

Tecnologia

Debutta anche in Italia grazie a Opel il sistema OnStar di General Motors che invia agli abbonati i soccorsi in caso di incidente e che è in grado di controllare l'auto a distanza

ALBERTO CAPROTTI

Internet, rete e social network. Parola d'ordine: connessione. Sempre e comunque, purtroppo spesso anche in maniera patologica. Piaccia o meno però, è un fatto che vivere scollegati dal mondo non sia più possibile. Nemmeno quando si guida l'automobile, malgrado i forti pericoli che questo comporta. Ma la distrazione per occuparsi di tutto ciò che non sia concentrarsi sul volante, ha un suo rovescio della medaglia positivo nell'accresciuta sicurezza che la connessione comporta.

Già vent'anni fa, quando ancora certe tecnologie non erano nemmeno agli albori, General Motors stava sviluppando insieme a Electronic Data System e a Hughes Electronic Corporation un sistema che consentisse la comunicazione in tempo reale da un veicolo ad un operatore per ottenere informazioni o aiuto in caso di incidente o di emergenza, in maniera volontaria o anche automatica. Questo sistema, che oggi si chiama OnStar, ed è diventato il più diffuso servizio al mondo di connettività in auto con 7 milioni di abbonati tra Usa, Canada, Messico e Cina, ora sbarca anche in 13 Paesi europei tra cui l'Italia, sulla nuova Opel Astra: un modello di fascia media, scelta che impreziosisce il senso di un'innovazione tecnologica. Le funzioni di OnStar sono molteplici, ma la più importante è quella che si attiva in caso di emergenza: se i sensori della vettura rilevano un impatto, il sistema ne identifica la posizione grazie ai satelliti Gps e attiva la chiamata con un operatore che parla nella lingua scelta dall'automobilista e che può gestire l'invio di un'ambulanza o di un carro attrezzi. La stessa funzione si può attivare volontariamente, premendo un tasto all'interno del veicolo. La novità di OnStar è che la comunicazione vocale e lo scambio di dati con la vettura attraverso la rete cellulare avviene direttamente con una centrale all'interno di General Motors nel Centro Servizi di Luton in Inghilterra, gestito direttamente dall'azienda con operatori disponibili 24 ore su 24.

Oltre a questo, il servizio OnStar aggiunge opzioni meno fondamentali, come la possibilità di far impostare la destinazione sul navigatore semplicemente indicandola all'operatore, oppure - tramite una App per



smartphone dedicata - localizzare (e in caso di furto immobilizzare) la propria auto su una mappa anche da remoto, bloccare e sbloccare le portiere a distanza, controllare l'usura dei pneumatici e il livello dei liquidi del motore, connettere in wi-fi fino a 7 dispositivi in 4G. La tecnologia OnStar è offerta in abbonamento gratuito per

il primo anno, e in seguito a prezzi variabili a seconda dei pacchetti scelti (comunque accessibili, da 18 a 32 euro il costo attuale negli Usa). I servizi di Opel anticipano tra l'altro la normativa europea. Ci sono voluti infatti molti anni e la soluzione di alcuni problemi conseguenti, ma finalmente il Parlamento Ue ha stabilito

che da aprile 2018 tutte le auto nuove dovranno essere dotate di tecnologia eCall, ovvero del dispositivo di chiamata automatica d'emergenza che si attiva in caso di incidente. L'eCall, che sarà obbligatorio su autovetture e veicoli commerciali leggeri, è il sistema che dopo un incidente stradale chiama in automatico il 112,

numero d'emergenza europeo al quale comunica la posizione della vettura, l'orario dell'incidente, la direzione di marcia e le condizioni dei passeggeri. La stessa chiamata alla centrale operativa di soccorso può essere effettuata manualmente con un pulsante SOS a bordo, attivabile anche da un testimone o un primo soccorritore giunto sul luogo dell'incidente. L'obbligatorietà dell'eCall a bordo delle auto nuove è stata decisa dalla Commissione europea per fare fronte al problema della mortalità stradale che solo nel 2014 ha contato 25.700 vittime in Europa.

