



risparmio

**Benzina da pazzi
Fiat a tutto gas**

DI FERDINANDO SARNO

Assicurazioni a costi da rapina, benzina a livelli da mutuo, traffico da nevrosi. Essere automobilisti oggi è un'impresa titanica, al punto da meritare (se ci fosse) un manuale di resistenza al volante. Nell'attesa, si può provare a difendersi, almeno nel portafoglio, valutando ad esempio al momento dell'acquisto di un'auto quale convenga di più, considerando che i costi per il carburante costituiscono quasi la metà di quelli che una famiglia media sostiene per la gestione della propria mobilità. Un suggerimento (interessato, vista la sua scelta di puntare molto sui motori bi-fuel) lo offre Fiat Group, attraverso uno studio che evidenzia come l'aumento del prezzo dei carburanti sia non proporzionale. Se la benzina, che ha superato il record di 1,80 euro alla pompa, e il gasolio aumentano vertiginosamente, i carburanti alternativi subiscono degli



incrementi assai più contenuti. Negli ultimi tre anni la "verde" è aumentata di oltre il 54%, il diesel del 60%, mentre il GPL del 25% e il metano di appena il 2%. Aumenti che stanno generando un sensibile cambiamento nelle abitudini degli italiani, che tendono a ridurre l'utilizzo del mezzo privato. Sempre dallo stesso studio emerge che per l'83% delle persone il costo del carburante è percepito come iniquo. Per questo motivo sono sempre di più gli automobilisti che stanno ricorrendo alle modifiche delle loro vetture, con installazioni "after-market" di impianti di alimentazione a GPL o metano. Il gruppo Fiat in quest'ottica offre un'ampia gamma di vetture e veicoli commerciali a doppia alimentazione GPL/benzina e metano/benzina: Fiat Natural Power (metano) e Fiat EasyPower (GPL) e ha scelto di entrare in questo settore con impianti specifici progettati, fabbricati e garantiti da ciascun brand e commercializzati attraverso la normale rete di vendita. Scegliere automobili alimentate a metano o GPL, sottolineano dal Lingotto, riserva notevoli vantaggi. Innanzitutto in termini economici: viaggiare da Milano a Roma (584 km) costa mediamente 57 euro con un mezzo a benzina, 40 euro con una vettura diesel, 31 con un motore alimentato a GPL e appena 23 con un propulsore a metano. Inoltre sia il GPL che il metano (soprattutto quest'ultimo) sono dei carburanti decisamente più puliti che abbattano notevolmente le emissioni di CO2. Un altro elemento importante è la sicurezza: secondo lo standard EPA (l'Agenzia statunitense che si occupa di protezione ambientale), il metano è in assoluto il carburante più sicuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Forse si può resistere al volante

Neve, consigli di guida

Montare gomme invernali per tutto il periodo freddo, da novembre a marzo-aprile

Utilizzare le catene da neve dove questa è più alta. Toglietele quando si marcia sull'asfalto perché possono rompersi

Attenzione al ghiaccio: se la temperatura è inferiore allo zero la formazione è molto probabile

(ABS) Provare l'aderenza dei pneumatici con leggeri colpi di freno: se l'ABS entra subito in funzione, la strada è scivolosa

Usare al minimo i freni, meglio rallentare scaldando le marce

Affrontare le curve di raggio stretto a passo d'uomo, ma senza fermarsi

Mantenere una grande distanza di sicurezza

ANSA-CENTIMETRI

sicurezza

Gomme invernali, anche senza neve

Provate a inoltrarvi su una strada con fondo alternativamente bagnato, lievemente innevato, con tratti ghiacciati e di neve stratificata. L'abbiamo fatto nei giorni scorsi su un percorso prudenzialmente chiuso al traffico tra i monti di Madonna di Campiglio al volante di una Fiat 500 Abarth equipaggiata prima con pneumatici invernali e poi estivi. Non c'è voluto molto per rendersi conto che la differenza è abissale. Nel primo caso la vettura riesce a garantire una guidabilità rassicurante, affrontando le curve con un'aderenza non molto dissimile da quella che siamo abituati ad avere sull'asfalto pulito. Ma è in discesa, in frenata e nello spunto da fermo che l'equipaggiamento invernale sottolinea le distanze da quello estivo, riuscendo a superare brillantemente ogni difficoltà. Per eseguire la seconda prova con quattro pneumatici estivi è stato necessario ricorrere all'esperienza di un istruttore pilota che si è trovato alle prese con una vettura ingovernabile e nonostante la sua indubbia capacità di



