carrozza a motore». La macchina brevettata da Benz, prima automobile al mondo, testimonia lo spirito pionieristico che contraddistingue l'azienda fin dalla nascita. L'esile veicolo a tre

ruote fece subito capire che era iniziata una nuova era della mobilità. Quella che da alcuni era stata definita «una carrozza senza cavalli e senza futuro» non solo è diventata un simbolo di libertà individuale, ma anche il primo grande esempio di sviluppo tecnologico.

Centoventicinque anni dopo la Classe S, l'ammiraglia di Mercedes, dispone di un sistema chiamato Distronic Plus (il regolatore adattivo della velocità di crociera) che grazie ad un radar - in caso di mancata frenata da parte del guidatore - la provoca autonomamente per evitare o attutire l'impatto con un ostacolo o un veicolo che la precede addirittura di 200 metri. Il night view (a raggi infrarossi) permette di individuare i pedoni di notte anche in condizioni di visibilità nulla, mentre la Classe B - prima vettura al mondo - da quasi due anni può disporre della tv satellitare a bordo. Grazie alla tecnologia «In-Car Hotspot» su Classe E e Classe S, Mercedes-Benz è stato il primo marchio automobilistico in grado di offrire l'accesso Internet a bordo. Il prossimo passo, e non è fantascienza, si chiama «guida automatizzata», altrimenti detta «pilota automatico». I tecnici di Stoccarda da tempo stanno testando nuovi sistemi di collaudo affidando il vo-

lante al computer, senza che nessuno sia effettivamente a bordo.

Sicurezza, tecnologia, progresso: sono solo alcuni esempi che aiutano a comprendere quanto Mercedes (e il mondo dell'automobile in generale) si sentano giovani e guardino al futuro come a un territorio ancora tutto da esplorare. L'altra grande frontiera è quella dei propulsori. Nel 1936 la Mercedes-Benz 260 D, fu la prima autovettura al mondo con motore diesel di serie. Poi arrivò il common rail (CDI) con sovralimentazione turbo che ha consentito di erogare più potenza e coppia e di ridurre consumi ed emissioni nocive. Oggi il marchio con la Stella offre in tutti i segmenti modelli con motori CDI che, a parità di potenza, consumano fino a dieci volte meno carburante rispetto al pioniere diesel del 1936. Con il sistema BlueTEC fino al 90% dei Nox presenti nei gas di scarico vengono trasformati in azoto e acqua, assolutamente innocui, rendendo così il motore diesel pulito quanto un moderno motore a benzina.

Ma il futuro qui parla soprattutto la «lingua» elettrica. Smart, il marchio più giovane del Gruppo Daimler, ha appena dato il via a Milano al più grande tour in auto elettrica a «zero emissioni» mai realizzato al mondo

che attraverserà tutte le regioni toccando 60 città e permettendo così a tutti di sperimentare in prima persona l'esperienza della mobilità elettrica. Smart ed Enel hanno innanzi le consegne delle prime 100 fortwo electric drive a Roma, Milano e Pisa nell'ambito del progetto «e-mobility Italy», prologo al lancio ufficiale della compatta elettrica previsto per l'anno prossimo.

AL SALONE DI GINEVRA

Mercedes Classe A e B: in arrivo la nuova generazione

Oltre alla nuova SLK, Mercedes svelerà un'altra novità il 29 gennaio quando nel suo museo si festeggerà il 125° anniversario della nascita della prima automobile. La Casa di Stoccarda si appresta a rivelare alcuni dei contenuti della nuova generazione: la nuova piattaforma AMF sarà la base per le eredi delle due «piccole» (Classe A e Classe B) ma anche per una berlina 3 volumi e per un Suv compatto. Alcuni prototipi potrebbero essere esposti a inizio marzo al Salone di Ginevra.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Fuga di gas, anzi dal gas

L'auto nuova? Ecologica, naturalmente. Fino a pochi mesi fa sembrava da buzzurri pensarla diversamente. Ibrida, a Gpl o a metano: molti si sono buttati sull'acquisto alternativo, anche se poi al momento di accendere il motore viaggiavano (e viaggiano) tutti in modalità benzina. Però faceva moda, e addirittura ha illuso qualcuno che gli italiani fossero stati folgorati sulla via del rispetto ambientale. Nulla di più falso in realtà: le vetture a Gpl rispetto al 2009 hanno perso in quote di mercato (quindi non solo in numeri assoluti) il 10%, quelle a metano il 57% e quelle ibride il 70%. «Casualmente» il crollo delle vendite è iniziato a marzo 2010, quando sono cessati gli effetti degli incentivi statali... Significativo il caso del metano: ad aprile 2009 è stata la scelta di 7 italiani su cento, ora non arriva al 3%. Clamoroso il caso Sardegna dove le immatricolazioni erano salite del 42%. Piccolo particolare: in tutta la regione non esiste nemmeno un distributore di metano.

Riecco Korando, il salvagente di SsangYong



Korando, nuova crossover coreana: prezzi da 21.990 euro

Un nome, Korando, talmente noto da entrare nel Guinness dei primati coreano come modello di auto più longevo del Paese, e due obiettivi: rianimare il marchio SsangYong nelle scelte degli automobilisti di casa nostra e cercare nuovi consensi a livello mondiale. Veicolo tipicamente fuoristradistico con radici che risalgono al 1974, il Korando ha inaugurato un nuovo capitolo nella produzione automobilistica coreana diventando, nel 1983, il primo esemplare a quattro ruote motrici sviluppato interamente in casa SsangYong. Oggi, dopo cinque anni di assenza, ricompare in versione crossover compatto all'altezza dei tempi. Disegno concepito da Giorgio Giugiaro, accantonato per sempre il telaio separato di agricola memoria che aveva caratterizzato fino a ieri

l'intera produzione SsangYong, il Korando 2011 ha le carte in regola per affrontare la sfida con la concorrenza. A suo favore giocano l'eleganza della linea, il telaio monoscocca antivibrazioni, il generoso spazio interno, un moderno, sobrio e silenzioso motore turbodiesel 2.0 euro 5 da 175 cv, le finiture di buona qualità, una ricca dotazione di base che include persino i sensori di parcheggio e accessori supertecnologici di serie all'insegna della massima sicurezza. Oltre a un prezzo davvero competitivo, 21.990 euro per la versione a due ruote motrici con cambio manuale a 6 marce. Basterà per riavviare l'interesse verso un marchio che sembrava avviato sull'orlo della crisi? In SsangYong scommettono di sì.

Gian Piero Piazza