



ControMano

Superbollo, inutile follia

Nella versione "cattiva" avrebbe colpito 400 mila automobilisti: una strage. Invece è passata la linea morbida: anziché 170 CV, la soglia per cadere sotto la scure del "superbollo" della Finanziaria è diventata quella dei 300 CV. Per un'auto sportiva non esagerata come l'Audi TT RS bisogna preventivare 249 euro in più di spesa all'anno. Che diventano 1.000 per una BMW M3 o una Mercedes C63 AMG. E salgono a 2.600 per una Ferrari FF. Giusto o sbagliato che sia un balzello del genere (chi può permettersi il superlusso può sopportare il superbollo, ma un aumento medio che tocca il 70% appare comunque iniquo) giova ricordare quello che nessuno ha detto. Che la nuova tassa cioè colpirà appena lo 0,23% del parco auto circolante, e che lo Stato incasserà 51 milioni di euro. Briciole, più o meno inutili.



al volante

A prezzi accessibili Ford offre sulla Focus sistemi innovativi di gran valore. Una strategia che paga

DI FERDINANDO SARNO

Uno su mille ce la fa... Quando Morandi cantava questa canzone, non circolavano tutte queste macchine. Oggi invece, uno su tre... non ce la fa. Ma a far che? Semplicemente a parcheggiare. Negli Stati Uniti la chiamano "park-o-phobia": è quella strana, ma molto frequente, sensazione di nervi a fior di pelle, accompagnata da un'improvvisa sudorazione delle mani, che ci prende quando si prova a parcheggiare l'auto in uno spazio drammaticamente esiguo alla bisogna. Manovra che,

La sicurezza tecnologica non è solo per ricchi

quasi sempre, avviene sotto lo sguardo (compiaciuto) di un passante. Bene, se volete evitare tutto questo e vi piacciono le Ford, allora vi consigliamo la nuova Focus, la C-MAX o la C-MAX7, vetture per le quali è previsto l'Active Park Assist, sistema che, grazie da telecamere e sensori specifici, interviene sul servosterzo elettrico parcheggiando in modo automatico la vettura. Secondo uno studio realizzato da Ford, il parcheggio "in parallelo" (quello che di solito si effettua posizionandosi un po' più in avanti rispetto allo spazio libero, inserendo la retromarcia e girando la testa per controllare di non far danni), è una grande fonte di stress tanto che, il 32% dei guidatori europei ha ammesso di non riuscire a farlo al primo colpo. Cifra che sale al 41% nel caso delle donne. In Italia, il 20% degli

uomini (e il 37% delle donne) ammette di aver bisogno di più tentativi. Per quanto riguarda la sicurezza al volante, lo studio Ford ha portato ad altre interessanti conclusioni: gli italiani considerano le donne più sicure al volante; un italiano su due teme che non passerebbe l'esame per la patente se dovesse sostenerlo nuovamente mentre, fra le cattive abitudini al volante, al primo posto c'è la guida con una mano sola, seguito dal mangiare mentre si guida, dal parlare al telefono e dallo scrivere messaggi. La distrazione in generale, quindi, è uno dei pericoli più temuti. Non a caso la tecnologia di sicurezza ritenuta più importante è la frenata di emergenza automatica (23%), percentuale che supera addirittura quella degli airbag (18%). Ford, da questo punto di vista, mette a disposizione sulla

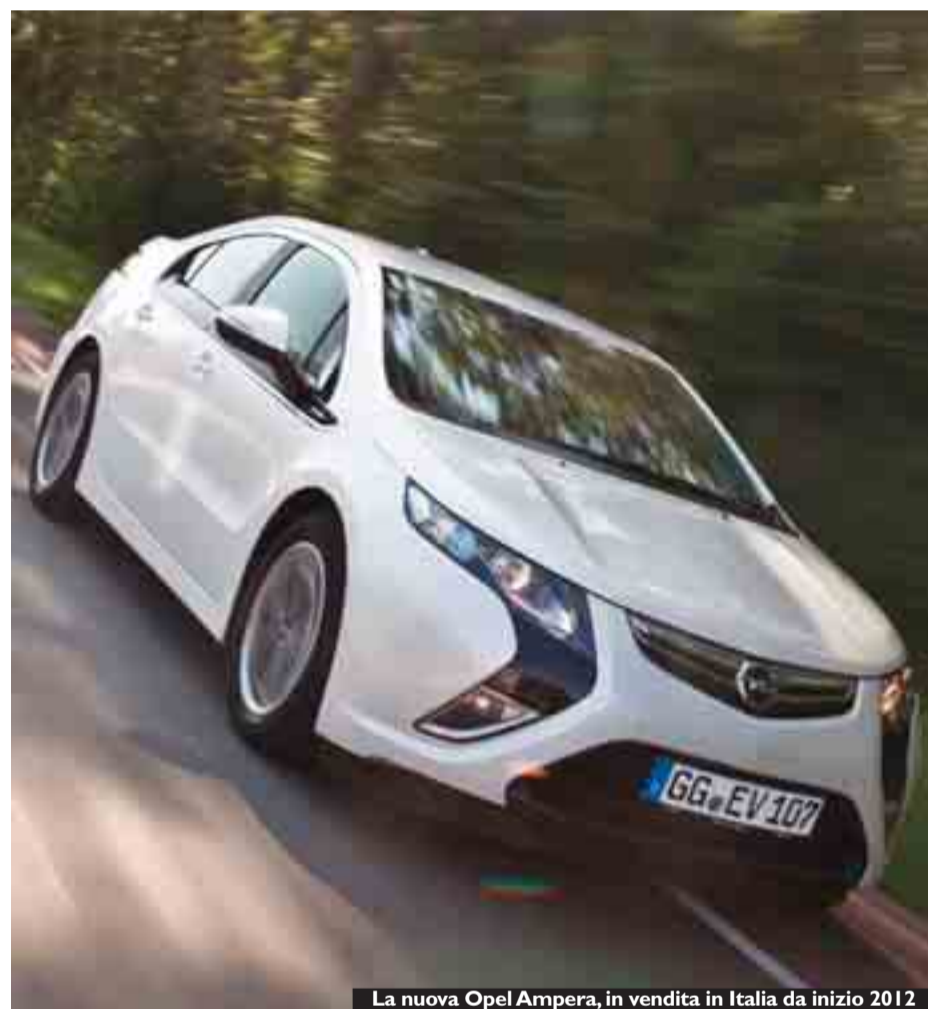
nuova Focus, l'Active City Stop: è un sistema di sicurezza attiva che rallenta o arresta l'auto qualora il conducente non si accorga, per esempio, dell'improvviso rallentamento della vettura che la precede. Altro dispositivo molto utile il Traffic Sign Recognition, un sistema che riconosce i limiti di velocità, avvisando il conducente nel momento in cui li supera. Il Blind Spot Information System, è invece quella tecnologia che riconosce la presenza di veicoli nelle cosiddette "zone ombra": grazie a due sensori radar che entrano in funzione oltre i 10 km/h: il conducente viene avvisato quando un altro veicolo si avvicina nel raggio di 3 metri circa. Contro i colpi di sonno invece vigila il Driver Alert, sistema che monitora la posizione del veicolo rispetto alla corsia e alla carreggiata, ne riconosce i

movimenti ondulatori, calcola in tempo reale quanto è vigile il guidatore e visualizza sul display del cruscotto il suo livello di attenzione. In caso di affaticamento o di stanchezza riconosciuta, mette in evidenza sul computer di bordo l'icona di una tazzina di caffè: più chiaro di così... Il pacchetto di questi sistemi innovativi è disponibile sulla nuova Ford Focus, a un prezzo di 1.250 euro, con una percentuale di acquisto che sinora tocca il 30% dei clienti, a testimonianza dell'attenzione che gli acquirenti hanno su questo tema. Alcune di queste soluzioni, simili nell'esito ma talvolta differenti nella modalità di intervento, le abbiamo già viste su altre vetture, ma è senza dubbio la prima volta che vengono proposte tutte insieme su un'auto di questo segmento e a un prezzo più che abbordabile.

LA NUOVA FIAT

FREEMONT, CHE SUCCESSO: LA PRODUZIONE NON BASTA

Da quando non accadeva? La Fiat oggi ha un modello che non è prodotto quanto la richiesta pretende e sta già diventando un caso. Al lancio della Freemont, la casa torinese per il 2011 aveva previsto 13.000 vetture, destinate a diventare 33 mila nel 2012 a pieno regime di vendita. Ma solo dopo poco più di un mese dalla commercializzazione, gli ordini sono già a quota 16 mila, tremila in più di quanto previsto. Ora la Fiat sta facendo pressioni sullo stabilimento di Toluca in Messico, dove la Freemont è prodotta, per avere altre vetture a disposizione del mercato.



La nuova Opel Ampera, in vendita in Italia da inizio 2012

viste&provate

Una nuova formula di auto, a metà tra ibrida ed elettrica che supera i limiti di entrambe. Dopo 5 anni di gestazione, eccola in versione definitiva

DAL NOSTRO INVIATO A AMSTERDAM ALBERTO CAPROTTI

Strano lo è, inutile negarlo. Per forme e tipologia di alimentazione. Ma è pure parecchio intrigante. Si chiama Ampera, l'ha inventata Opel e dopo cinque anni di prototipi e aggiustamenti vari, adesso arriva in versione definitiva. Segni particolari? Nè elettrica, nè ibrida. O meglio, un po' tutte e due. Ma senza i limiti congeniti che entrambe le propulsioni presentano. La definizione tecnica è "autonomia estesa", l'alternativa per una mobilità ecologica che non dipende più solo dalle colonnine per ricaricare la batteria, al momento quasi impossibili da trovare. Variante europea della gemella Chevrolet Volt, abbiamo provata l'Ampera sulle strade d'Olanda, terra evoluta che non si stupisce vedendo passare un'auto che fa più o meno il rumore di una bicicletta. E ha le stesse quantità di emissioni nocive, zero cioè, almeno per i primi 40-80 chilometri percorsi (dipende dalla velocità e dal tipo di guida adottato), quando l'energia necessaria a muovere l'Ampera viene fornita dall'elettricità accumulata nel suo gruppo di batterie agli ioni di litio da 16 chilowatt. La ricarica standard è semplice, attaccandosi cioè ad una normale presa domestica: in sole 4 ore (la metà circa del tempo che serve ad un'elettrica "pura"), la Ampera fa il pieno di corrente. Per percorsi più lunghi, o quando si ha bisogno di pigiare sull'acceleratore in maniera più incisiva invece, entra in funzione un piccolo motore-generatore a benzina che produce l'elettricità necessaria ad estendere l'autonomia di guida fino a 500 chilometri. Ecco dunque il valore aggiunto, perché

l'Ampera in pratica funziona sempre e solo in modalità elettrica (a differenza delle ibride tradizionali), ma con il grande vantaggio - pratico e psicologico - di non rimanere mai a secco (a differenza delle elettriche pure), grazie appunto alla formula del «range extended», il motore termico (da 1.4 litri per 84 CV) che interviene automaticamente ad alimentare la batteria prima che si scarichi. A parte il frontale molto aggressivo, esteticamente le forme sono da berlina pura, (lunga 4,40 metri e larga 1,79, circa le dimensioni di una Fiat Bravo o di una Opel Astra). L'abitacolo, omologato per 4 posti, risulta confortevole, la plancia dei comandi è tipo video-game e la sensazione di qualità percepita d'insieme è più che discreta. Per partire basta selezionare la leva del cambio automatico e premere il pulsante d'avviamento: lo schermo visualizza l'autonomia in elettrico, quella consentita dalla benzina, e il grado di utilizzo o di recupero dell'energia con un'animazione che indica i flussi di corrente verso il motore. Al volante la Ampera scivola via placida con un ronzo sottile, offrendo quattro modalità di guida selezionabili con un tasto (Normal, Sport, Mountain o Hold) che consentono di adattare sempre la



Tiguan: cambia la faccia e cresce la sostanza

La versione rinnovata della Volkswagen Tiguan, in vendita da settembre con prezzi a partire da 22.900 euro

