



il caso

I dati del centro Studi Confartigianato segnalano un forte aumento degli interventi per riparare i danni provocati sui motori da carburanti scadenti erogati alle pompe. Il problema dei controlli e il rischio delle truffe



DA SAPERE

Anche 500 euro la spesa per rimediare. E rivalersi sul distributore non è facile

Carburanti sempre più cari, e ora sempre più sporchi. Ma se l'auto si ferma, cosa bisogna fare? E soprattutto, chi paga il danno? Per la prima voce, basta andare da un meccanico che pulirà il serbatoio, svuotandolo dall'acqua o dai residui, e se il caso sostituirà la centralina andata in corto circuito (i costi variano dai 300 ai 500 euro per intervento). Per la seconda risposta, ovvero chi paga, diventa dura. Perché bisogna dimostrare di aver fatto rifornimento in un certo distributore e senza la ricevuta e il blocco conseguente dell'auto, diventa difficile dimostrare causa e effetto. Un consiglio è sempre quello di farsi rilasciare una dichiarazione, da parte del meccanico che interviene, specificando che l'anomalia è stata provocata da carburante avariato. Dopo di che sarebbe buona norma rivolgersi a un legale, facendo scrivere una lettera al proprietario del distributore e al tempo stesso inviare una denuncia alla Guardia di Finanza competente per territorio, perché avariare i carburanti è una frode fiscale oltre che un illecito penale. Purtroppo, sarà uno scarica barile fra chi produce carburanti, chi lo distribuisce e chi lo vende, col cittadino che dovrà mettere mano al portafoglio per risolvere il guaio. A meno che la Finanza non cominci dei controlli a tappeto anche su cosa viene venduto e non solo su quanto viene erogato alla pompa. (P.C.)

Benzine sporche Il danno è la beffa

DI PAOLO CICCARONE

Dopo il danno, la beffa. Con i prezzi dei carburanti alle stelle, adesso si scopre che la qualità di benzina e (soprattutto) gasolio erogata da molti distributori italiani spesso è pure scadente. Lo dice il Centro Studi di Confartigianato Motori che ha monitorato negli ultimi 12 mesi le autofficine iscritte al proprio consorzio. I dati emersi sono lampanti e dicono che nell'ultimo anno, in alcune province italiane, sono aumentati gli interventi di pulizia e rimessa in fase dei motori rovinati dai carburanti sporchi. In alcune zone d'Italia gli interventi sono stati del 30% in più rispetto alla media dei 12 mesi precedenti (come a Milano, Mantova e Vercelli). In altre, come Torino e Brescia, l'aumento è stato del 10%, a Latina e Parma del 25%. Si consolano a Modena, con un misero più 2%, men-

tre in altre parti d'Italia, come a Lecco o Cosenza, non ci sono state variazioni di massima. Che cosa succede di preciso? Diverse le motivazioni e tutte legate in qualche modo alla crisi economica. Nel caso più frequente accade che, non avendo i soldi per fare i tagliandi in maniera regolare, sulle auto si trascura la sostituzione del filtro del gasolio. Una volta intasato, il danno è fatto e bisogna ricorrere al meccanico per rimettere in sesto la vettura. In un altro caso, paradossalmente, è la tecnologia a fare da ostacolo. Ovvero, con le auto diesel più moderne ci sono sistemi di controllo dei gas di scarico e delle centraline molto più sofisticate. Basta fare il pieno in un distributore che ha carburate con maggior tasso di residui, e anche in questo caso il motore non riparte più. Insomma, comunque sia bisogna fare i conti con la pulizia del carburante. Ce lo spiega Alessandro Angelone, Consigliere

nazionale di Confartigianato Autoriparazione: «Le auto nuove, quelle che hanno centraline sofisticate sentono ogni variazione di carburante in misura maggiore rispetto ad auto meno moderne. In entrambi i casi i filtri o la mancata manutenzione, provocano un danno, che viene aggravato dalla qualità dei carburanti venduti oggi. Infatti, può accadere che nel gasolio che acquistiamo alla pompa, ci sia una certa percentuale di biodiesel che, fermentando nel serbatoio, porta a un aumento di acqua che blocca la vettura. A questi problemi strutturali va aggiunto anche il numero di frodi da parte di chi vende o distribuisce carburanti. Nei nostri interventi, infatti, a volte troviamo quantità d'acqua che non sono giustificabili dal fatto che l'auto abbia o meno un tagliando o i filtri sporchi». Secondo le norme europee, nel gasolio ci può essere fino all'8% di biocarburante, derivato da olio di colza o da altri vegetali. Queste sostanze

