



sicurezza

Dal gennaio 2014 nessuna auto potrà più essere immatricolata in Europa senza il sistema elettronico di controllo della stabilità. Salva 4 mila vite l'anno ma 132 modelli non lo prevedono e in 171 è optional

Gli acronimi al volante

ABS (Antilock Braking System): sistema automatico di antibloccaggio delle ruote in frenata.

ACC (Active - o Adaptive - Cruise Control): dispositivo che, tramite radar, mantiene la distanza di sicurezza dal veicolo che precede.

ADB (Automatic Differential Brake): sistema che frena il differenziale quando una ruota comincia a pattinare.

ESP (Electronic Stability Program): dispositivo per il controllo elettronico dinamico della stabilità prodotto dalla Bosch. Sistemi elettronici equivalenti di altri produttori assumono sigle diverse tra cui le più frequenti sono DSC, CSC, VDC, VSC.

FAP (Filtro anti particolato): nei motori diesel neutralizza il particolato prima che esca dall'impianto di scarico.

GPL: acronimo di gas di petroli liquefatti (principali: butano e propano).

GPS (Global Positioning System): sistema satellitare per il rilevamento della posizione.

KW (kiloWatt): unità di misura che indica la potenza di un motore, 1 kW equivale a 1,360 cavalli.

NM (Newton metro): unità di misura della coppia motrice del motore.

MPV (Multi Purpose Vehicle): identifica un genere di vetture con carrozzeria monovolume.

PDC (Parking Distance Control): sistema di controllo a distanza per il parcheggio; misura gli spazi mediante ultrasuoni.

SUV (Sport Utility Vehicle): categoria di autoveicoli dall'assetto rialzato e, tendenzialmente, con trazione integrale.

TMC (Traffic Message Channel): sistema per le informazioni sulla viabilità che comunica i messaggi sul traffico di un tratto di strada richiesto memorizzando le informazioni ricevute dalla radio.

4WD (four Wheel Drive): sistema di trazione a 4 ruote motrici, o trazione integrale.

EPS (Electronic Power System): servosterzo elettrico.

Senza Esp non si guida

DI ALBERTO CAPROTTI

Si chiama ESP (acronimo di Electronic Stability Program), lo ha inventato la Bosch che ne produce milioni di pezzi dal 1995, ed è un dispositivo molto complesso nel suo funzionamento ma molto semplice nei suoi effetti: impedisce cioè all'auto di sbandare e corregge istantaneamente le manovre inopportune del conducente. Altri marchi concorrenti di Bosch forniscono alle Case automobilistiche meccanismi analoghi: le sigle sono diverse (DSC, VDC, VSC, CSC) ma la sostanza è simile. È indispensabile. L'Università di Colonia infatti ha calcolato che l'introduzione di questo sistema su tutte le autovetture in Europa potrebbe salvare 4 mila vite l'anno ed evitare 100 mila feriti, con un risparmio di 16 miliardi di euro in costi sanitari. Eppure la gran parte di chi si mette al volante, nemmeno sa che esista. Nè a cosa serve.

In pratica, l'ESP riesce ad agire sul singolo freno di ogni ruota e sull'alimentazione del motore per opporre resistenza alla perdita di traiettoria, quando chi guida interviene in maniera errata (o eccessiva) sullo sterzo, sui freni o su entrambi. L'insieme di tre famiglie di sensori, che registrano l'angolo di sterzata, le accelerazioni laterali e la velocità di rotazione delle ruote, invia informazioni alla centralina di controllo, che non appena le condizioni si fanno critiche mette in campo delle correzioni. Alla guida c'è sempre l'uomo, insomma, ma ad un suo eventuale errore pone rimedio l'elettronica.

Per questo non è esagerato dire che non bisognerebbe mettersi al volante di un'auto sprovvista di ESP: lo suggeriscono i numeri, ma anche il buon senso, visto che lo sbandamento della vettura è la causa principale del 35% di tutti gli incidenti stradali mortali che coinvolgono un solo veicolo. E che il sistema può ridurre questo rischio addirittura fino all'80%.

Dati questi noti da tempo, la notizia in realtà è un'altra. Perché dal novembre del 2011 tutte le auto di nuova progettazione devono montare di serie il controllo elettronico della stabilità, ma solo dal gennaio 2014 scatterà l'obbligo in base al quale nessuna vettura potrà più essere immatricolata in Europa senza questo fondamentale dispositivo. Fino ad allora quindi alle case costruttrici è consentito mettere in vendita auto di vecchia progettazione senza ESP.

