

**MERCATO**

**ANCHE L'USATO SOFFRE MA VENDE QUASI IL DOPIO DEL NUOVO**

Il mercato dell'usato non ride di certo (-5,8% a maggio) ma sta meglio di quello del nuovo. In Italia nei primi quattro mesi del 2014 sono state vendute 184 auto di seconda mano per ogni 100 auto nuove immatricolate. Secondo la ricerca realizzata dal Centro Studi Continental, a livello regionale il primo posto è occupato dal Molise dove sono state vendute 462 auto usate per ogni 100 nuove. All'ultimo posto di questa graduatoria c'è invece la Valle d'Aosta, dove sono state vendute solo 114 auto usate per ogni 100 auto nuove immatricolate. Tra Molise e Valle d'Aosta - precisa una nota - si collocano tutte le altre regioni italiane. Tra le regioni meridionali, dopo il Molise c'è la Campania (428), seguita dalla Puglia (414), la Sicilia (396), la Basilicata (373), la Calabria (352) e la Sardegna (335). Viceversa, in coda si trovano le regioni del centro nord. Il motivo principale di questa netta separazione, secondo il Centro Studi Continental, risiede nella minore capacità di spesa che caratterizza le regioni meridionali rispetto alle regioni settentrionali, quest'ultime colpite certamente dalla crisi degli ultimi anni ma ancora, evidentemente, molto più ricche rispetto a quelle del Sud Italia.

**Renault**

Linea piacevole e prestazioni ottime per la versione adatta a tutti i terreni della monovolume francese



La Renault XMod Cross è in vendita a partire da 24.000 euro

**La Scenic XMod Cross va per altre strade**

**S**i fa presto a dire monovolume. Molto più difficile renderla originale, o almeno conferirle un tratto di sportività utile a distinguerla nel panorama di un segmento dove bisogna fare a spallate per emergere. La proposta Renault in questo segmento si chiama Scenic Xmod, nella variante Cross che la rende adatta ad essere utilizzata anche su strade e percorsi senza asfalto. Più lunga e più alta di 4 cm rispetto al modello base, ha ingombri da berlina compatta, ma lo spazio a bordo è abbondante e ospita senza problemi cinque persone. Riconoscibile per le protezioni in plastica color antracite sulle parti più esposte

(parafanghi, zona sotto i paraurti e parte bassa delle fiancate) la XMod Cross offre l'inedito sistema Extended Grip, utilissimo per ottimizzare la trazione su neve e fango nonostante le ruote motrici siano solo quelle anteriori. Eleganti e moderni gli interni, rivestiti con materiali di qualità e ben rifiniti, molto luminoso l'abitacolo ricco di vani porta oggetti, mentre sorprende la scelta del navigatore "touch" ben leggibile ma posizionato dove non è quasi raggiungibile con le mani. La gamma è composta da tre motori a benzina (il 1.2 TCe da 116 o 131 CV e il 1.6 da 110 CV) e da due turbodiesel: un 1.5 dCi da 110 CV e un 1.6 dCi da 131 CV. Nel

nostro test abbiamo provato 1.5 dCi da 110 CV che consente un discreto risparmio rispetto alle turbodiesel più potenti, pur senza costringere a grandi rinunce in termini di prestazioni. Da scegliere l'allestimento Energy S&S, che ha di serie il dispositivo Stop&Start che riduce consumi ed emissioni in città. Quanto ai prezzi, non proprio a buon mercato la vettura da noi provata, la versione full optional che comprende anche il tetto panoramico, in vendita a 30.040 euro. Il listino comunque parte da un più rassicurante 21.700 euro per le XMod Cross a benzina e da 24.000 per quelle a gasolio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Sicuri al volante si diventa a scuola**