naturali sono sensibili alle variazioni di temperatura e nel serbatoio questo si trasforma in un degrado del carburante, al punto da fermare la vettura. Ma se sulla quantità di carburante erogato alla pompa la Guardia di Finanza esegue dei controlli (e gli ultimi dati dicono che nel 25% di quelli analizzati c'erano delle irregolarità) per quanto riguarda la qualità di benzina e gasolio prodotto, non esiste alcun controllo: «Toccherebbe farli a chi distribuisce il carburante - dice il dottor Landi, presidente FAIB, una delle maggiori associazioni dei distributori - noi siamo troppo piccoli e non in grado di eseguirli. Quando arriva la cisterna dobbiamo prima pagare e poi scaricarla la merce, non sappiamo cosa ci vendono...». Come dire che se qualcuno fa il furbone e truffa il cittadino, al momento nessuno fa controlli. Lo scopri solo quando ti si ferma l'auto per strada.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il nuovo Volkswagen Maggiolino Cabrio, in vendita da fine marzo a partire da 23.800 euro

prove & novità

Un'icona che resiste al tempo e la versione a cielo aperto della sua linea chic-sportiva. Così Volkswagen e Citroen anticipano l'estate al volante

DI GIAN PIERO PIAZZA

Tanta carne al fuoco, per ingolosire il cliente anche in tempi di restrizioni, ma soprattutto una politica lungimirante basata sull'offerta il più possibile diversificata e con una prospettiva allettante. Quasi nell'intento di esorcizzare la crisi, casa Volkswagen affronta gli ostacoli del mercato con una coraggiosa novità, il Maggiolino cabriolet. La versione a cielo aperto di quell'icona a quattro ruote venduta in oltre 21 milioni di unità in 64 anni di storia è sicuramente l'anello mancante del modello che ora viene riproposto nella nuova interpretazione stilistica molto vicina a quella del glorioso antenato, ma è un ritorno al futuro oneroso a un prezzo base che sfiora i 24.000 euro. Chi andrà a compiere quel passo deve tuttavia sapere che entrerà in possesso di una vettura destinata a durare nel tempo, fino a diventare anche un'auto da collezione. Com'è successo ai numerosi esemplari di Maggiolino del passato. Basti pensare che in Italia circolano attualmente oltre 5.000 Maggiolini cabriolet d'epoca e che 850 fra questi sono iscritti nel registro storico Volkswagen. Quattro posti, tanti dettagli in comune nel design con il modello di cui riprende il nome dopo la parentesi firmata New Beetle, il nuovo Maggiolino cabriolet ha dimensioni più importanti e il tetto lievemente ribassato per ottenere quel tocco di sportività in più. La robustissima capote a tre strati comandata elettricamente si apre in soli 9,5 secondi anche a vettura in movimento fino a una velocità di 50 kmh in pressoché totale assenza di rumore e si richiude dietro i sedili posteriori in 11 secondi, il minimo tempo supplementare per consentire l'aggancio automatico al parabrezza. La maggiore lunghezza, che è ora di 4,278 metri, ha aumentato l'abitabilità posteriore e il volume del bagagliaio (225 litri a capote chiusa), che si dilata ulteriormente quando gli schienali dei sedili posteriori ripiegabili singolarmente sono abbassati. Disponibile da fine marzo in una gamma di 5 motorizzazioni: turbo benzina e diesel con potenze da 105 a 200 cv (decisamente fiacco in salita il diesel 1.6), il Maggiolino cabriolet è proposto in due allestimenti e tre edizioni speciali limitate con prezzi da 23.800 a 32.600 euro. Ma c'è un'altra, novità a cielo aperto. Soltanto su ordinazione, Volkswagen offre una versione supersportiva della Golf, la R cabriolet, grintosissima di fuori ed equipaggiata con un 4 cilindri turbo benzina da 265 cv. Prestazioni e prezzo da brivido, oltre 45.000 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bella scoperta