Sul mercato italiano, ad oggi, su un totale di 3.571 modelli disponibili a listino, sono 132 le auto che non sono fornite di sistema elettronico di stabilità. E 172 quelle che lo offrono solo fra gli optional. Un numero abbastanza esiguo in assoluto, ma molto alto nella realtà, dato che sono soprattutto i modelli base delle utilitarie più economiche (e dunque più acquistate) quelli sprovvisti di ESP. Eppure il prezzo di questo salva-vita è molto basso, specie in rapporto al valore che offre. Bosch dichiara un costo aggiuntivo per i costruttori di 120

euro per dotare un'auto del sistema ESP; ma al consumatore finale costa molto di più. Guardando ai modelli più economici dei marchi più popolari, solo Chevrolet (Aveo), Volkswagen (Polo), Ford (Ka), Alfa (MiTo), Skoda (Fabia), Opel (Agi) e Mazda (2) lo offrono di serie, mentre per tutti gli altri modelli "base", spesso il controllo di stabilità non è disponibile nemmeno a pagamento. E quando lo è, il prezzo aggiuntivo è mediamente compreso tra 300 e 450 euro.

Il problema è che, per scarsa informazione o sottovalutazione dell'importanza di questo fondamentale sistema di sicurezza, molti vi rinunciano al momento dell'acquisto dell'auto, fuorvianti anche dalle pubblicità delle Case che ancora oggi spesso spacciano come un valore aggiunto la presenza dell'ABS (il sistema di antibloccaggio delle ruote in frenata, altrettanto indispensabile ma diverso dall'ESP) nella dotazione di serie, quando in realtà da anni è obbligatorio per legge.

Fiat si allarga

*Punto 2012 e Freemont 4x4
E a ottobre la nuova 500L*

DI GIAN PIERO PIAZZA

Fiat e Chrysler binomio vincente. Con un'ardita operazione commerciale, caso unico nel mondo delle quattro ruote, le nozze fra la casa italiana del Lingotto e quella americana di Auburn Hills hanno sortito in soli tre anni la rinascita di due colossi dell'automobile. Una strategia in due mosse architettata da Sergio Marchionne che prevedeva l'acquisizione e la salvezza della Chrysler per costruire quel trampolino di

lancio che gli avrebbe consentito di risanare anche la Fiat.

I risultati, superiori a ogni aspettativa, parlano chiaro. Il bilancio del Gruppo Fiat Chrysler per l'anno 2011 mette in luce una netta predominanza della rimonta Chrysler, che ha registrato un aumento costante delle vendite sul mercato americano (oltre il 40% in più anche in gennaio), mentre la Fiat ha accusato una flessione del 16,9% sul territorio nazionale e deve fare i conti con la crisi del mercato europeo, in calo del 5% anche per il 2012 secondo le più attendibili stime. In soldoni, Fiat ha chiuso il suo primo bilancio con un utile di 2,4



IN ARRIVO

La 500 "famigliare" debutta al Salone di Ginevra

Fiat ha diffuso le prime immagini ufficiali della 500L, la novità che sarà esposta in anteprima mondiale al Motor Show di Ginevra il 6 marzo prossimo. Il nome dice già tutto: 500L sta per "Large". Sarà dunque una versione monovolume della 500. «Si tratta - spiegano in Fiat - dell'ennesima espressione della creatività del nostro brand: connubio tra funzione e emozione, presenta una struttura monocellulare da 5 posti lunga 414 cm, larga 178 cm e alta 166 cm che sviluppa ulteriormente il concetto introdotto da Fiat con la 600 Multipla». Prodotto nello stabilimento Fiat di Krugujevac, in Serbia, la 500L sarà introdotta in Europa nell'ultimo trimestre 2012, inizialmente con due motori benzina (TwinAir e 1.4 litri) e un turbodiesel (1.3 Multijet).

miliardi di euro, ma in buona parte ottenuti dall'apporto della partecipazione Chrysler. Tenuto conto che la conquista da parte di Fiat-Chrysler del 7° posto nella classifica mondiale dei costruttori con un totale di 4 milioni di auto vendute è in gran parte merito della consociata americana, viene spontaneo dedurre che i futuri interessi del Gruppo siano soprattutto rivolti oltreoceano. La smentita ufficiale arriva direttamente da Marchionne: Fiat è tutt'altro che una realtà marginale e il suo piano di sviluppo è già in atto, anche se con una formula basata sui piccoli passi. Dopo la nuova Panda (15 mila ordini solo nel primo week end di "porte aperte" nei concessionari), modello decisivo per il consolidamento del marchio con una previsione di vendita di oltre 115.000 unità l'anno sul mercato italiano, arriva la Punto 2012 ammorbidita con un tocco di raffinatezza in più nell'estetica e dotata anche del

I NUMERI

**MERCATO ITALIA
Le più vendute nel 2011**

1) Fiat Punto	122.287
2) Fiat Panda	115.863
3) Ford Fiesta	65.139
4) Fiat 500	60.029
5) Lancia Ypsilon	54.813
6) Volkswagen Golf	49.158
7) Volkswagen Polo	45.254
8) Citroen C3	41.061
9) Opel Corsa	40.765
10) Alfa Romeo Giulietta	34.955

**MERCATO EUROPA
Le più vendute nel 2011**

1) Volkswagen Golf	484.547
2) Volkswagen Polo	356.490
3) Ford Fiesta	348.465
4) Opel Corsa	313.325
5) Opel Astra	287.249
6) Renault Clio	294.172
7) Ford Focus	280.209
8) Renault Megane	239.329
9) Volkswagen Passat	233.330
10) Peugeot 207	242.385

nuovo motore bicilindrico twinair turbo da 875 cc con 85 cv di potenza. Disponibile a partire da 9.500 euro, la Punto vanta un primato invidiabile: da 18 anni consecutivi è la vettura prediletta dagli automobilisti d'Italia, con oltre 4.350.000 esemplari venduti.

