

I nostri test/1

Estetica, sostanza, praticità Ford C-Max non delude mai

Praticità e tecnologia, superfici vetrate enormi che consentono una guida rilassata e sempre aperta sulla strada, nuovi motori e tanta tecnologia a portata... di famiglia. Che la C-Max fosse un modello di successo (soprattutto in Italia) lo testimoniano i 185 mila esemplari immatricolati dal lancio della prima generazione (nel 2003) ad oggi di questa monovolume vendutissima nelle flotte (49% del totale). Ottimo il lavoro fatto da Ford: la novità di questa nuova versione è l'accresciuto vantaggio qualità/prezzo di una vettura rinnovata ora anche nei motori e che mantiene la variante a 7 posti (1.500 euro in più). Se esteticamente pare più aggressiva, grazie alla grande mascherina trapezoidale cromata, all'interno è stata eseguita un'operazione di semplificazione dei comandi, mentre resta apprezzabilissima la scelta delle porte posteriori scorrevoli che aumentano di molto la facilità di accesso. Precisa e confortevole al volante, dove non arriva il guidatore ci pensa l'elettronica, che fa di tutto per far viaggiare in sicurezza e garantire le migliori condizioni di marcia. Debbono infatti sulla C-Max un pacchetto di dispositivi di assistenza avanzata basati su telecamera e radar: dall'Adaptive Cruise Control che mantiene la velocità preimpostata adattandola all'auto che precede, all'Active City Stop che frena automaticamente per evitare gli impatti fino a 50 km/h, e il Cross Traffic Alert, che monitora i veicoli che incrociano la propria direzione di marcia. Infine la gamma motori rinnovata, che mantiene tutte le unità precedenti ma con alcune modifiche. Gli amanti del benzina hanno a disposizione i 3 cilindri 1.0 EcoBoost, nelle varianti da 100 e 125 CV, ma anche il 1.5 da 150 CV. Riguardo al bi-fuel, è prevista anche una versione a GPL, che utilizza il 1.6 aspirato da 120 CV. Per il diesel la scelta è ancora più ampia e spazia dal 1.5 TDCi, da 95 e 120 CV, al 2.0 TDCi, che può avere 150 o 170 CV, in entrambi i casi anche con cambio automatico doppia frizione. (A.C.)

FAMILIARI A CONFRONTO

La nuova Ford C-Max che arriverà in Italia a giugno. Prezzi a partire da 20.000 euro. Sotto, la versione Sportswagon della Kia cee'd



I nostri test/2

Kia cee'd SW, spazio e prezzo Sorprendenti queste coreane

Quando arrivarono in Europa, una ventina d'anni fa, soprattutto dal punto di vista della sicurezza, c'era molto scetticismo nei confronti delle coreane. Oggi, nel rapporto qualità/prezzo, se la giocano non solo con le francesi e le italiane, ma anche con qualche tedesca. Un esempio? La nuova Kia cee'd Sportswagon. L'abbiamo provata nella versione EcoDynamics allestimento High Tech, quella più interessante non solo dal punto di vista delle prestazioni (accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 11"), ma anche da quello dei consumi. Sia dichiarati (4,3 l/100 km nel misto) e di quelli "visuti": con 30 euro di gasolio, infatti, abbiamo percorso più di 420 km, viaggiando comodamente in cinque persone e riempiendo di borse e valigie l'enorme bagagliaio. La posizione di guida è ad hoc, il volante, a tre razze, è ben impugnabile, i sedili sono ergonomici e dotati di regolazione elettrica. Niente male anche il cambio manuale a 6 rapporti che garantisce innesti fluidi e precisi. I comandi sono razionalmente ordinati in modo tale da facilitare il loro utilizzo e la dotazione di serie comprende il sistema audio a 6 altoparlanti, le prese per iPod, i supporti USB oltre al computer di viaggio multifunzione. Poi ci sono tutte quelle "piccole cose" che fanno grande una vettura: le luci diurne a LED, l'impianto di climatizzazione bi-zona, i fari supplementari di curva, lo smart Parking Assist System (assiste il guidatore nelle manovre di parcheggio), la telecamera posteriore, il controllo di trazione TCS, l'assistenza alla frenata BAS, l'Hill Assist Control e l'attivazione automatica delle luci di emergenza. La nuova cee'd SW, il cui listino parte da 17.800 per i benzina e da 19.800 per i diesel, è la prima vettura Kia concepita, sviluppata in Europa per l'Europa. Già, come cambiano i tempi.

