

colpi di clacson

LA CITROEN DS4 ELETTA "AUTO EUROPA" UIGA 2012

La Citroen DS4 ha vinto il titolo di "Auto Europa 2012", premio che l'Unione Italiana Giornalisti Automotivisti, costituita da 200 professionisti e pubblicisti specializzati nel settore dei motori, assegna annualmente, dal 1987, all'auto più significativa della produzione europea. L'elegante crossover francese si è distinta in virtù dell'interessante rapporto qualità-dotazioni-prezzo e ha preceduto sul podio la Range Rover Evoque e la Ford Focus. Il premio - una tartaruga di cristallo simbolo dell'Uiga -



assegnato nella cornice del Museo dell'Automobile di Torino al termine della kermesse motoristica «Viva l'Auto», è stato ritirato da Massimo Borio, direttore marketing di Citroen Italia, e Marco Freschi, responsabile

pubbliche relazioni e stampa della Casa francese. Il presidente Uiga, Pierluigi Bonora ha ricordato che «la presenza sul podio di Citroen DS4 e Range Rover Evoque evidenzia la volontà di premiare, insieme all'efficienza delle motorizzazioni e all'accresciuta sicurezza, la creatività dei costruttori». Il terzo posto della nuova Ford Focus invece è un riconoscimento per un modello di grande serie che mette a disposizione dell'automobilista un importante supporto elettronico a beneficio della sicurezza. Il titolo di Auto Europa 2011 era stato conquistato dall'Alfa Romeo Giulietta, quello 2010 dalla Peugeot 3008.

PALERMO, DATI POSITIVI DA "NO SMOG MOBILITY"

Nei primi otto mesi del 2011 in Italia le emissioni di Co2 da veicoli sono diminuite del 2,3% rispetto allo stesso periodo del 2010, e sono quindi già in linea con la direttiva europea - che fissa il limite a 130 grammi per km - che entrerà in vigore nel 2012. La notizia è stata resa nota dall'Unrae (Associazione delle marche estere), su dati del Ministero dei Trasporti, nel corso di "No Smog Mobility", la tre giorni dedicata alla mobilità ecosostenibile conclusasi il 2 ottobre a Palermo.

DI ALBERTO CAPROTTI

Lo scudettone blu, simbolo di un marchio che rappresenta una parte importante della storia dell'auto mondiale, è ancora vivo e lotta insieme a noi. È confortante ritrovarlo appiccicato sul retro di vetture che invece sembrano sfuggirci. Lancia di nome ma non di fatto, auto italiane presentate in rigorosa lingua inglese dai nuovi responsabili del marchio, che l'italiano non lo conoscono affatto. Nulla di male, sia chiaro. Ma il prezzo da pagare all'americanizzazione di un pezzo d'orgoglio d'Italia passa anche attraverso questi particolari. Eccola allora la nuova Thema, nome che evoca un'icona degli anni '80, la vera ammiraglia Lancia che teneva testa senza arrossire alle grandi berline tedesche. Ora ci riprova, ma è tutto diverso. Allora la Thema era integralmente made in Italy, arrivò addirittura ad esserci una versione con motore Ferrari, caso unico nella storia. Oggi d'italiano non c'è nulla, a parte «l'ispirazione», come ripetono i volenterosi manager del Lingotto. Che può voler dire tutto, ma anche tradursi in niente.

Made in Usa

Grazie alla fusione con Chrysler tornano l'ammiraglia e la capostipite delle MPV: curate e lussuose, con lo stesso nome delle progenitrici. Ma con quasi nulla di italiano

La nuova Thema, in vendita in Italia da novembre con prezzi a partire da 41.900 euro. Sotto, la versione rinnovata della Voyager, ora targata Lancia



Thema e Voyager Le Lancia d'America

abilmente non ha una bottiglia d'acqua da piazzare come prima necessità. Squadrata e discretamente proporzionata, esteticamente richiama le linee dei modelli anni '80, con il poste-

riore invece non diversissimo da quello della vecchia Flaminia. Molto curati, come è logico aspettarsi, gli interni: nemmeno un pomello - sia chiaro - ispirato all'originale, ma pelle e materiali sono di indubbia qualità. Come di livello sono la dotazione di optional, la connettività elettronica e i sistemi di sicurezza: ben 70, il massimo sul mercato.

ziosa anche ad alte velocità, come verificato dal nostro test, un po' impacciata nelle curve dove si fanno sentire tutti i suoi oltre 2000 kg di peso, la nuova Thema «si distingue senza essere arrogante», spiega Saad Chemab, nuovo responsabile Lancia. Verrà proposta con un prezzo (41.400 euro per la versione base) che Sebastien Perrais, responsabile marketing per l'Europa, ha definito «del 15% più competitivo rispetto alle concorrenti tedesche». In vendita da novembre, la nuova ammiraglia italiana sarà a giorni nella dotazione del Capo dello Stato e a seguire, anche in versione blindata, dei membri del nostro governo.