DA MISANO ADRIATICO (RIMINI)  
PAOLO CICCARONE

**L'**elenco è lungo e induce alla sonnolenza. Se poi bisogna addentrarsi nelle varie funzioni, il gioco diventa pesante. Fra DSC, DTC, Esp, Abs e tante altre sigle, sulle auto moderne ci sono tante di quelle funzioni che alla fine uno non sa più che fare. Se dieci anni fa c'erano 10 km di cavi a fibre ottiche per supportare l'elettronica a bordo delle auto, oggi il conto si allunga. E alla fine, la domanda è sempre quella: a che serve? Per scoprirlo basta andare in una scuola di pilotaggio in cui queste vetture vengono messe a disposizione degli allievi. BMW con la Driving Experience, ad esempio, ha colto la palla al balzo e sulla pista di Misano Adriatico, complici gli istruttori di Sigrified Sthor, un passato in Formula 1, una laurea in psicologia e un presente da istruttore, ti spiega a che serve tanta tecnologia. A quel punto, fra gironi su pista bagnata, frenate improvvise con scartamento di ostacoli, curve veloci alla massima velocità possibile cominciano a mettere a fuoco a cosa significano tutte quelle sigle, come si comportano e perché. Ma soprattutto, quale è il limite da non superare. C'è il rischio infatti che qualcuno, acquistando una vettura dotata di tutti gli ultimi accorgimenti elettronici, si faccia prendere dalla sindrome da onnipotenza al volante. Col risultato finale di vedere tanti "fenomeni" della guida sportiva schiantarsi contro pali, alberi rotatorie e via discorrendo. La conoscenza e l'uso dell'elettronica a bordo, insegna Sthor, non deve essere secondaria all'unico elemento attivo della sicurezza stradale: l'uomo. È il suo comportamento e la prevenzione al volante quella che evita gli incidenti. L'elettronica a bordo aiuta fino a un certo punto. Un esempio imparato a scuola? Si arriva a 40 orari in una curva secca, leggermente bagnata, tipico di una rotatoria nel traffico cittadino. Ebbene, con l'elettronica a bordo la sbandata che ne consegue, perché 40 orari in certi casi sono una velocità eccessiva, permette la correzione dell'errore e quindi si rimane attaccati per terra. Stessa curva, stesse condizioni di asfalto, ma arrivati a 60 orari, cambia lo scenario. L'elettronica fa il suo dovere, ma sono poi le leggi della fisica ad avere il sopravvento, per cui in pista si finisce in testacoda. Nulla di grave, con l'istruttore a fianco si commenta e si ricomincia. Ma se fosse accaduto per strada, invece di una via di fuga avremmo trovato magari un camion contro mano, un albero a bordo strada e sarebbe finita in tragedia.

**Misano Adriatico**

In pista con gli istruttori piloti della Bmw Driving Experience per conoscere l'elettronica a disposizione sulle auto moderne e imparare a gestire le emergenze. Secondo le statistiche, incidenti diminuiti almeno del 30% per chi frequenta i corsi



Uno dei test di guida sicura su asfalto bagnato alla Bmw Driving Experience sul circuito di Misano Adriatico

da sicura come si chiamano (oltre a Misano ce ne sono altre come quella di De Adamich a Varano de Melegari, quella AMG Mercedes, quella Bridgestone, Seat, Carlo Rossi e altre ancora) hanno dimostrato che gli autisti aziendali che hanno seguito i corsi hanno diminuito gli incidenti in maniera enorme, oltre il 30-40 per cento in meno rispetto a prima, e i dati sono approssimati per difetto. Un corso completo di due giorni, in cui apprendere i segreti della guida in caso di emergenza (su strada non ci sono curve da affrontare a 180 all'ora ma farlo qui serve a capire cosa succede quando l'auto perde aderenza) costa al massimo 2.500 euro, ma quello che si impara fa risparmiare vite umane. «L'errore frequente del principiante o di chi non ha esperienza - dice ancor Sthor - è che quando la macchina sbanda si guarda l'ostacolo. Inconsapevolmente si

C'è questo alla base degli insegnamenti di una scuola di pilotaggio e la legge 120/2010 ha voluto proprio istituire i corsi di guida avanzati, come vengono chiamati, che ora sono stati finalmente regolamentati. Presenza di istruttori preparati, orari per la parte teorica, ore da dedicare alla pista per gli esercizi. Non si può capire quanto sia importante fino al primo incidente: dice Sthor: «Un corso base, che fa imparare manovre che alla scuola guida non si insegnano, permette di capire come comportarsi in una situazione di emergenza. Costa 250 euro, ma è garantito che al primo incidente evitato, i costi di riparazione della vettura sono normalmente superiori e di molto». I dati statistici, ancora in fase di messa a punto per la catalogazione non prendono in considerazione i microincidenti, quelli in cui ci sono solo danni alle vetture, ma l'esperienza delle scuole di pilotaggio o gui-