Dal Maggiolino alla DS3 Il ritorno delle cabrio

DI ALBERTO CAPROTTI

Passione, indole, predisposizione. Questo serve. Non un vizio ma un pregio, quello di voler (e poter) guidare a cielo aperto, anche se è sempre una questione di gusti. Uno su 100 ce la fa, nel senso che in Italia solo lo 0,8% delle auto vendute sono decapottabili. Poche, ma il loro mercato di nicchia, per intenditori e amanti dei capelli al vento, lo conservano sempre. Insieme al gusto un po' chic e molto anticonformista che una cabrio quasi sempre si porta appresso. Eccole allora, le prime due novità senza tetto dell'anno. Volkswagen rispolvera il suo classico, intramontabile Maggiolino, e Citroen risponde con le misure più contenute e raffinate della versione cabrio della sua DS3. La francesina sembra nata per confrontarsi con le convertibili compatte di lusso, come Fiat 500C e Mini Cabrio, e punta a rafforzare il successo DS3 che significa 180.000 esemplari venduti, sugli oltre 300.000 della famiglia DS. Che continua dunque ad allargarsi e ora lo fa inventandosi questa versione

che segue il filone delle scoperte con il lunotto abbassabile, come si aprivano e si aprono tuttora le Fiat 500. Punto forte è il tetto apribile elettrico, realizzato in tessuti di pregio che essendo a soffiato non oppone resistenza al vento in fase di chiusura e apertura, e può dunque essere azionato anche mentre si viaggia fino a 120 Km/h. Questa soluzione

porta anche vantaggi non da poco: solo 25 kg. in più di peso complessivo e abitacolo e bagagliaio che rimangono praticamente integri, quasi identici a quelli della versione chiusa. Così la Citroën DS3 Cabriolet mantiene i cinque posti (solo 4 comodi in realtà) e un bagagliaio penalizzato dalla bocca di accesso piuttosto piccola ma con ben 245 litri utili per stivare i bagagli, il più ampio della categoria visto che la Mini ne offre 170 e la Fiat 500C 185.

Brillante, elegante, apprezzabile per la qualità dei materiali, il livello di finitura e l'originalità delle soluzioni, come il design della strumentazione e l'avveniristica consolle, sotto al cofano la DS3 cabrio offre una famiglia di motori grintosi. La scelta è tra il 1600 HDi a gasolio da 92 cavalli, i tre cilindri VTi a benzina 1200 da 82 e due versioni del 1600 a benzina, THP da 155 cavalli e VTi da 122 cv. Costruita nella fabbrica di Poissy, in Francia, la DS3 Cabrio arriverà in Italia dal prossimo aprile, nei livelli di finitura Chic e So Chic, a prezzi che partono da 18.950 euro. Per chi apprezza il genere, e può permetterselo, davvero una bella scoperta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La DS3 Cabrio in vendita da 18.950 euro

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Una beffa, però è verde

La notizia è che dal 14 marzo prossimo sarà (sarebbe) possibile accedere agli incentivi per l'acquisto di auto "ecologiche", cioè a gas, ibride o elettriche con emissioni di anidride carbonica fino a 95 g/km. Prima della fine della legislatura infatti il Ministero dello Sviluppo economico aveva stanziato 40 milioni di euro per il 2013 con questo obiettivo. Ma la maggior parte dei fondi è destinata alle auto aziendali, ai taxi e alle auto a noleggio. La parte riservata ai privati ammonta a 4,5 milioni e, secondo una stima di "Altroconsumo", dovrebbe riuscire a coprire appena 2.000 auto, esaurendosi quindi in poche ore. Va bene che essere "verdi" va di moda, e che basta un provvedimento di facciata per dimostrare la vocazione ecologica, ma certe volte - contraddicendo un proverbio lombardo - piuttosto che niente, è meglio niente. Almeno non si corre il rischio di sentirsi presi in giro.