guida non è riuscito a riprendere la marcia nel tratto in salita. Questo, e altri esperimenti di guida comparativa effettuati in condizioni critiche, sono stati i test organizzati dal Gruppo di produttori di pneumatici di Assogomma per dimostrare che durante la stagione fredda si viaggia molto più sereni montando un treno di pneumatici invernali. I dati desunti durante le varie prove sono di un'evidenza raggelante: a una velocità di 40/45 kmh una Giulietta frena su un fondo innevato in lieve discesa in 12 metri con quattro pneumatici invernali, contro i 63 metri che occorrono per fermarsi con un treno di gomme estive e i 31 metri con le catene montate davanti. Il confronto diventa poi improponibile nel caso in cui la vettura proceda con equipaggiamento "misto", ovvero con due soli pneumatici invernali sulle ruote motrici e gli altri due estivi. Il codice della strada non lo vieta, ma la soluzione è rigorosamente da evitare. La differenza di "mordente" fra l'asse anteriore e quello posteriore rende la guida di una pericolosità estrema. Raccomandazione finale: l'utilità di montare pneumatici invernali non solo in caso di neve. Quando la temperatura scende sotto i 7 gradi, la sicurezza aumenta anche sull'asciutto.

Gian Piero Piazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ecologia

Andare più veloci per inquinare meno

DI PAOLO CICCARONE

Ridurre traffico e inquinamento anziché pagare salate gabelle. Si può, basta cambiare la forma mentale. È una questione di cultura, innanzitutto, e di educazione. Non lo dice un politico ma i dati di una ricerca internazionale condotta da grandi marchi come Fiat e BMW. Proprio dalla Casa torinese arrivano i dati dello studio Eco Drive che fanno pensare. Per esempio, si scopre che aumentando la velocità media di percorrenza di un veicolo in città, diminuisce drasticamente il consumo e l'inquinamento. Non serve molto, dai 31 km/h attuali, basterebbe arrivare ai 34,7 km/h della media tedesca e l'abbattimento è dell'11% nei consumi con punte del 30% nelle minori emissioni inquinanti. Mentre BMW, dagli studi condotti a Monaco di Baviera, ha calcolato che anche in un percorso cittadino si potrebbe ridurre fino al 62% il tempo di percorrenza. Tutto sta nel favorire



strutturalmente la viabilità, applicando semplici fattori che in Italia però sembrano sconosciuti. Per esempio, da noi la tendenza è di ridurre sempre più le carreggiate, col risultato di mettere in colonna le auto (che dovranno percorrere la stessa strada in più tempo e quindi inquinando di più e aumentando il traffico), e di non sincronizzare i semafori. Quindi si parte, poi ci si ferma e poi si riparte: «È la fase peggiore per una vettura, perché la ripartenza da fermo incide per il 60% nell'emissione inquinante di un motore», spiegano i tecnici BMW. Lo stesso vale per i dossi rallentatori: costringono a frenate (e quindi ad emissioni di polveri dai freni, altamente inquinanti) e a ripartenze. In più gli incroci non vengono tenuti sgombri, nonostante il codice della strada lo preveda e quindi si resta bloccati in attesa che il flusso dell'altra corsia possa proseguire la propria strada. A questi problemi infrastrutturali, risolvibili con poco e a costi irrisori, si aggiunge la cattiva educazione di chi guida. Inutile accelerare di colpo e poi frenare di colpo, si consuma di più e non si guadagna un decimo di tempo. L'automobilista dovrebbe usare le marce al momento giusto: cambiare il rapporto quando il motore è in coppia e non tenere la marcia "lunga" con i giri bassi. Si inquina molto di più perché al motore arriva più benzina di quella che serve e il resto viene espulso allo scarico. Insomma, esistono ricette semplici e poco costose che darebbero grandi risultati reali. Invece pare sia molto più facile far pagare ticket di ingresso ai centri storici, chiudere strade e accessi per far vedere, politicamente, che si sta facendo qualcosa. Dimenticando che il traffico e inquinamento sono prima di tutto problemi tecnici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Audi Cinque porte aprono il futuro della A1

L'INDISCREZIONE



L'Audi A1 Sportback, versione a cinque porte dell'ultima nata del marchio tedesco