conduce l'auto proprio in quella direzione, invece bisogna imparare a guardare là dove c'è la via di fuga, l'angolo buono per evitare l'impatto. È una questione di impostazione di guida e mentale che salva la vita». Un altro aspetto, di questi tempi non trascurabile, è la guida al risparmio: usare bene l'acceleratore, il freno e la frizione, consente di risparmiare oltre il 25 per cento di carburante. È un altro aspetto della guida sicura moderna, ovvero la guida efficiente. Perché anche in questo caso, è inutile avere a bordo l'elettronica che salva la vita e salva benzina se poi al volante chi guida lo fa in maniera sbagliata. Un altro motivo per frequentare queste scuole dopo aver preso la patente. Un regalo intelligente da fare ai propri figli: perché non c'è niente di meglio che far capire, su pista e divertendosi, che l'auto può essere un'arma che uccide.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Dall'ABS al PDC**

Sigle e acronimi, questi sconosciuti

**ABS** (Antilock Breaking System), è il sistema che evita il bloccaggio delle ruote in frenata consentendo così a quelle anteriori di mantenere un sufficiente grado di direzionalità.

**ACC** (Adaptive Cruise Control), è un sistema che, grazie ad un radar posto sul frontale dell'automobile, mantiene costante la velocità di marcia e la distanza dal veicolo che ci precede entro i limiti di sicurezza.

**TCS O ASR** (Traction Control), sistema elettronico che impedisce il pattinamento delle ruote motrici in fase di accelerazione, che può agire in diversi modi: sui freni o direttamente sull'alimentazione del motore. Sulle moto funge anche da antiimpennamento.

**AWD**, identifica le vetture dotate di trazione integrale ovvero delle quattro ruote motrici.

**BI-XENO**, sono i fari anteriori che riescono, con un solo xeno, a generare sia il fascio di luce anabbagliante che quello abbagliante.

**EBD** (Electronic Brake Distribution), è la sigla con la quale s'identifica il regolatore elettronico della ripartizione della forza frenante sulle ruote posteriori che, grazie ai sensori dell'ABS, ha sostituito la vecchia valvola meccanica.

**EPS** (Electronic Power System), è una sigla generica indicante i sistemi di assistenza allo sterzo gestiti elettricamente, che ha nomi diversi per differenti marchi.

**ESP** (Electronic Stability Control), è il famoso e diffuso sistema di controllo della stabilità messo a punto dalla Bosch.

**FAP** (Filtro Anti Particolato), è la "trappola" inserita nella linea di scarico che serve a bruciare periodicamente le particelle di idrocarburi incombusti. Questo è un brevetto esclusivo di Peugeot.

**HDC** (Hill Descent Control), indica il sistema di controllo della trazione in discesa montato sulla Land Rover che consente di evitare all'auto di ripendere troppa velocità su fondi sconnessi.

**ISOFIX**, è il sistema di attacco universale (a norma ISO) dei seggiolini di sicurezza per bambini che permette di fissarli in modo solido con la scocca su apposite staffe.

**NCAP** (New Car assessment Program), noto anche come EuroNCAP, è il programma europeo della sicurezza stradale che prevede una serie di crash test frontali e laterali e assegna le relative stelle di merito.

**Nm** (Newtonmetro), è l'unità di misura indicata nei motori per indicare la quantità di coppia che sono in grado di sviluppare.

**PDC** (Park Distance Control), è il sistema di ausilio al parcheggio della Bosch. Si tratta di sensori di parcheggio, montati sui paraurti anteriori e posteriori, che rilevano la presenza di ostacoli attraverso segnali ottici o acustici.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

**Una riforma per la tregua**

**A**ncora un rinvio per l'abolizione del superbollo e l'istituzione del documento unico che comprenda carta di circolazione e certificato di proprietà. Il provvedimento, uno dei tanti nella riforma della pubblica amministrazione, sarebbe un primo passo verso la semplificazione dell'allucinate burocrazia che tocca agli automobilisti, categoria che non è tra le priorità nemmeno di questo governo. Tarda ad aprirsi dunque una tregua nei rapporti tra lo Stato e chi ancora può, deve, o semplicemente vuole usare un volante. La vera riforma però sarebbe un intervento deciso sulla fiscalità dell'automobile. Come? Esonero dal pagamento del bollo per i veicoli nuovi per i primi 3 anni (5 anni per quelli ecologici); abolizione dell'imposta di trascrizione e deducibilità al 40% per le vetture aziendali: non è fantascienza ma parte di una proposta di legge che già c'è. Provare ad esaminarla farebbe bene a tanti, anzi a tutti.