

PAOLO CICCARONE

Una cosa è certa. Cambieranno molte cose. Ma alla fine pagherà soprattutto chi guida. Anche chi non possiede una Volkswagen col software modificato. Il perché è presto spiegato: lo scandalo delle centraline "truccate" che ottimizzavano i valori di ossidi di azoto delle emissioni, oltre alla truffa, ha portato alla luce quello che tutti sapevano. Ovvero che i cicli di verifica effettuati testando le auto sui rulli non rispecchiano le reali condizioni di utilizzo delle vetture. Ora, in tempi più o meno brevi, l'Unione Europea obbligherà ad una riforma delle procedure, passando ai ben più oggettivi test su strada. E saranno dolori. Per le Case automobilistiche, che dovranno rientrare in parametri di consumi ed emissioni molto diversi da quelli irrealistici accettati oggi. Ma anche per gli automobilisti.

Lo scenario ipotizzabile è duplice: se i costruttori non riusciranno a rispettare le norme previste e dovranno pagare una multa salata alla Ue per ogni vettura che non rispecchia i valori stabiliti, i costi verranno presumibilmente fatti ricadere sugli acquirenti. Ma anche se riuscissero a rispettare i parametri imposti, dovranno ricorrere a una tecnologia costosa, il costo della quale verrà distribuita su ogni vettura prodotta. E anche in questo caso dunque sarebbe il consumatore a pagare il conto.

E chi invece possiede un'auto tra quelle finite nel mirino e che dovrà prima o poi essere "richiamata" per l'adeguamento della centralina? Anche qui il cittadino automobilista finirà per pagare di tasca propria lo scandalo di queste settimane. I modelli Volkswagen, Audi, Seat e Skoda implicati nel "dieselgate", hanno infatti già subito una svalutazione, anche se tecnologicamente sono validi, consumano poco, sono sicure ed eleganti. Ma la legge di mercato ha imposto una fuga dalle auto "incriminate" del Gruppo, per cui anche chi volesse cambiare modello e Casa, si ritrova con un valore inferiore in mano.

Altra domanda: chi sarà disposto in futuro a spendere di più per una vettura solo un poco più ecologica? «Se fossimo in un altro Paese, direi che molti lo sarebbero», dice Andrea Placani, responsabile pubbliche relazioni di Subaru Italia. Ma nel nostro abbiamo già difficoltà a investire per l'auto in generale. Per cui dover pagare di più per inquinare poco meno, non è nelle nostre corde. L'inquinamento viene visto come problema globale, e allora il cittadino medio si chiede: perché i soldi li devo mettere di tasca mia, mentre altri sporcano impunemente l'aria?». Quindi da un lato si vogliono auto "pulite", dall'altro non si vogliono spendere i soldi necessari per l'acquisto di una vettura del genere: «Lo vediamo con le auto elettriche», dice Bruno Maturci, amministratore delegato di Nissan Italia. Quando le provano sono entusiasti, e le percorrenze offerte sono sufficienti per l'uso normale ne-

Non sarà più la stessa auto

Avremo verifiche reali su emissioni e consumi. Ecco però perché alla fine saranno soprattutto gli automobilisti (tutti) a pagare lo scandalo della Volkswagen

cessario. Poi però per chi vuole acquistarla non c'è nessun beneficio fiscale. E ancor meno strutture per poterla usare». Ovvero il modo per inquinare meno c'è, ma la pubblica amministrazione non incentiva né investe per consentirlo. E alla fine il problema grava sulle tasche del singolo.

Come far passare il messaggio? «Con un aumento degli investimenti pubblicitari», dice Eugenio Blasetti, brand manager di Mercedes Benz Italia. Bisognerà ricon-

quistare la fiducia dei cittadini e si dovranno spendere più soldi per diffondere un concetto chiaro e importante. Cioè far capire che non esiste un problema diesel o un problema benzina, ma che ci sono auto che rispettano le norme e che sono sicure. Per farlo occorrerà tempo e investimenti adeguati». E visto che i costi della pubblicità ricadono sempre sui modelli venduti, ecco il quarto motivo che spiega perché saranno comunque tutti gli automobilisti a pagare lo