Ferdinando Sarno

L'approfondimento

Oggi l'auto è un computer che offre confort e sicurezza ma anche tante distrazioni. Mille sistemi, a volte anche complicati, ma ancora non è obbligatorio il Bluetooth, come imporrebbe il codice

Troppa tecnologia fa male a chi guida?

DI ALBERTO CAPROTTI

L'auto che calcola al centimetro lo spazio dal veicolo che ci precede, capisce in un millesimo di secondo che non faremo in tempo a frenare, e rallenta automaticamente al posto nostro, ormai è una realtà diffusa. Come quella che trova il parcheggio da sola e vi ci si infila senza che occorra toccare il volante. Oppure l'auto che mentre si viaggia comunica con gli altri veicoli, spedisce mail, si collega a internet, controlla il livello di attenzione del conducente consigliando a chi è troppo stanco di fermarsi per bere un caffè. Bello, bellissimo, pure troppo.

Oggi per riuscire a sfruttare in pieno le decine di sistemi tecnologici messi a disposizione, quasi tutti rigorosamente optional - e quindi da pagare (profumatamente) a parte - occorre essere laureati in ingegneria. O impegnarsi per ore sul manuale delle istruzioni, divincolandosi tra termini tecnici e sigle spesso di non facile interpretazione. Specie per chi non è più giovanissimo, non ha la dimestichezza con queste pratiche, o comunque con la tecnologia più spinta. Anche quella presente di serie in auto, senza che la si possa scegliere, e della quale farebbe volentieri anche a meno. Un problema non indifferente, soprattutto in prospettiva, considerando che l'età media di chi sta al volante sta crescendo esponenzialmente. E che i giovani - molto più avvezzi e propensi alla tecnologia - che possono (o vogliono) permettersi l'acquisto di un'autovetture sono sempre di meno. Nel frattempo l'auto è diventata un computer su quattro ruote, che offre teoricamente comfort e sicurezza a livelli stratosferici, ma al tempo stesso è diventata un terribile "distrattificio" per chi, oltre

L'ALLARME

IL TELEFONINO IN MACCHINA PEGGIO DI ALCOL E VELOCITÀ

Il 20,1% degli incidenti stradali (fonte Aci-Istat) è causato dall'uso del telefonino in auto, che batte ebbrezza e velocità. Eppure nella moltitudine di accessori che invadono le nostre auto il telefono vivavoce è quasi inesistente: poche marche lo offrono di serie, le altre lo inseriscono in costosi pacchetti di accessori o nella maggioranza dei casi lo fanno pagare, profumatamente, a parte. Questa in estrema sintesi la ricerca che My Special Car Show, l'evento di riferimento dedicato alla personalizzazione dell'automobile a Rimini Fiera il 18 e 19 aprile, ha commissionato alla Dat-Italia, azienda leader a livello europeo nell'elaborazione dei dati dei listini, nella valutazione dell'usato e nei costi di ripristino in officina. Per lo studio sono stati analizzati tutti i modelli in vendita in Italia e sono stati presi in considerazione i prezzi minimi Iva inclusa degli optional che comprendono il sistema Bluetooth modello per modello, versione per versione. E il risultato è che questo accessorio di fondamentale importanza per la sicurezza si paga quasi sempre a parte ed è offerto di serie solo su un numero limitato di veicoli. Le marche più virtuose in questo senso sono Abarth, Alfa Romeo, Dacia, Hyundai, Infiniti, Jaguar, Jeep, Kia, Lexus, Lotus, Maserati, Mazda, Mitsubishi Ssangyong, Subaru e Toyota.