Tre i motori disponibili, due versioni del medesimo V6 tre litri diesel da 190 e 239 CV prodotto - almeno questo per fortuna - dalla Vm Motori a Cento (Ferrara) da dove viene poi spedito in Canada per l'assemblag-

gio. La versione a benzina propone invece un potente V6 Pentastar da 3.6 litri da 286 CV. L'obiettivo di vendita è modesto, circa 10 mila consegne l'anno in Europa, il 70% delle quali andrà tra flotte e noleggi. Insolita l'offerta 2x1: chi acquista una Thema si può infatti garantire l'uso gratuito di una Ypsilon nuova, in prestito per 12 mesi. L'altro esordio targato Lancia riguarda invece la nuova Voyager che sintetizza, sostituendole, l'eredità della Fedra e dell'omonimo modello Chrysler che con oltre 13 milioni di unità vendute nel mondo in 27 anni di carriera fu il capostipite delle MPV. Della monovolume extra large, mantiene fattezze e misure (oltre 5,20 metri di lunghezza e quasi 2 di larghezza) che si sposano con la raffinatezza degli interni, raggiungibili tramite un portellone appositamente ridisegnato per migliorare l'accessibilità. La Voyager sarà nelle concessionarie italiane dal 5 novembre con prezzi che partono da 39.900 euro.



il test su strada

Da monovolume diventa crossover, con più qualità ed elettronica. In arrivo a novembre a prezzi che partono da 24.353 euro

Chiamarla rivoluzione è eccessivo, ma l'evoluzione verso forme, misure e contenuti diversi dagli attuali sembra essere la tendenza di Mercedes. La conferma più lampante sarà la nuova Classe A (in arrivo tra un anno esatto) che perderà le fattezze di proporzionata ed elegante city car che l'hanno fatta stravedere in Italia per indossare quelle più sportive e dal design fortemente marcato e giovanile con cui cercherà nuove fortune.

Nell'attesa, il marchio di Stoccarda inaugura la nuova generazione con la Classe B che tra aumento di taglia (9 centimetri in lunghezza) e interventi sulla linea (ora più bassa e slanciata) ha perso l'aria paciosa da monovolume per famiglie per deviare verso il segmento delle crossover. Il risultato è un'auto completamente nuova, forse dalla linea un po' anonima che rischia di farla assomigliare a qualche giapponese, ma con l'unica e ottima eredità con il passato rappresentata dal prezzo, praticamente identico a quello del vecchio modello ma con allestimenti molto più ricchi. Confort, spazio, visibilità: basta salire a bordo per rendersi conto del salto di qualità tra un modello e l'altro, e della sensazione di lusso percepita. Anche con un pizzico di orgoglio nostrano visto che gli interni sono stati progettati nel Centro Stile Mercedes di Como. Visivamente spicca subito la grande novità del display a forma di tablet che sembra appoggiato sulla sporgenza della consolle centrale, nemmeno si trattasse un vero iPad. Un gadget moderno, bello da guardare e da usare visto che oltre alle mappe del navigatore mostra anche le immagini della telecamera posteriore quando si inserisce la retromarcia e all'occorrenza per navigare in internet attraverso il proprio smartphone, oltre che per visualizzare tutte le altre funzioni presenti sulla Classe B. Costa parecchio (2.500 euro) ma piacerà a chi può permetterselo. Parlando di dotazioni l'elenco si fa lungo. Quelle per la sicurezza prevedono per la pri-

Mercedes Classe B, una specie che cresce

ma volta al mondo di serie su una vettura compatta il sistema radar Collision Prevention Assist (di serie) che protegge i piloti più distratti dai tamponamenti, avvisando prima visivamente poi con un suono intenso, e contemporaneamente preparando il sistema adattivo di assistenza alla frenata (Brake Assist) a frenare con maggiore intensità e precisione appena il pilota preme sul pedale. Completamente nuovi anche i motori, due diesel da 1.8 litri da 109 o 136 CV, e due a benzina 1.6 da 122 o 156 CV, tutti a quattro cilindri grazie ai quali la scheda tecnica Mercedes parla di consumi di carburante fino al 21% inferiori a quelli del modello precedente. In vendita da metà novembre, ma già ordinabile oggi, la nuova Classe B ha una forbice prezzi compresa tra 24.353 e 29.900 euro.