RIVOLUZIONE BMW UNA PICCOLA MONOVOLUME LA SUA PRIMA TRAZIONE ANTERIORE

Si chiama Fast (Family Activity Sports Tourer) la nuova tipologia di auto compatta inventata da Bmw per il modello che, dal 2013, sfiderà Audi e Mercedes nel segmento delle compatte luxury a trazione anteriore. Una vera e propria rivoluzione per Bmw che ha fatto, nel tempo, della trazione posteriore il suo distintivo marchio di fabbrica. Secondo quanto riportato dalla rivista britannica Car, la futura piccola tedesca "tutto avanti" condividerà la piattaforma con la prossima generazione Mini ed in particolare con la Countryman, lasciando dunque aperta la possibilità di proporre in un secondo tempo una variante a trazione integrale. La nuova monovolume compatta si dovrebbe chiamare Serie I GT e in queste settimane è stata sottoposta a impegnativi test a temperature molto rigide che hanno lo scopo di verificarne l'affidabilità, vista la sua importanza strategica nel segmento di riferimento. La carrozzeria della nuova vettura dovrebbe in parte riproporre l'architettura monovolume già vista per la i3 a trazione 100% elettrica e condividere, con quel modello, un esteso impiego di tecnomateriali leggeri. Le ambizioni di Bmw nel settore delle auto a trazione anteriore, meno costose da produrre, sono importanti tanto che Car indica nel 2020 la possibile data in cui la produzione di "tutto avanti" della Casa di Monaco supererà numericamente quella dei classici modelli a trazione posteriore.

DI GIAN PIERO PIAZZA

Fiore all'occhiello del Gruppo Volkswagen, ma anche realtà industriale in progressione continua nella conquista di nuovi traguardi. Dal 2006, il marchio Audi si è a tal punto rafforzato da raggiungere il primato di consensi nel settore delle auto di lusso sul mercato dell'Europa occidentale e nel 2011 si è classificato secondo a livello mondiale con un milione e trecentomila unità vendute, a un soffio dal primo posto detenuto da Bmw, che ha superato il milione e mezzo di esemplari. Come se non bastasse, in un'Eurozona prostrata dagli effetti della recessione, la posizione del prodotto contrassegnato dai quattro cerchi si è addirittura consolidata, tanto da indurre i vertici della casa di Ingolstadt a potenziare gli impianti europei, con l'assunzione di altri 2.000 dipendenti, dopo i 3.500 dell'anno scorso, e a investire da qui al 2016 ben 13 miliardi di euro nella progettazione di nuovi modelli. Il segreto del successo è

sicuramente dovuto alla chiarissima visione del ruolo che Audi intende assumere nel futuro e a una strategia che anticipi le mutevoli esigenze di una clientela costretta a scelte più "risparmiose" senza dovere tuttavia rinunciare alla qualità. Non è un caso se nel listino Audi, accanto alle berline e alle sportive elitarie, si è aggiunta ora la versione a 5 porte della piccola A1 che la rende più appetibile per i gusti del mercato italiano. Concentrato di lusso e raffinatezza, la A1 Sportback si affaccia in una fascia di mercato, quella del segmento B premium, che non ha subito flessioni, ma anzi ha registrato un significativo incremento negli ultimi anni, fino a raggiungere nel 2011 la quota del 2% sul totale del venduto in Italia con quasi 33.000 unità. Anello che mancava nel panorama dell'offerta Audi, la A1 Sportback ha le stesse dimensioni della versione a tre porte, con una lieve differenza in altezza per migliorare l'abitabilità dei sedili posteriori, ed è proposta nella configurazione a 4 o 5 posti senza

supplemento di prezzo. Struttura leggera e robustissima, interni lussuosi e dotazioni con optional ipertecnologici (basti citare i fari allo xenon con abbaglianti auto-orientabili, l'impianto audio con 14 altoparlanti, il sistema multimediale di connessione internet o il cambio S Tronic a 7 marce con doppia frizione), la vettura è proposta in due livelli di allestimenti con una gamma di motori turbo benzina e diesel stile downsizing (cilindrata e consumi contenuti, prestazioni e potenze elevate). Il nostro test su strada ha evidenziato ottime doti di stabilità, il consueto piacere di guida Audi e la raffinatezza degli interni, a fronte di qualche difetto come la rigidità delle sospensioni e l'abitabilità piuttosto sacrificata dei posti posteriori malgrado l'accessibilità resta più agevole dalle due porte in più rispetto all'altra versione della A1. Tipicamente Audi (cioè a dir poco impegnativi) anche i prezzi, che partono dai 7.830 euro per la versione base fino ai 27.380 euro per la 1.4 TFSI da 185 cv.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Più morte che nate

I numeri non dicono sempre tutto, ma in genere dicono parecchio. Ad esempio che la crisi e le scelte penalizzanti del governo nei confronti di chi guida stanno provocando una fuga di massa dall'automobile. In gennaio, le vetture cancellate dal Pra (Pubblico registro automobilistico) sono state 143.885, con un aumento del 2,3% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Poiché, sempre a gennaio, sono state immatricolate 137.119 auto nuove, significa che per ogni 10 vetture vendute ne sono state tolte dalla circolazione 11. Meno auto sulle strade dunque, ma non per scelta. Sta crescendo il numero di chi si sente obbligato a portare dal demolitore la propria vettura vecchia e assetata, per liberarsi dei costi di bollo e assicurazione. E di chi decide di disfarsi di auto non recenti, spesso acquistate usate e che valgono nulla, ma che per il fisco sono considerate "di lusso". Oltre al danno, la beffa.