

Il bilancio

Tra scandali e accuse si chiude per l'automobile un anno difficile ma confortato dalla forte ripresa del mercato e dall'aumentata sicurezza delle vetture

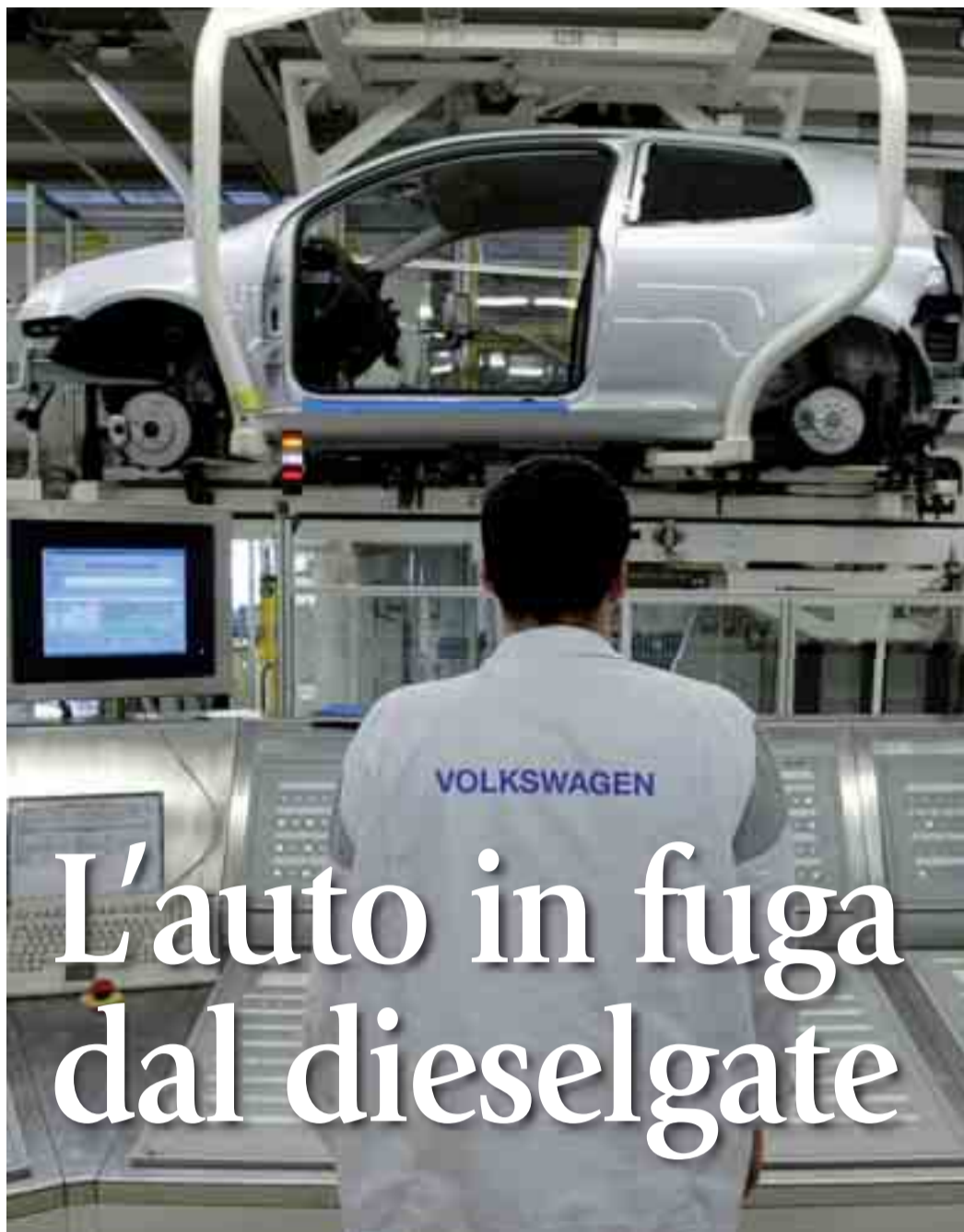
ALBERTO CAPROTTI

Condannata dallo scandalo Volkswagen, sul banco degli imputati per lo smog, guardata sempre con maggior diffidenza da chi si illude di poterne fare a meno. Quello dell'automobile stato un anno vissuto pericolosamente. Ma che si chiude con discreto ottimismo. A iniziare proprio dal caso "dieselgate" che si avvia verso la soluzione con meno danni di quanto era ipotizzabile all'inizio. Ci vorranno ancora parecchio tempo (e molti soldi) perché il gruppo di Wolfsburg ne esca completamente, mentre la prossima settimana inizierà la campagna dei richiami per le vetture con le centraline incriminate.

