



l'inchiesta

Dal conta-ore di viaggio a tetto aperto, al volante riscaldabile (a -20°), fino all'auto che parcheggia da sola e massaggia la schiena. Quando gli accessori irrinunciabili in realtà sono solo tre...

DI ALBERTO CAPROTTI

Non cercate la ruota di scorta voi che entrate in auto. Perché non la troverete. A meno che non la paghiate a parte, visto che uno degli accessori più classici (e inevitabili) di un'automobile, che un tempo era ovvio considerare compreso nel prezzo della vettura, è diventato un optional. O, peggio, una sorpresa in miniatura, dato che ormai gran parte dei costruttori usa in primo equipaggiamento il famigerato "ruotino", soluzione di emergenza per sostituire un pneumatico forato, che una volta montato richiede una guida molto attenta e una velocità massima non superiore agli 80 km/h.

Accade così per moltissimi veicoli nuovi in commercio, ad iniziare da quelli più diffusi e popolari. Per trovare la gomma di riserva miracolosamente dove uno aspetta di trovarla (cioè sotto il pianale del bagagliaio) ad esempio sui modelli base della Fiat Panda occorre farsela aggiungere sul listino al momento dell'acquisto e pagare 90 euro. Sulla Ford Fiesta costa 50 euro, non molti per un pneumatico, ma inattesi comunque.

È solo un esempio, forse il più clamoroso, della lista degli optional "moderni" delle nostre autovetture. Si paga tutto a parte, o quasi, perché alcuni marchi in questo senso "virtuosi" ci sono ancora. Per fortuna ciò che su un'auto è veramente irrinunciabile non è molto: servosterzo, aria condizionata e soprattutto Esp, il sistema elettronico di controllo della stabilità, che presto (speriamo il più in fretta possibile) diventerà obbligatorio nella dotazione di serie di qualunque auto nuova. Per il resto ci stiamo abituando a guidare il superfluo, attratti dalla pubblicità o dal saper fare di qualche venditore che ci propina accessori d'ogni tipo, in alcuni casi utili e intelligenti, ma spesso davvero inadeguati per la categoria di auto che stiamo acquistando, o comunque assurdi. E quasi sempre molto cari.

Al primo posto della classifica dell'incredibile attualmente acquistabile c'è il sistema offerto dalla Mini Cabrio, chiamato "Always Open Timer", che cronometra con tanto di apparecchio in bella vista sul cruscotto i minuti esatti in cui avremo viaggiato a tetto scoperto. Costa 170 euro e serve un filo sotto al nulla.

Molto in voga negli spot è l'affascinante "park-assist", miracoloso strumento che permette alla vettura di parcheggiare da sola, sogno morboso di milioni di automobilisti. Ci pensa l'auto, fa tutto lei. A una sola condizione: che esista lo spazio per parcheggiare entrare un Tir, mo-

LA NOVITÀ



Look sportivo e prezzo accattivante
Chevrolet ripropone la Aveo completamente rifatta e più ricca

Solo una vaga somiglianza con il modello precedente e il nome in comune: tutto il resto è stato completamente riprogettato. Dopo tre anni, la Chevrolet made in Corea presenta la nuova Aveo, confezionata sulla base di un pianale inedito, puntando su un look aggressivo, dimensioni esterne più generose e un abitacolo di una capienza senza compromessi. I numerosi vani portaoggetti collocati nei punti giusti, gli allestimenti interni di buona qualità e l'assetto morbido concorrono a trasmettere una piacevole sensazione di comfort. Anche la guida è stata migliorata, con un'impronta sportiva evidenziata dallo sterzo diretto e dalla struttura ultrarigida della scocca. La Chevrolet Aveo è disponibile con ricca dotazione di serie nelle versioni a 4 e 5 porte e motorizzazioni 1.2 benzina da 70 o 86 cv e 1.4 da 100 cv. Il 1.3 diesel arriverà in autunno. Prezzi (in fase di lancio) a partire da 9.950 euro. (G.P.P.)

Il superfluo ci guida

Troppi optional assurdi. E la ruota di scorta si paga

trice e rimorchio insieme, altrimenti il sistema si rifiuta. Sulla Mercedes Classe A costa 816 euro. Evitabilissimi. Non male anche il riscaldamento del volante proposto su alcuni modelli della Range Rover: simpatica l'idea di evitare il contatto della mani con la superficie fredda, rivoltante che costi 880 euro e soprattutto che entri in funzione solo a temperature inferiori a -20 gradi, utile dunque solo dalla Lapponia in su.

Da qualche tempo invece non compare più tra la lista degli optional l'irrinunciabile "profumino di bordo" che, al lancio della C4, la Citroën aveva presentato come l'intuizione del secolo (era il 2004). Partendo dal presupposto che i francesi di aromi se ne intendono, avevano pensato di sistemare un diffusore di fragranze nel cruscotto con una scelta capace di soddisfare tutti i gusti. L'iniziativa evidentemente puzzava: non ce n'è più sentore.

È ancora assolutamente disponibile però il "Solar Roof", geniale intuizione di Toyota che (a pagamento, per gli appassionati del genere) monta sulla Prius un tetto trasparente a cellule fotovoltaiche che cattura i raggi solari per alimentare l'aria condizionata facendoci trovare la vettura fresca e confortevole anche dopo ore di parcheggio sotto il sole. Costa "appena" 1.000 euro, barattabili con un po' di pazienza e dieci minuti di finestrini abbassati prima di mettere in moto per chi vuole ottenere (gratis) lo stesso risultato. Chi acquista un'Audi 8 sta tranquillo: il

sistema a celle solari c'è ovviamente anche per l'ammiraglia tedesca (a 2.130 euro però).

Follie? Può darsi. Ma se sono a listino, significa che qualcuno queste cose le acquista. A volte invece la ragionevolezza prende il sopravvento. Come è accaduto con il sensore di impronte digitali piazzato vicino alla leva del cambio della Audi A8 - ancora lei - modello 2002. Dicono che sia costato una follia a chi l'ha studiato (e a chi l'ha voluto): un aggeggio grazie al quale l'auto poteva riconoscere il guidatore e sistemargli automaticamente il sedile con le regolazioni preferite. Del tutto inutile per chi non presta mai l'auto e per chi la presta di continuo. Risultato: interessava a nessuno. Eliminato.

Tralasciando i sedili che promettono massaggi shiatsu durante la guida (più inquietante il prezzo del servizio o l'idea di essere massaggiati mentre paghi al casellante?), è da menzionare il sofisticatissimo "night vision", sistema apparso prima sulla Cadillac e poi sulle tedesche più costose. In pratica, un radar riconosce le fonti di calore e individua, al buio, un uomo o un animale che attraversa la carreggiata fino a 300 metri prima. Peccato non rilevi la presenza di un masso o di un palo di cemento: hanno l'handicap di essere freddi. Però, per giustificare i circa 2100 euro spesi (questo il prezzo sulla Bmw Serie 6 coupé) per essersi fatti montare il "night vision", si può sempre sperare di incontrare un riccio, un bue muschiato o una puzza. Sai la soddisfazione...

PREZZI E LISTINI

La perdita illusione del "chiavi in mano" Con qualche eccezione

Due pesi e due misure, questo è il dilemma per chiunque si appresti ad acquistare un'auto nuova. La confusione su quanto occorre realmente sborsare comincia con un groviglio di balzelli quasi mai specificati nel listino delle case automobilistiche IVA compresa, ovvero l'imposta che fa salire il costo del 20% e che spesso non viene citata. Persino il prezzo "chiavi in mano" nasconde l'insidia dell'IP.T, l'imposta Provinciale di Trascrizione che varia a seconda del luogo di residenza dell'istituzionario e che va aggiunta per definire il vero totale da pagare. Tutto qui? In fin dei conti una tassa con una fascia di prezzi dal 150,81 euro di Aosta e Trento ai 196,05 di Agrigento e Milano non incide più di tanto sull'importo finale. In realtà l'odissea dell'acquisto è appena iniziata. Alla lampante evidenza del prezzo dichiarato si contrappone il fuorviante labirinto degli "optional". Ogni casa costruttrice, salvo pochissime eccezioni, ne propone una corposa lista, tutte voci che possono modificare all'insù per migliaia di euro il prezzo preventivato. Dal tetto apribile al navigatore, dall'assetto sportivo al climatizzatore automatico, dai sedili in pelle ai sensori di parcheggio o ai cerchi in lega di varie misure, ogni tentazione è buona per accelerare il battito cardiaco e la scalata alla vetta di un costo che si trasforma da abbordabile a proibitivo. Persino la colorazione spesso si trasforma in una tassa: emblematico il caso della Fiat 500: chi la sceglie "rosso perlato" paga 700 euro in più, 1.000 se il perlato è bianco. Misteri di vernice... L'automobile con dotazione completa di serie comunque è una chimera confortata da qualche rarissima mosca bianca. In testa ai virtuosi figurano giapponesi e coreani, come Daihatsu, Subaru e Kia che propongono su alcuni modelli soltanto la vernice metallizzata in sovrapprezzo. È il caso della Daihatsu Cuore (320 euro) e della Honda Civic Hybrid (490 euro), mentre Chevrolet sulla Captiva offre tutto di serie a parte il tetto apribile (900 euro) e la solita vernice metallizzata (500 euro). Tutti gli altri offrono accessori a volontà e "pacchetti" tecnologici spesso inclusi arbitrariamente sulla gamma di vetture in pronta consegna. E il cliente paga di più per evitare lunghe attese.

Gian Piero Piazza

la prova Jazz Hybrid, l'Honda "responsabile"

Ridurre consumi ed emissioni è un obiettivo ovvio per ogni automobilista. Ma che ad indurci a guidare con più intelligenza sia la stessa vettura che guidiamo, questa è davvero una novità intrigante.

Honda Jazz Hybrid dunque non è solo la prima auto del segmento B (quello delle utilitarie, per intenderci) dotata di trazione ibrida. Soprattutto è la prima automobile in assoluto - sull'esempio di quanto fanno le elettriche "pure" - dotata di un sistema interattivo che suggerisce al conducente uno stile di guida responsabile. Basta un giro di chiave per avviare il tutto: il quattro cilindri della Jazz prende vita silenziosamente sfruttando i 14 cavalli del generatore elettrico, poi quando la velocità aumenta, entra in gioco il motore 1.3 a benzina convenzionale. Il classico schema delle auto ibride insomma, prezioso qui dall'Eco Assist che traduce i consigli per consumare ed inquinare il meno possibile con una variazione di colore della strumentazione. La luce del tachimetro infatti cambia dal blu al verde a seconda dello stile di guida adottato, mentre l'opzione Econ, attivabile con un tasto, ottimizza tutti i



parametri della vettura, dalla gestione elettronica del motore e del cambio automatico, al climatizzatore e alla ricarica delle batterie che interviene in fase di rilascio dell'accele-

ratore e in frenata. Per il resto anche la versione Hybrid della Jazz sfrutta tutti i pregi della tecnologia giapponese, racchiusi in una vettura dalla linea estetica compatta e piacevole. Il nostro test ha evidenziato un assetto morbido, interni assemblati con materiale di discreta qualità, un'ottima insonorizzazione e soprattutto una eccezionale luminosità interna che favorisce la perfetta visibilità in ogni direzione durante la guida.

Il tutto a fronte di un prezzo (quasi 19.000 euro) più alto rispetto alle principali concorrenti a gasolio equiparabili, come Ford Fiesta, Volkswagen Polo e Citroën C3, che non offrono tuttavia la dotazione di serie molto ricca di questa Honda (Esp, cambio automatico, climatizzatore, tetto in vetro, cruise control e comandi al volante).

Molto contenuti i consumi: nemmeno la vocazione ecologica della Jazz ibrida però consente di far più di 22 km con un litro di "verde", cifra in linea con molti modelli rivali alimentati a gasolio. (A.C.)

Tecnologia e comfort: la prima city car ibrida sul mercato offre un sistema che aiuta a ottimizzare emissioni e consumi

parametri della vettura, dalla gestione elettronica del motore e del cambio automatico, al climatizzatore e alla ricarica delle batterie che interviene in fase di rilascio dell'accele-

Un grande diesel per la Mini

DA BOLOGNA **GIAN PIERO PIAZZA**

Il massimo del piacere per un consumo minimo, con tanto di ritrovato orgoglio di razza di ritrovato orgoglio di razza targato Bmw. Quando nel 2003 accanto alla gamma Mini a benzina fece la sua comparsa la prima Mini diesel, il successo che quella versione registrò in modo particolare sul mercato italiano indusse i responsabili del progetto a proseguire su un cammino dai risultati più che promettenti. La Mini One D montava un motore 1.4 Toyota da 75 cv, presto sostituito dal più potente 1.6 da 90 cv. Ma per un'azienda che aveva esordito costruendo motori pri-

ma ancora che automobili, il fatto di dover ricorrere alla concorrenza era una causa di forza maggiore che bruciava come il sale su una piaga. Ma in casa Bmw la produzione di piccoli motori diesel a 4 cilindri non rientrava nella pianificazione e di conseguenza nel 2007 la neonata Mini Cooper D era ancora equipaggiata con un propulsore straniero, il Peugeot-Ford 1.6 da 112 cv. Dal 2010 invece la casa bavarese decide di produrre in proprio anche i motori per le Mini diesel, con quest'ultima variante, la nuova Mini Cooper SD, che rappresenta l'anello mancante in uno scenario come il nostro dove il

60% delle vendite Mini è focalizzato sul diesel con una netta predilezione per le versioni più potenti. Proposta nelle configurazioni Mini, Clubman, Cabrio e Countryman, la grintosa Mini Cooper SD è equipaggiata con un 2.0 turbodiesel common rail Euro 5 da 143 cv che garantisce prestazioni esaltanti (215 kmh e 0-100 km/h in 8,1 secondi) a fronte di consumi davvero ridotti, poco più di 4 litri per 100 km. La sonorità del doppio scarico sportivo, identico a quello della Cooper S, è musica per le orecchie che attutisce in parte la nota dolente del prezzo, dai 25.600 euro in su.

LA FOTO



Una Lexus regale per le nozze del principe Alberto

È una Lexus ibrida LS 600h e ha sui posti posteriori un tetto trasparente a scomparsa in policarbonato: è l'auto preparata per il matrimonio reale tra sabato 2 luglio a Monaco tra il principe Alberto II e Charlene Wittstock.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Le gomme di Fantozzi

L'auto che guida da sola esiste già. La stanno solo perfezionando. Come quella che "pensa", frena, chiama i soccorsi. La tecnologia galoppa: sensori, telecamere, microchip. L'ingegneria al volante ha un presente tecnologico avanzatissimo: il problema è che per ora a guidare sono ancora troppi Fantozzi. Una recente ricerca europea ha verificato che il 65% degli automobilisti viaggia con pneumatici sgonfi, il 40% addirittura utilizza gomme molto sgonfie ed il 12% ha corso dei rischi in auto proprio a causa dell'incuria sui pneumatici. Da qui nasce una partnership tra Michelin e ACI per istruire i giovani a riguardo già nella fase di acquisizione della patente. Ma i giovani, alla fine, rischiano di essere i più prudenti e previdenti. Ora che la massa dei vacanzieri sta per invadere le autostrade, non farebbe male dare una controllatina a freni, pneumatici e stato generale delle nostre auto. Un affare di sicurezza, ma soprattutto di civiltà.