

VACANZE SICURE

**Controlli Polstrada in 6 regioni
Il 10% delle auto circola
con pneumatici fuorilegge**

Veneto, Toscana, Emilia Romagna, Trentino Alto Adige, Umbria e Puglia. Sono le regioni coinvolte nel progetto "Vacanze Sicure", campagna di sicurezza stradale promossa dal Ministero dell'Interno, Polizia Stradale e l'Associazione dei produttori e rivenditori di pneumatici. Fino al 15 giugno saranno circa 10 mila i veicoli che verranno sottoposti a controlli da parte delle forze dell'ordine: sotto la lente finiranno soprattutto gli pneumatici, il loro stato di usura, la rispondenza alle caratteristiche riportate sulla carta di circolazione del veicolo e l'omologazione delle gomme. L'analisi dei controlli è affidata al modello studiato dal Politecnico di Torino, Dipartimento di Meccanica, che valida i risultati del lavoro sul territorio svolto dagli agenti della Polstrada. La statistica dice che in Italia sono oltre il 10% le auto che circolano con pneumatici fuorilegge perché lisci, danneggiati visibilmente, non conformi alla carta di circolazione o non omologati. «Il consiglio è sempre quello di viaggiare con pneumatici di serie idonei al periodo, cioè invernali in inverno ed estivi in estate - afferma Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma - . Così facendo si circola sicuri e si ottimizzano i consumi di carburante e dei pneumatici stessi».



La nuova Citroën C4 Cactus si distingue soprattutto per gli inediti Airbump, gli originali paracolpi laterali disponibili in quattro colori. Sarà in vendita da settembre con prezzi a partire da 14.950 euro

Citroën Cactus, originalità senza svenarsi

Le aspettative a proposito di nuove auto negli ultimi anni sono cambiate. Di conseguenza anche le richieste degli acquirenti sono molto diverse rispetto soltanto a qualche tempo fa. L'auto non poteva che finire con l'adeguarsi. Fra i marchi che per primi sembrano rendersene conto c'è Citroën che con la nuova C4 Cactus risponde alle nuove attese proponendo l'autentica alternativa alle tradizionali berline di dimensioni più o meno compatte. All'interno di un settore, quello delle vetture medie, accreditato di un alto tasso di competitività ma

anche caratterizzato da codici stilistici apparentemente che rimangono sempre gli stessi, la nuova Cactus si distingue per un design insolito, capace di associare funzionalità ed estetica, in un'inedita sintesi che offre probabilmente molto più di quello che i clienti possono oggi desiderare. Ad iniziare dai prezzi, compresi fra 14.950 e 21.750 euro. La produzione della C4 Cactus è appena iniziata nella fabbrica del Gruppo PSA (Peugeot e Citroën) di Madrid, operativa dal 1952 e passata di mano diverse volte. Oggi è una location modello dal punto di vista della

sicurezza e della qualità con una presenza di personale impiegato femminile vicina al 50%. Tutto il ciclo produttivo avviene completamente in automatico. Oggi oltre alla Citroën Cactus qui vengono prodotte anche le Peugeot 207 Plus e la 207 coupé e cabriolet. La C4 Cactus, disponibile in 4 motorizzazioni (1.2 litri a benzina e 1.6 turbodiesel) e in 3 allestimenti, è ordinabile dal 15 maggio, mentre le prime vetture saranno ritirabili nelle concessionarie Citroën da settembre.

Corrado Canali

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Guidare low-cost
Il tesoro in una Dacia**

DI ALBERTO CAPROTTI

La sobrietà dei consumi si configura ormai non come una rinuncia, ma piuttosto come la nuova cifra culturale del nostro tempo. L'unico lato positivo della crisi economica è che il consumatore è diventato lucido, competente, esigente, autonomo, refrattario a farsi manipolare dal marketing e dalla pubblicità. Consapevole soprattutto che il prezzo conveniente, oggi non è più per forza sinonimo di bassa qualità, ma che risponde semplicemente ad esigenze di mercato. Così marchi dichiaratamente low cost (si pensi a Ikea o Ryanair) sono ormai "sdoganati" e non creano alcun complesso di immagine a chi li sceglie. In questo contesto non sorprende che siano sempre più gli italiani aperti all'idea di acquistare un'auto low cost, sebbene l'auto resti ancora nel nostro Paese uno status symbol di un certo peso. Secondo una recente indagine statistica la propensione generica per un'auto "no frills", in Italia si attesta a circa due persone su tre (il 65,1%), con una propensione massima che sfiora un terzo degli intervistati (30,2%).

Il successo del marchio "economico" di Renault determinato da strategie produttive di scala e dalla mutata consapevolezza di chi acquista

La ragione è intuitiva: in un clima socio-culturale in cui l'austerità volontaria sta diventando sempre più rilevante e di tendenza - anche e soprattutto nei settori più avanzati della società - l'auto low cost va configurandosi non più solo come una scelta di ripiego, un risparmio subito, ma come una scelta "intelligente", differenziante che, prima di tutto, fa star bene con se stessi.

Questo ha provocato un autentico terremoto sul mercato, grazie però in pratica solo ad un marchio, Dacia, che in virtù di dinamiche particolari che ne hanno decretato il successo ha invertito la tendenza generale. Finora infatti le proposte low cost a livello globale non hanno sfondato come sarebbe stato lecito attendersi. Basti pensare a Tata Nano, la city-car da meno di 1.000 dollari, che annunciata nel 2008 come l'auto più economica del mondo, quella che avrebbe motorizzato l'India, un po' come accadde in passato con la Ford T negli Usa, il Maggiolino Volkswagen in Germania e la Fiat 600 in Italia, in realtà non ha fatto presa, se non su pochi automobilisti indiani. Il prezzo nel frattempo lievitato e i problemi di adeguamento agli standard di sicurezza europei l'hanno stroncata. Al punto che il progetto per l'esportazione della Nano è poi definitivamente tramontato. Ben diverso, appunto, il discorso per quanto riguarda il brand low-cost rumeno di Renault che dal timido debutto di una decina di anni

fa, ha finito per diventare un fenomeno mondiale, al punto da risultare indispensabile nei bilanci del costruttore francese che nel 2013 ha immatricolato 2 milioni e 600 veicoli (+3% rispetto al 2012), 430 mila dei quali marchiati Dacia. Le ragioni del successo di un marchio difficile da battere nel rapporto prezzo/contenuti sono parecchie: una gamma giovane (Logan e Sandero sono state completamente rinnovate nel 2013), un crossover a listino come Duster che è piaciuto immediatamente, costi bassi e utili alti. Un'equazione apparentemente impossibile resa reale dall'utilizzo di una sola piattaforma costruttiva ed economie di scala estese. Nel caso di Duster ad esempio solo il 25% dei pezzi che lo compongono sono stati realizzati appositamente, tutti gli altri arrivano da sinergie con altri veicoli, costruiti sempre a basso costo di

mano d'opera in Romania, Marocco e Russia. Il resto lo fa un intelligente gioco di marketing che irride chi non crede di poter risparmiare: Dacia si fa forte dell'immagine di Renault, utilizza tecnologia che ha già in casa ma ha tutta la freschezza e il potenziale di immagine di un'auto nuova. E soprattutto offre una gamma di 6 modelli che parte dai 7.900 euro necessari per la versione base della Sandero per arrivare al massimo ai 16.900 euro della Duster 4x4 più accessoriata. Difficile fare meglio a meno. Una considerazione che fa pensare: costruire e acquistare buone auto senza grandi pretese e a prezzi bassi, allora, si può.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Dacia Logan MCV, in vendita a partire da 8.900 euro. La versione a GPL costa 11.000 euro

Logan MCV, la semplicità si fa strada

Semplice, generosa, e con un prezzo davvero interessante (e addirittura imbattibile nella versione base: 8.900 euro). Se da un'auto familiare di medie dimensioni (meno di 4,50 metri di lunghezza) e senza grandi pretese ci si aspetta questo, Dacia Logan MCV è la scelta perfetta. Superata l'impersonale carrozzeria del modello precedente, la nuova versione si è arricchita di un design un po' più moderno: sviluppata sulla base della Sandero con la

quale condivide buona parte dei motori, è una wagon pensata per chi bada alla sostanza e non fa delle prestazioni brillanti il suo primo criterio di scelta. Spazio comodo per 5 persone e bagagliaio a prova di trasloco (573 litri), finiture spartane ma tutt'altro che scadenti, la Logan MCV ha sospensioni morbide ed è abbastanza confortevole da guidare. La versione che abbiamo provato è la 1.5 d-Ci da 90 CV: non consuma troppo gasolio e

ha la potenza che serve per viaggiare senza problemi anche a pieno carico. È proposta soltanto nell'allestimento Laureate, al quale vanno aggiunti alcuni optional irrinunciabili (airbag laterali, climatizzatore e radio), con i quali il prezzo tocca i 14.650 euro. In gamma ci sono comunque anche tre motori a benzina (da 900 a 1200 cc), un diesel 1.5 da 75 cavalli e un 1.2 a GPL, versione quest'ultima acquistabile a 11.000 euro circa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

I furbetti del bollo

Secondo un'inchiesta di "Quattroruote" il 13% degli automobilisti non paga la tassa di possesso della sua auto. L'evasione (totale) del bollo vale 850 milioni di euro l'anno di mancati introiti per lo stato, con punte imbarazzanti in Campania (mezzo milione di evasori) e in altre regioni, molte delle quali non sono nemmeno in grado di conteggiare il disavanzo. È noto poi che circa il 40% delle multe comminate in Italia per violazioni del codice stradale non vengono pagate affatto, né entro i tempi consentiti, né entro i 5 giorni utili per usufruire dello sconto del 30%. Forse sarebbe il caso di trovare delle contromisure efficaci. Non solo per punire chi evade, ma per evitare la disperazione più grave che possa impadronirsi di una società: il dubbio cioè che vivere onestamente sia inutile.