Da quando è apparsa, nel 2007, la Tiguan è stata acquistata in tutto il mondo da 700 mila clienti, di cui 35.000 italiani, sicuramente influenzati dall'affidabilità del marchio Volkswagen, visto che in tema di SUV di media grandezza il mercato offriva da tempo un'ampia scelta. Ora, dopo 4 anni, questa biffone campionessa della mobilità si rinnova con un salto evolutivo al contempo estetico e tecnologico. Completamente rielaborata nel frontale per ottenere un impatto visivo accomunato al look della sorella maggiore Touareg, la nuova Tiguan mantiene la formula originaria basata su due versioni, a 2 o 4 ruote motrici in funzione di un

utilizzo stradale oppure più fuoristradistico. Quello che cambia, oltre a tre nuove motorizzazioni (tutte turbo a iniezione diretta) sono le dotazioni, una lunga lista che contempla tra l'altro il sistema di gestione automatica degli abbaglianti, il dispositivo di parcheggio pilotato e quello di regolazione adattativa dell'assetto. Peccato che questi accessori ad alta tecnologia siano tutti rigorosamente a pagamento. Prime consegne a metà settembre e prezzi da 22.900 euro per le versioni benzina, 25.850 per le diesel. Con, in fase di lancio, un "pacchetto" di accessori del valore di 2000 euro in omaggio. (Gian Piero Piazza)

Opel Ampera La terza via

potenzialità del motore allo stile di guida e al luogo in cui ci si trova, per ottimizzare le prestazioni e ridurre al minimo i consumi. Ottima anche l'accelerazione e la velocità massima raggiungibile, 160 km/h, nonostante il peso notevole della vettura, circa 1.800 kg (198 solo di batterie). Fin qui, tutto bene. Le dolenti note riguardano il prezzo, come sempre davvero impegnativo

quando si tratta di veicoli ad alimentazione non tradizionale: i 42.900 euro necessari per acquistare la Ampera sono tanti davvero. Anche ipotizzando qualche calcolo empirico riguardo i risparmi che una scelta del genere comporta: l'esenzione dal bollo per 5 anni e soprattutto la spesa irrisoria per il pieno di corrente (anche se da sommare a quella, più contenuta, del rifornimento di benzina). Insomma per le

I NUMERI

42.900 euro, il prezzo della nuova Opel Ampera. Arriverà nelle concessionarie italiane a partire dal primo trimestre 2012

4 le ore necessarie per la ricarica completa della batteria utilizzando una normale presa di corrente domestica. La batteria ha una durata garantita di 8 anni o 160.000 km

500 i chilometri di autonomia garantiti dalla doppia propulsione benzina + elettrica, 60 circa dei quali (a seconda dell'utilizzo) percorribili ad emissioni zero

percorrenze dell'italiano medio, occorrono ancora troppi anni per ammortizzare una spesa del genere rispetto all'investimento complessivo necessario per un'auto della stessa tipologia a gasolio o a benzina. Opel comunque ci crede davvero: 5.000 le Ampera già prenotate in tutta Europa, dove sbarcherà entro fine anno supportata da legislazioni che credono nel futuro. O almeno ci pensano. L'Olanda, per esempio, sta installando punti di ricarica elettrica gratuiti e i sussidi per questo tipo di vetture arrivano fino a 14 mila euro. Da noi invece, tutto tace.

Mercedes Classe C, la coupé ha fatto strada



La nuova Mercedes Classe C coupé

Parli di coupé e pensi subito a Mercedes. La prima della casa tedesca, è datata addirittura 1952 (la 300S Coupé) e da allora di strada ne è stata fatta tanta. Con grande soddisfazione per i clienti che le hanno possedute e per i tecnici di Stoccarda che rinnovano puntualmente questa prestigiosa gamma. In un mercato che negli ultimi dieci anni ha registrato la vendita di 250 mila unità, per conservare la leadership nel settore dei coupé di lusso (Mercedes con 60 mila pezzi venduti ha il 24% di quota), bisogna essere sempre all'avanguardia. Anche la nuova Classe C Coupé non si smentisce: proposta in contemporanea con il 125° anniversario della Casa, la vettura è riconoscibile soprattutto per la vista

laterale, con quella strana forma a "mezza luna" che ne rappresenta l'impronta digitale. L'inclinazione sportiva, poi, già marcata nella versione Executive, è ulteriormente esaltata nella versione Avangarde, caratterizzata dal pacchetto AMG di serie (quello "cattivo"). A disposizione di questa bella quattro posti, che ha nel comfort di marcia in assoluto il suo miglior pregio, due motori diesel e tre benzina, tutti con iniezione diretta, start/stop di serie, la tecnologia BlueEfficiency che ottimizza consumi ed emissioni e il cambio automatico a 7 marce 7G-Tronic Plus. I prezzi? Da 35.418 a 88.894 euro, quelli necessari per la versione C63 AMG Performance. Ma qui, siamo su un altro pianeta... (F.S.)