Il servizio sarà gratuito su tutte le vetture, mentre i problemi di tutela della privacy sono stati superati con la non tracciabilità del dispositivo prima dell'incidente e la cancellabilità di tutti i dati sensibili. Un altro ostacolo da superare sarà quello del numero unico di emergenza, quel 112 che in quasi tutti i Paesi europei è attivo con una centrale operativa e che in Italia è solo alla fase sperimentale nella regione Lombardia.



Più leggera, più filante, più compatta. Nuova Opel Astra si lancia nella sfida del segmento C, quello delle medie, con una vettura che non ha nulla da invidiare alle concorrenti. Anzi, partendo da 17.600 euro e con un motore 1000 tre cilindri turbo da 105 CV, ha pure tanta tecnologia dalla sua. Come i fari intelligenti, un sistema con telecamera frontale e luci a 16 led che si autodirezionano quando incrociano altri veicoli senza accerare né loro né quelli che precedono, consentendo di viaggiare sempre con gli abbaglianti accesi. Risultato: visibilità

Opel Abbaglianti intelligenti Astra ci vede meglio

PAOLO CICCARONE

migliorata del 30% anche di notte su strade senza illuminazione. La generazione K della Astra si presenta con un modello più leggero di 200 kg, merito di alluminio e acciai speciali nel telaio, che hanno migliorato la rigidità, e quindi la tenuta di strada, ma hanno consentito col minor peso di consumare meno. Col gran la-

voro svolto sui motori (ottimo anche il 1.4 turbo benzina per non dire del silenzioso 1.6 diesel da tre potenze diversificate) in fatto di emissioni ed elasticità, ne ha guadagnato anche la silenziosità di marcia. Infatti, parlando dei tre cilindri turbo da un litro, il frazionamento a tre cilindri di solito rendeva i motori scorbuciti e ru-

morosi, qui invece c'è una erogazione della potenza, con una coppia costante, che fa sparire tutti i pregiudizi su questo genere di motori. Certo, qualche vibrazione residua rimane, ma non è di quelle che ti fa passare la voglia di provare questa motorizzazione. Quanto agli interni, i sedili posteriori della nuova Astra risentono un po' delle linee spioventi. Se si è troppo alti, si rischia di toccare con la testa nel tettuccio o di farsi agganciare dallo spigolo della portiera posteriore. Ma è il prezzo da pagare all'eleganza delle forme e all'efficienza aerodinamica.

I nostri test/1

Poco Mini, molto "svoltante" Sorprende la nuova Clubman

Dimensioni, estetica, tipo di guida. Diciamolo subito: l'ultima Mini, della Mini (quella vera) ha poco o nulla. Il che non è per forza un difetto. Ma un motivo di comprensibile perplessità per i seguaci del genere, questo lo sarà di certo. La terza generazione della Clubman mantiene il ruolo di station wagon del marchio, una delle pochissime del segmento B, ma cresce nelle misure (addirittura 425 cm, di lunghezza) e anche nelle intenzioni. Solo la qualità generale percepita - davvero sempre molto alta - resta tipicamente Mini, mentre il tradizionale "go-kart feeling" al volante, quel misto di grinta, ritmo e rotondità che tutte le Mini garantiscono come marchio di fabbrica, risulta qui un po' annacquato, anche selezionando la più aggressiva modalità "Sport".

Precaria la visibilità posteriore, complice anche uno specchietto retrovisore davvero troppo "mini". In compenso abitabilità, bagagliaio (360 litri) e comodità per chi si siede dietro aumentano in maniera esponenziale, per un prodotto un filo meno "glamour" ma adatto ad una categoria più ampia e trasversale di pubblico. Anche questo fa parte del processo di maturazione (o meglio, di svolta), così come l'opzione del cambio automatico a 8 marce - disponibile sul motore da 2.0 litri - che rende la guida più rilassante. L'elemento caratterizzante resta invece il portellone posteriore sdoppiato con apertura "a libro", mentre rispetto al modello precedente la nuova Clubman rinuncia alla piccola porta controvento laterale in favore di due portiere tradizionali. Già in vendita con una serie infinita di varianti, personalizzazioni possibili e optional tecnologici, la nuova Clubman è offerta con due motori benzina (1.5 o 2.0 da 136 e 192 CV) ed un diesel (1.5 da 116 CV). Il prezzo di attacco è di 22.300 euro. (A.C.)