scandalo Volkswagen, anche se non possiedono una vettura del Gruppo tedesco e non hanno intenzione di acquistarla. Altro interrogativo: ci sarà ancora spazio per i motori diesel, o il caso americano ha decretato la fine di questo propulsore? Il mercato sta già registrando un netto spostamento verso l'ibrido, e in tutta Europa cresce la scelta delle vetture a gas. «Ma per certi usi e durata, il motore diesel è e rimane insostituibile», dice Roberto Mat-

teucci, amministratore delegato di Opel GM Italia. «Noi lo abbiamo proposto anche sulla nuova Astra perché è un motore che dura di più nel tempo, ha basse emissioni di Co2, e l'inquinamento prodotto può essere facilmente controllato, specie con le norme Euro6. In più consuma meno, ha bisogno di minor manutenzione, ha un alto rendimento termico. Ha insomma tantissime qualità che, al momento, restano imbattibili».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

"No Smog Mobility" Palermo apre la strada

Il più grave problema di Palermo? «Il traffico», ironizza Roberto Benigni in una straordinaria scena del film Jonny Stecchino. Molto seria ed utile è stata invece la quinta edizione di "No Smog Mobility", la rassegna siciliana sulla mobilità sostenibile andata in scena nelle aule del dipartimento di Ingegneria dell'Università di Palermo che per un giorno è diventata capitale dell'automobile, con incontri, forum, esposizioni e la presentazione di progetti e modelli che oggi sono sperimentali, ma che presto potrebbero diventare il presente della mobilità "pulita". «Una manifestazione che guarda sempre più alle nuove generazioni», hanno detto il direttore di Itapress, Gaspare Borsellino e quello di Sicilia Trasporti, Dario Pennica, ideatori della manifestazione - perché il futuro sono la ricerca e la sostenibilità, argomenti sempre più presenti nell'attenzione dei giovani». Ed è una

Palermo che guarda sempre più a semplificare la viabilità - nonostante i disagi dovuti ai cantieri - quella emersa nel corso della rassegna. «Cinque anni fa, parlare di mobilità sostenibile, di pedonalizzazione, di tram e del passante ferroviario sembrava una utopia, oggi invece tutto questo è una realtà», ha detto il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, durante il suo intervento. E poi ancora: «Sicurezza è controllo»: questo l'altro tema esaminato da Fabio Bertolotti, direttore Assogomma e da Roberto Lonardi di Volvo Auto Italia. «Soprattutto mai acquistare gomme usate - ha ribadito Bertolotti durante il forum - per prevenire qualsiasi rischio, perché la sicurezza migliora

anche l'efficienza delle prestazioni e quindi dei consumi». Grande spazio anche al metano e al Gpl: i due carburanti alternativi, il loro uso e le loro potenzialità, esaminati nelle loro diverse applicazioni da Marco Alù (Ford Italia), Rita Caroselli (direttore di Assogasliquidi) e Dante Natali presidente di Federmetano. Sono solo 29 però gli impianti di metano presenti in Sicilia sui 1.074 in esercizio in tutta Italia. Più alto il numero dei distributori siciliani di Gpl: 3.663 in Italia, di cui 156 in Sicilia. Spazio anche per il mondo dell'elettrico e dell'ibrido con una sessione a cui hanno preso parte Rosario Argento (Nissan Italia), Fabrizio Piotti (Gruppo PSA) e Francesco Messina, amministratore di Sicilconad, che ha raccontato il case history di un grande gruppo che ha inserito veicoli a zero emissioni nella propria flotta di trasporti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I nostri test/Hyundai

Tucson, in viaggio con stile E sicurezza a cinque stelle

Che la nuova Tucson sia «la migliore Hyundai mai prodotta in assoluto» non è probabilmente solo l'opinione - per forza di cose interessata - di Andrea Crespi, direttore generale della filiale italiana del marchio coreano. Il SUV che rimpiazza dopo pochi anni di vita la ix35 recuperando la denominazione che aveva in passato, in effetti pare lontano più di una generazione dal modello che sostituisce, grazie alla freschezza delle linee, eleganti e spigolose, e al senso di qualità generale che trasmette.

Costruita in Europa per l'Europa su una piattaforma completamente nuova e disegnata dal uno stilista italiano, Nicola Danza, la Tucson offre grandi spazi interni, una guidabilità divertente e dinamica che fa dimenticare le dimensioni abbastanza importanti (quasi 4,50 metri di lunghezza), un bagagliaio da 513 litri e l'impressione complessiva che si tratti di un prodotto adulto, emblema del gran livello ormai raggiunto da un marchio in grande ascesa.