Per quanto riguarda l'impatto sulle vendite, Volkswagen sinora ha pagato a caro prezzo la truffa ma solo negli Stati Uniti (-25% a novembre), Paese che non perdona mai chi è sorpreso a mentire. In Europa gli ultimi dati disponibili dicono invece di una crescita del 4,1% che - pur in un mercato che sale del 13,7% - è comunque un segno positivo. Significativo il risultato italiano, dove il marchio tedesco a novembre è cresciuto addirittura del 27% (3 punti e mezzo in più del mercato), a dimostrazione del fatto che di fronte a una clientela matura, la qualità del prodotto prevale sempre su ogni altra considerazione.

La vicenda dei motori "truccati" sulle emissioni resta nella sua estrema gravità ("morale" e industriale molto più che ecologica). Così come le conseguenze economiche che le class action comporteranno per il Gruppo, oltre al crollo in Borsa visto che i suoi titoli hanno perso sino al 40%, e il primo rosso contabile (1,67 miliardi di euro) fatto segnare nel terzo trimestre dopo 15 anni di utili. Ma è giusto considerare una fortuna il fatto che questa forte caduta d'immagine non lo abbia annientato, come sarebbe accaduto probabilmente ad ogni altro marchio senza la sua solidità. Con le ovvie e inevitabili conseguenze che ciò avrebbe comportato, per i 600 mila dipendenti innanzitutto (e non solo quelli tedeschi), gli investitori grandi e soprattutto piccoli, e le aziende dell'indotto, decine delle quali sono italiane.

L'altra notizia positiva riguarda in generale il mercato dell'auto che può finalmente rialzare la testa. Quello italiano in particolare che cresce a ritmi impensabili soltanto un anno fa. A novem-



L'auto in fuga dal dieselgate



da sapere

Su Volkswagen una commissione di inchiesta Ue. Il mediatore delle Torri Gemelle per i risarcimenti

Il Parlamento europeo ha approvato nei giorni scorsi l'istituzione di una commissione di inchiesta sulle sospette violazioni delle norme comunitarie in materia di prove delle emissioni auto da parte del gruppo Volkswagen e sulle presunte carenze degli Stati membri e della Commissione europea nel far rispettare le leggi europee. La commissione presenterà una relazione entro sei mesi, e una relazione finale entro 12 mesi.

Intanto, nel gruppo di tecnici, avvocati e consulenti che si stanno occupando del programma di risarcimenti per lo scandalo dieselgate, Volkswagen ha ingaggiato anche Ken Feinberg, che in passato si è occupato dei risarcimenti alle vittime degli attentati terroristici alle Torri Gemelle di New York dell'11 settembre 2001, del disastro Bp nel Golfo del Messico dell'aprile 2010, nonché dell'attentato alla maratona di Boston del 15 aprile 2013.

Le prospettive

Centoundici debutti tra restyling e nuovi modelli, la sfida elettrica, le strategie industriali per la guida autonoma: quello che ci aspetta è un 2016 mirato sulla sostenibilità

bre addirittura del 23,5% e nei primi undici mesi dell'anno di oltre il 15. Continua a salire anche la produzione, che ha superato le 493 mila unità nei primi nove mesi (+69%), circa 200.000 vetture in più rispetto allo stesso periodo del 2014. Risultato di un progressivo incremento dei ritmi produttivi da inizio anno, passati da 50% nel primo trimestre, a +85% nel terzo. Insomma, i motori si sono riaccesi anche prima che il governo introducesse nella nuova Legge di Stabilità i primi spiragli di incentivi (bonus fiscale sull'acquisto di nuove auto aziendali), e in concessionaria finalmente sono tornati i privati e le famiglie, vero termometro della ripresa.

Crescono le vendite ma anche la sicurezza delle vetture, e questa è la terza notizia positiva. Lo dice l'ultima tornata di crash test EuroNcap, il programma europeo per la valutazione della sicurezza delle auto in commercio in Europa. