



Ford

La vettura estera più venduta in Italia si rinnova: al debutto la chiave d'accensione che consente ai genitori di limitare la velocità dell'auto quando la guidano i figli

La nuova Ford Fiesta, sarà disponibile nelle nostre concessionarie dalla seconda metà di gennaio. Il listino parte da 11.750 euro



Fiesta, un pieno di tecnologia a prezzi umani

La 36enne Ford Fiesta, dopo 15 milioni di vetture vendute nel mondo dal 1976, cambia look e si fa più sportiva e tecnologica per mantenere intatto il suo primato di vettura di segmento B più venduta in Europa e di auto estera più venduta in Italia (65 mila nel 2011). Con un frontale totalmente ridisegnato in cui spiccano la grande mascherina, il taglio moderno dei fari con luci diurne a led, una diversa conformazione del cofano motore e un nuovo paraurti bombato, la nuova Fiesta sarà in vendita nella seconda metà di gennaio con prezzi a partire da 11.750 euro (per la versione di entrata 1.2 benzina 60 cv), in linea dunque con quelli della generazione precedente. «Con questo nuovo look - precisa il vicepresidente marketing di Ford Europa, Gaetano Tho-

rel - Fiesta punta a confermarsi come il punto di riferimento del segmento B in Europa, continuando a coprire una quota del 10-11%. Obiettivo anche poco ambizioso se si guarda alla ricca dotazione tecnologica che offre, con la "chicca" del debutto europeo del Ford My Key di serie. Il dispositivo avrà certamente molto successo tra i genitori che potranno far guidare con tranquillità l'auto ai propri figli programmando una speciale chiave di accensione che, tra l'altro, limita la velocità massima ed il volume dell'impianto stereo ed impedisce la disattivazione delle tecnologie di sicurezza. Tra le dotazioni optional, figurano invece il sistema Ford Sync per comandare l'infotainment e la connettività con il web tramite comandi vocali e l'Emergency Assistance, una funzione

che si attiva automaticamente in caso d'incidente per ricavare le coordinate del luogo e comunicarle al 112 nella lingua locale. La telefonata viene effettuata attraverso l'apparecchio del guidatore collegato tramite Bluetooth. La nuova Fiesta sarà disponibile in due allestimenti, Fiesta e Fiesta Titanium. Nel primo trimestre del 2013 arriverà anche la versione Individual con il motore 1.0 EcoBoost da 100 cv e la versione GPL 1,4 da 92 cv. La gamma motori comprende in Italia cinque propulsori con emissioni inferiori ai 100 g/Km di CO₂, sia diesel che benzina. Tra questi il nuovo EcoBoost 1.0 a benzina da 100 cv, la versione 3 cilindri 1.0 da 80 cv non turbo e i diesel Duratorq TDCi 1.5 e 1.6 da 75 e 95 Cv. (F.S.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

da sapere

Neve e pneumatici Un po' di chiarezza

Il problema della guida sulle strade innevate è tornato d'attualità. E non solo per l'arrivo del gelo e delle perturbazioni. Una fuorviante interpretazione dell'emendamento approvato al DL Sviluppo relativo sulla circolazione sulle strade in caso di neve, aveva fatto temere nei giorni scorsi l'introduzione dell'obbligo di utilizzare pneumatici invernali in luogo delle catene, «uso che resta invece equiparato», come prevede il Codice della strada (art.122) e come ha precisato il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Guido Improta. «La norma invece - prosegue Improta - apporta significative novità sul fronte della sicurezza della circolazione, chiarendo che, in condizioni eccezionali, puntualmente individuate, l'ente proprietario di una strada (ad esempio Regione, Provincia, Anas) o il concessionario autostradale possono prescrivere l'utilizzo delle catene oppure, nel caso queste non siano utilizzabili, degli pneumatici invernali. Qualora questo non avvenga, la responsabilità di eventuali danni e disagi sarà addebitata all'ente inadempiente». In questo modo «si compie un significativo passo in avanti sul fronte della sicurezza e della mobilità e si creano le condizioni per evitare il ripetersi di episodi spiacevoli come il blocco dell'autostrada A1 di due anni fa, quando migliaia di auto rimasero incolonnate per colpa della neve e non fu possibile addebitarne a nessuno la responsabilità».

Resta il fatto che attrezzare al meglio la propria vettura nella stagione fredda è indispensabile. Come pure fare chiarezza sul tema.

Quali sono le caratteristiche dei pneumatici invernali?

La prima è la mescolata del battistrada, che al contrario di quella delle gomme normali si mantiene elastica anche a basse temperature, garantendo così una migliore aderenza (da qui l'appellativo di "termici" per i pneumatici invernali). La seconda è il disegno del battistrada, ricco di lamelle che si "aggrappano" alla neve.

Quali sono i vantaggi che offrono?