Per quanto riguarda i motori, la casa coreana ha confermato gran parte di quelli della ix35: il 1.6 GDI da 132 CV e i turbodiesel 1.7 CRDi da 115 CV e 2.0 CRDi da 184 e 136 cavalli (nel test abbiamo guidato quest'ultimo), ai quali si aggiunge il nuovo 1.6 turbo (T-GDI) a benzina da 177 CV. I prezzi partono da 21.450 euro fino ai 34.950 della versione a 4 ruote motrici automatica. Quanto ai consumi, considerando la stazza, la media di 13 km/l riportata dal computer di bordo alla fine del nostro test, è un buon risultato, anche se diverso dai dati ufficiali, che parlano di 15,4 km/l. Premiata con le 5 stelle Euro NCAP nei test di sicurezza, le dotazioni in questo senso della Tucson sono davvero di prim'ordine, compresi il cofano attivo, che si solleva e assorbe parte di energia cinetica in caso di collisione con un pedone, il sistema che allerta per evitare il salto di corsia, e il monitoraggio a 180° degli ostacoli posteriori. (A.C.)



La nuova Tucson di Hyundai: disponibile con motori a benzina (1.6 da 132 o 177 CV) e diesel (1.7 da 115 CV e 2.0 da 136 o 184 CV) a partire da 21.450 euro. Sotto, la Peugeot 308 GTi: la versione da 270 CV è in vendita da 35.150 euro

I nostri test/Peugeot

Nata in pista, agile in strada Le due anime della 308 GTi

Non serve correre per apprezzare una vettura. Ma se il contesto lo consente (la pista di Braga in Portogallo), provare a far cantare 270 cavalli compressi dentro un motore può diventare un'esperienza interessante. Non per improvvisarsi piloti in gara ma per capire i limiti di una vettura nella sua versione più sportiva. E apprezzarne la qualità, comunque non difforme da quella della berlina cui si aggiunge in gamma. Parliamo della 308 GTi, ultima creatura di Peugeot Sport che ha fatto sposare alla carrozzeria della premiata "Auto Europa 2015" lo stesso 4 cilindri 1.6 turbo a iniezione diretta della coupé Rcz-R. Risultato: equilibrio, grinta e prestazioni sorprendenti, da sportiva pura ma in piena sicurezza.

Auto come queste insomma sono la sintesi giusta tra velocità, prestazioni e divertimento di guida anche quando si abbandonano i cordoli della pista per affrontare l'asfalto di tutti i giorni e il traffico cittadino. Qui i cavalli servono relativamente, e pure l'assetto rigido, ma quando la strada lo consente è bello sfruttare la prontezza dello sterzo, la facilità d'inserimento in curva, e l'agilità di un prodotto magari di nicchia ma che testimonia ancora una volta l'alto livello costruttivo raggiunto dal Gruppo Psa.

La Peugeot 308 GTi oltre che per le sue finiture specifiche, si riconosce esteriormente per la grande presa d'aria inferiore, il terminale di scarico doppio, e le ruote in lega da 19 pollici. Il cambio è manuale a sei marce, i prezzi partono da 35.150 euro, ma scendono a 32.650 per la versione da 250 CV. Di livello le prestazioni: 6 secondi netti per lo 0-100 km/h e velocità massima autolimitata a 250 km/h. Che non serve raggiungere per divertirsi. (A.C.)



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Panda, meglio senza trucco

La Panda Easy con 5 porte, clima e radio a 8 mila euro, anche senza rottamazione. Si chiama "Mano Pesante" la campagna promozionale che Fiat Chrysler ha prorogato sino a fine ottobre sull'auto alla quale non servono trucchi per restare la più riuscita (oltre che la più venduta) d'Italia. Basta una visita in concessionaria invece per scoprire che il prezzo è valido solo se si aderisce ad un finanziamento di Fca Bank, e solo per le auto già in concessionaria. E soprattutto che, essendo esclusa la possibilità di pagare in contanti, tra TAN (5,95%) e TAEG (9,45%), la Panda da 8.000 euro alla fine del finanziamento ne costa 11.304, come indicato - ma in caratteri lillipuziani - solo in fondo all'offerta. Questo è solo un esempio: come Fca fan quasi tutti. Truccare una centralina è più grave che illudere un cliente? Probabilmente sì. Ma forse non di molto.