Alberto Caprotti



sicurezza

Gomme invernali, è già ora

Arriva il freddo e anche le auto dovrebbero essere fornite di "scarpe" adatte alla stagione. «Il corretto equipaggiamento del veicolo costituisce il primo passo per un viaggio sicuro», ha spiegato il direttore di Assogomma, Fabio Bertolotti, presentando nei giorni scorsi insieme al direttore del Servizio Polizia Stradale, Roberto Sgalla, il progetto "Io uso pneumatici invernali". In più, con le novità introdotte dal Codice della Strada nell'estate del 2010, «non essere equipaggiati con catene da neve o pneumatici invernali, laddove prescritto, - ha precisato Sgalla - oltre ad essere una violazione di legge, costituisce un gesto di irresponsabilità». In base al nuovo codice, gli enti proprietari o gestori di strade e autostrade possono rendere ob-

bligatorie le gomme termiche (montate) o le catene (a bordo dell'auto) anche in assenza di neve. Sino a pochi mesi fa, mancavano i cartelli di segnalazione ma ora il ministero dei Trasporti ha rimediato, dando il via libera all'omologazione dei segnali: a fondo verde per le autostrade e a fondo blu per le altre vie di comunicazione. La legge mira a migliorare la sicurezza d'inverno, quando freddo, ghiaccio, brina, pioggia e neve riducono l'aderenza al suolo dei pneumatici. È bene ricordare che per scegliere le gomme invernali, occorre fare riferi-

mento alle misure indicate nella carta di circolazione. L'accresciuta consapevolezza da parte degli automobilisti relativamente alla loro utilità, ha determinato una forte crescita del mercato che conta quest'anno di vendere quasi 10 milioni di pezzi. Per il codice della strada, è sufficiente che riportino la sigla M+S (sta per "mud & snow", fango e neve); la quale, però, viene utilizzata anche per alcuni pneumatici non prettamente invernali, destinati alle suv. Ecco perché i produttori di gomme utilizzano il simbolo del fiocco di neve in una montagna

stilizata, anche se non è obbligatorio. Invece, le catene devono essere conformi alla norma Cuna NC 178-01 o alla ON V 5117 (sigla che generalmente è sull'involvero). Il progetto «Io uso pneumatici invernali» prevede l'apposizione sulle vetture di un adesivo di misure contenute (5 cm x 5 cm), fornito dai rivenditori specializzati che montano pneumatici delle marche di tutte le aziende facenti capo ad Assogomma che rappresentano circa il 90% del mercato di riferimento. L'adesivo, gratuito e non obbligatorio, potrà essere apposto sul parabrezza o sul lunotto a montaggio avvenuto solo nel caso in cui la vettura sia munita di pneumatici invernali, e servirà alla polizia stradale per sveltere le operazioni di controllo.

Ferdinando Sarno

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Due politiche, una verità

Settecento mila auto vendute in meno rispetto a due anni fa. «Se non c'è mercato, inutile presentare nuovi modelli. A chi li vendo?». Sergio Marchionne è stato molto chiaro sulla politica aziendale di Fiat dei prossimi anni. Per contro, il gruppo Volkswagen segue una rotta opposta: più modelli, aggressivi e competitivi, in ogni fascia del mercato. Dalla piccola Up, alla grande Audi S8. Insomma, da una parte il "se non ci sono soldi, la gente non spende". Dall'altra, "se non ci sono soldi, devo attirare la clientela". Due politiche entrambe legittime, fino a prova contraria. Ma la sintesi di queste due teorie è molto semplice: servono nuovi modelli, ben fatti, che consolino l'occhio e a prezzi accettabili. Fin tanto che le auto resteranno così care (fra costo industriale e prezzo di vendita c'è un abisso fatto di investimenti, ammortamenti e margini utili) e magari poco attraenti, il mercato non si muoverà affatto. Elementare? Apparentemente sì, ma forse non per tutti. (P.Cic.)