Prove tecniche hanno dimostrato che un veicolo munito di pneumatici invernali è in grado di ridurre il suo spazio di frenata fino al 50% su asfalto innevato e fino al 15% in caso di asfalto bagnato e temperature medie sotto i 7°.

Come si distinguono?

Per il Codice, perché le gomme siano considerate invernali è sufficiente che siano dotate della marcatura M+S (Mud+Snow, cioè fango e neve). Essa, però, da sola non è garanzia di buone prestazioni. La presenza del simbolo di un fiocco di neve racchiuso nel profilo di una montagna, certifica invece che il pneumatico ha superato specifici test invernali.

Quale il mese giusto per montarli?

Non c'è una regola valida per tutti, perché contano le condizioni ambientali e meteorologiche, nonché l'uso che si fa della vettura. Tuttavia, a parte l'ovvio rispetto delle eventuali ordinanze locali, è bene passare alle gomme invernali ad autunno inoltrato e tornare alle estive quando la temperatura supera stabilmente i 15° C.

È vero che il costo delle gomme invernali si ammortizza grazie al contemporaneo raddoppio della durata di quelle estive?

Uno studio del Politecnico di Torino ha dimostrato che l'extracosto riguarda in pratica solo la spesa per le operazioni di montaggio e smontaggio delle gomme invernali (e l'eventuale rimessaggio delle estive). Un costo che può diventare un risparmio, perché con la sostituzione si ottimizzano le pressioni di gonfiaggio e quindi le prestazioni, con un effetto significativo nella riduzione del consumo di carburante.

Se ne possono montare solo due?

Il Codice della strada (incredibile) lo consente, ma per motivi di sicurezza è indispensabile montarli su tutte le ruote. In caso contrario, si potrebbero verificare pericolosi testa-coda per la scarsa aderenza del retrotreno (con le trazioni anteriori) mentre le trazioni posteriori non risponderebbero ai comandi dello sterzo. E anche sull'asciutto e sul bagnato il comportamento risulterebbe molto squilibrato. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alla canna del gas

Boom del metano: arriva l'auto alimentata a paglia

DI ALBERTO CAPROTTI

Colui il quale, nel 1989, inventò lo slogan «il metano ti dà una mano», probabilmente non immaginava che 23 anni dopo quel gioco di parole sarebbe tornato di grande attualità. Non è però lo spirito ecologico a spingere quel poco che resta del mercato dell'auto (meno 20,1% a novembre) verso la scelta di carburanti alternativi, quanto la crisi economica.

Un calcolo puramente matematico, ma relativamente attendibile (considerando una percorrenza annua di 10 mila km con una vettura che percorre 10 km con un litro di carburante) dice che rispetto a un'auto a benzina, l'equivalente vettura a metano consente di risparmiare il 62% sui costi di rifornimento. Molto più di quanto si risparmia con una diesel (15%) o una alimentata a GPL (44%).

È questa l'unica ragione alla base della crescita esponenziale delle immatricolazioni di auto nuove a GPL (12,5% sul totale a novembre) e metano (4,5%), addirittura raddoppiate rispetto ad un anno fa. E se si resta nell'ambito del segmento A, oltre il 30% delle immatricolazioni del 2012 dei modelli di tutte le marche sono con alimentazione a GPL o metano. Al minor costo di esercizio e agli incentivi all'acquisto per questa categoria di vettura si aggiungono anche i vantaggi relativi al possesso che molte amministrazioni locali stanno introducendo. Sull'esempio di altre regioni virtuose già "eco-friendly" come il Piemonte, la Liguria, la Lombardia, la Provincia di Trento e quella di Bolzano, dal 1 gennaio anche in Puglia chi deciderà di acquistare o convertire una vettura a GPL o a metano, sarà esentato dal pagamento del bollo auto per i prossimi 5 anni.

Normale dunque che la tecnologia e la ricerca in questo campo stia galoppando. Volkswagen ad esempio ha presentato in questi giorni la nuova Eco Up! quella che secondo la Casa di Wolfsburg è «attualmente l'auto alimentata a gas metano più parca nei consumi». Per percorrere 100 km, la quattro posti Volkswagen brucia appena 2,9 kg di gas metano a fronte di emissioni di CO₂ di soli 79 g/km. Anche i costi sono particolarmente contenuti: per percorrere 100 km con la Eco Up! sono sufficienti poco più di 3 euro. Uno dei maggiori vantaggi delle vetture a metano consiste nella possibilità di alimentare l'auto anche con carburanti alternativi come il biometano ottenuto da fonti rinnovabili. Questo tipo di combustibile - spiega uno studio Volkswagen - è prodotto da materie vegetali di scarto e non si pone quindi in concorrenza con la produzione di generi alimentari. Inoltre, le emissioni di CO₂ vengono neutralizzate perché, con la combustione, viene rilasciata la stessa quantità di biossido di carbonio che è stata precedentemente assorbita durante la crescita delle piante.