Navigatore e informazioni di servizio sul display: le potenziali distrazioni in auto sono sempre di più

Si fa strada l'idea della "tecnologia strettamente utile". E Ford lancia il limitatore intelligente di velocità che impedisce di superare i limiti

a guidare, deve - o vuole - occuparsi di tutt'altro. Negli ultimi trent'anni gli stimoli che chi sta al volante riceve durante la guida sono aumentati esponenzialmente. Si è passati dal sentire il solo ticchettio delle frecce alle (spesso fastidiose) indicazioni vocali del navigatore, alle informazioni di servizio sul display e al trillo del cellulare che istiga (nel migliore dei casi) a rispondere. E, nel peggiore, a chattare e rispondere su Facebook. Il telefono, è vero, non è un sistema proprio dell'auto, ma all'auto è connesso ormai in maniera omibelicale: per questo pare assurdo e grave che

come è avvenuto con le cinture di sicurezza - non si sia ancora pensato a rendere obbligatorio su tutti i modelli di vetture il Bluetooth, sistema che consente di rispondere e parlare senza usare le mani, come del resto impone il codice della strada. E se non ci è arrivata la legge, potrebbero arrivarci da sole le case costruttrici, che invece ancora considerano questo elemento sistema di sicurezza solo come un accessorio, eventualmente da scegliere (e pagare) a parte. Ma le distrazioni potenziali offerte a chi guida sono anche tante altre, molte delle quali connesse a display e na-

vigatori posti lontano dall'orizzonte visivo di marcia. Qualcuno obietta che più è connessa e tecnologica un'auto e più riesce a tenere collegati al mondo i suoi passeggeri. Ma quanto è realmente sicura nell'interazione con il guidatore? Una domanda cui i costruttori si stanno già facendo da tempo. Jaguar e Land Rover, ad esempio, stanno realizzando nuove tecnologie di interfaccia uomo-macchina HMI (Human Machine Interface) che siano più intuitive, pratiche e sicure. Il coinvolgimento di aziende esperte nel settore della tecnologia e del MIT (Massachusetts Institute of

Technology) ha avviato un progetto cooperato che mira a ridurre la potenziale distrazione del guidatore durante l'impiego dei futuri sistemi d'infotainment. Più in generale, è l'idea della "tecnologia strettamente utile" quella che si fa strada, e in questo ad esempio Ford è uno dei marchi che più si impegna a seguire una via "virtuosa" alla modernità. Un esempio in questo senso viene dal lancio in Europa di una nuova tecnologia, il limitatore intelligente di velocità (Intelligent Speed Limiter), in grado di migliorare la sicurezza delle strade e aiutare gli automobilisti a evitare di su-

perare, anche involontariamente, i limiti di velocità, riducendo la possibilità di ricevere multe tanto onerose quanto inattese. Il limitatore intelligente di velocità, che debutta sulla nuova S-Max, è attivo da 30 a 200 km/h e riduce automaticamente la velocità massima dell'auto in base ai limiti di ogni tratto stradale, ricavati dalla segnaletica verticale tramite il sistema di riconoscimento dei segnali stradali (Traffic Sign Recognition), o dai dati sulle strade contenuti nelle mappe del navigatore. In caso di eccesso di velocità, il sistema non agisce bruscamente sui freni, ma provvede a ridurre gradualmente la potenza del motore controllando elettronicamente l'erogazione del carburante. Intelligente, utile, per nulla complicato: solo questa, in fondo, è la tecnologia che ci serve.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Auto e mobile Il Salone c'era

Lasciamo stare i contenuti, spesso auto-castranti (in tutti i sensi), come quelli di un famoso marchio di vetture che ha indicato la propria idea di mobilità del futuro: un monopattino. Contenti loro... Restiamo ai fatti. Che dicono che un Salone dell'Auto in Italia non c'è più, ma che in realtà si è appena svolto a Milano la settimana scorsa. Troppo costoso e poco remunerativo organizzarne uno con tutti i crismi? Molto meglio sfruttare "a schiena" quello del Mobile. Una vettura piazzata qui, una là, tre metri quadrati presi a nolo dal designer di turno tra due lampadari, tre tartine, un'installazione futuribile e il gioco e fatto. Un fiorire di "eventi" pieni di nulla, ma nessuno se lo è fatto mancare. Le automobili c'entravano come i cavoli a merenda. Infatti è stato un grande successo. Forse è il momento di farsi qualche domanda.