Intanto l'apprezzato crossover Freemont a 7 posti di derivazione Chrysler ma europeizzato nel design ed equipaggiato con il motore diesel multijet Fiat di seconda generazione da 170 cv (25 mila ordini da giugno ad oggi), è ora disponibile anche nella versione a trazione integrale e cambio automatico a sei marce con prezzi maggiorati di 3.500 euro rispetto al modello a trazione anteriore. Il top di gamma, con la dotazione completa di serie, non supera i 33.000 euro.

Altro asso nella manica, la 500 L, che sarà presentata in anteprima al Salone di Ginevra e, in un futuro molto prossimo, la produzione a Mirafiori di un Suv Fiat e di un modello Jeep. Dall'ex stabilimento Bertone di Grugliasco, infine, vedrà la luce la nuova "piccola" Maserati, che entrerà in lizza nel segmento delle sportive di lusso. La Fiat insomma c'è, e vuole contare sempre di più in Europa.



L'Alfa Romeo Giulietta, ora con cambio TCT

ALFA ROMEO

La Giulietta in top ten trova un bel cambio

DI FERDINANDO SARNO

Doveva essere il modello del rilancio, l'ultima scommessa possibile per rilanciare un marchio per anni con l'encefalogramma piatto. Missione compiuta. La Giulietta ha rappresentato dal lancio (nella seconda metà del 2010), e rappresenta oggi, un solido riferimento positivo. Vendita sinora in 140.000 unità, nel 2011 la media Alfa Romeo si è inserita fra le top ten in classifica dando un sostanziale contributo al segno più del marchio sul fronte nazionale, al punto che si può dire che il "biscione" è ufficialmente Giulietta-dipendente. I mercati sui quali la vettura ha fatto registrare i migliori risultati sono quello francese (oltre 9.200 pezzi), inglese (più di 7.100 vetture) e tedesco (6.300 circa). Tra le curiosità, il colore più venduto è il bianco (35%) seguito dal rosso simil-Ferrari (16%). I clienti della Giulietta hanno un'età media di 40 anni; le donne valgono il 20% del mercato, le famiglie rappresentano il 50% mentre, per quanto riguarda le motorizzazioni, le vendite sono sbilanciate verso le versioni più potenti: ad esempio il 1.4 MultiAir da 170 CV vale il 15%, circa 7 volte la media del segmento in questa fascia di potenza. La motorizzazione in assoluto più venduta, invece, è il 1.6 Multijet da 105 CV (35% sul totale delle vendite). Ma per competere soprattutto con le tedesche, mancava qualcosa: il cambio automatico, sempre più richiesto dalla clientela europea (siamo nell'ordine del 10% circa). Ed eccolo, quindi: è siglato TCT, è a doppia frizione (come quello "tedesco"), con frizione a secco (e non in bagno d'olio), ha 6 marce (anziché le 7 del diretto competitor), ha le "palette" sul volante, è ben amalgamato con l'ormai onnipresente sistema Start&Stop (non "strappa" mai) e può essere abbinato solo a motori da 170 CV (il benzina 1.4 e il diesel 2.0 JTDM). Durante il nostro test sulla pista di Balocco, ha dato prova di ottima fluidità, cambiate perfette, ripresa sportiva, gran handling e piacere di guida. Il cambio automatico TCT, evidente evoluzione di quello che equipaggia la MiTo, è interamente prodotto in Italia. Altro particolare che rappresenta un sicuro valore aggiunto.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Non serve un genio

Grazie (anche) allo "scienziato" che il 1 gennaio 1998 decise che non serviva più esporre sul parabrezza il contrassegno attestante il pagamento del bollo auto. Lo Stato perde circa 1 miliardo di euro l'anno. Questa la cifra stimata dell'evasione su una delle tasse più odiate dagli italiani. Molti dei quali infatti non la paga affatto, agevolati dal fatto che le forze dell'ordine non possono più verificare con immediatezza l'infrazione sulle auto parcheggiate o su quelle fermate per controlli. Per ripristinare l'antico sistema del bollo esposto (magari destinando il gettito dell'operazione ad un programma di sostegno alle auto a basso impatto ambientale, come propone il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano) non serve un genio. Basterebbe qualche professore di questo governo, che però abbia un'idea che vada oltre l'unica in voga sinora per la quale l'automobilista è solo un limone da spremere.