Nuovi procedimenti per ottenere il biometano, come quello che utilizza la paglia, ridurranno poi ulterior-

mente la dipendenza dalle fonti di approvvigionamento di gas metano tradizionali. Solo in Germania, secondo un'indagine del Centro tedesco di ricerca sulle biomasse di Lipsia, ogni anno rimangono inutilizzate fino a 13 milioni di tonnellate di paglia che, in via teorica, potrebbero servire per alimentare quattro milioni di veicoli a gas metano. Un primo impianto per la produzione di biometano dalla paglia è stato messo in funzione in Germania nel febbraio del 2012. Resta comunque l'annoso problema della difficoltà di approvvigionamento. L'Italia è il primo Paese europeo per numero di distributori di metano per autotrazione (908 in totale), ma esistono regioni dove questo combustibile è ancora oggi assolutamente (Sardegna, nessun distributore) o praticamente (Val d'Aosta, 2 distributori) introvabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PRO&CONTRO

I vantaggi del metano

- Risparmio sul costo del carburante: 0,980 euro/kg, contro gli 1,750 euro/l della benzina e gli 1,690 euro/l del gasolio (con 1 Kg di metano un'auto percorre lo stesso chilometraggio che farebbe con 1,5 litri di benzina)
- Sostegno degli incentivi concessi dalle case automobilistiche e dalle amministrazioni pubbliche per l'acquisto o la riconversione
- Emissioni inquinanti: circa il 25% in meno rispetto ad una pari cilindrata a benzina, 30% in meno rispetto al diesel
- Accesso (generalmente) gratuito alle zone a traffico limitato e possibilità di circolare durante le giornate ecologiche

I difetti del metano

- Prestazioni sensibilmente ridotte, specie rispetto a un'auto a benzina
- Serbatoio ingombrante, spesso a discapito del volume del bagagliaio
- Pochi distributori disponibili



La nuova Volkswagen Eco up! alimentata a metano

Molto "scontata" ma non banale Toyota Auris, ibrida è ancora meglio

I numeri Toyota nel 2012 parlano da soli: 115 mila vetture ibride vendute in Europa di cui 1.400 in Italia; 1,2 milioni nel mondo; obiettivo mondiale per il 2013: 5 milioni di ibride; in più, nei prossimi anni, il debutto di 21 nuovi modelli con questo tipo di alimentazione. E quindi definitiva la scommessa del marchio giapponese sulla tecnologia Hybrid Synergy Drive che abbinata il motore termico a quello elettrico, a vantaggio del rispetto dell'ambiente. Ma anche del piacere di guida, vista e provata la nuova Auris Hybrid che punta a diventare la vettura ibrida più venduta nel segmento C. Fermo restando che la tecnologia ibrida è sostanzialmente la stessa, rispetto all'attuale modello, la nuova Auris cambia leggermente le

dimensioni (+ 30 mm di lunghezza, - 55 mm di altezza), il design del frontale nel quale spicca soprattutto il nuovo packaging dei fari e quello posteriore. Niente male la posizione di guida e la visibilità, anteriore e posteriore. Forse sarebbe bene "eliminare" quell'antica leva del freno a mano inserendo un freno elettronico e aggiungere qualche cavallo, visto che la vettura, soprattutto in ripresa e accelerazione, soffre un po'. La nuova Auris verrà commercializzata a partire da gennaio 2013 nei tre tradizionali allestimenti: Active (22.600 euro), Active +



(23.400) e Lounge (24.900). Da non sottovalutare lo sconto promozionale (incentivi statali compresi) di 4.700 euro che Toyota Italia, per tutto il periodo di lancio, pratica a chi acquista la Auris Hybrid Active. Ferdinando Sarro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Diamo i numeri

Forse sarebbe ora di considerare la crisi dell'automobile un problema nazionale. Se non altro perché in termini di fatturato il settore vale in Italia 12 volte l'Iva di Taranto, al centro di grandi attenzioni, mentre pochi battono ciglio sui disincantati che si sono abbattuti sul mondo delle vetture ruote e quindi sui cittadini. A causa del crollo delle vendite nel 2012, secondo Italia Bilanci, il 65% dei concessionari italiani chiuderà il 2012 in perdita. Secondo Unrae, chiude l'attività una concessionaria al giorno, con 150 nuovi disoccupati alla settimana. Rispetto a 20 anni fa la benzina è cresciuta del 170%, i costi assicurativi del 202%, i pedaggi autostradali del 198%. E la detraibilità-deducibilità delle auto aziendali, al 40% sino a un anno fa, si è ulteriormente ridotta al 27,5% e passerà al 20%, mentre nel resto d'Europa è salita al 100%. I numeri non dicono sempre tutto. Ma a volte obbligano a non dire altro.