La Clubman, ultima nata di casa Mini, in vendita a partire da 22.300 euro. Sotto, l'ultima versione della Kia cee'd: il listino apre a 17.500 euro



I nostri test/2

La coreana cresce ancora Kia cee'd ricomincia da tre

Nonostante i tentennamenti del mercato, il marchio Kia continua a crescere. «In Europa, nei primi otto mesi, abbiamo registrato un +9% rispetto all'anno scorso mentre in Italia, con 38.000 unità vendute (+16%) abbiamo raggiunto una quota di mercato pari al 2,5%, spiega Giuseppe Bitti amministratore delegato di Kia Motors Italia. Il best seller della gamma è la cee'd, una vettura che, nel corso degli anni - la prima generazione fu lanciata nel 2009 - ha dato fastidio a parecchie dirette concorrenti del segmento C e che adesso, con l'aggiornamento stilistico e con le sue tre grandi novità, è pronta a ripartire con fiducia e con obiettivi importanti.

Tra i motivi di acquisto della cee'd, spiega Rocco Scocozza, responsabile marketing del marchio coreano, «il design vale un netto 50%, i costi di manutenzione il 32%, il rapporto qualità/prezzo il 31%, e il valore degli equipaggiamenti il 19%». Kia cee'd, dicevamo, ricomincia da 3: il nuovo (e primo per Kia) tre cilindri da 1.0 litri T-GDI (Turbo Gasoline Direct Injection) che sarà offerto in due versioni con potenze di 100 e 120 CV. Il cambio automatico a doppia frizione offerto di serie con il motore diesel 1.6 CRDI nella versione da 136 CV, senza il quale era praticamente impossibile contrastare il dominio tedesco all'interno del segmento C, e la versione GT Line, quella che, grazie ai fari con tecnologia LED, i cerchi in lega da 17", interni in pelle/alcantara e ai vari badge e loghi posizionati su tutta la vettura, dovrebbe attirare l'attenzione di una clientela particolarmente sportiva.

Fra le tre novità introdotte su questo modello, la nostra preferita è il cambio automatico a 7 rapporti del quale abbiamo apprezzato la rapidità dei cambi di marcia rispetto a una convenzionale trasmissione automatica con convertitore di coppia idraulico e i consumi che, ad occhio e croce, sembrano abbastanza parsimoniosi. La gamma è composta dalle versioni Active (da 17.500 euro), Cool (da 19.500 euro) e GT Line (da 22.500).

Ferdinando Sarno

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Concorrenza autostradale

Quando la costruirono, la A35 BreBeMi, l'autostrada Brescia-Milano, doveva fare concorrenza alla A4, che corre parallela. Quindi in teoria tariffe più basse per tutti. Invece la BreBeMi ha i conti in rosso e per aumentare il traffico (e gli introiti) ora insistenti ha pensato, lo dice Legambiente Lombardia, di costruire due bretelle, costo 50 milioni, per collegare due tratti di A4 e far confluire del traffico sulla A35. Le reazioni sono state le seguenti: la A4 minaccia causa allo Stato per 500 milioni di danni, perché perdere flusso di traffico non era previsto negli accordi. La BreBeMi chiede invece 400 milioni allo Stato per limitare le perdite di bilancio. In regime di libera concorrenza, non è previsto che qualcuno ci rimetta dei soldi, ovvero il rischio di impresa. Una mezza idea di chi pagherà il conto, purtroppo, l'abbiamo. (P.Cic.)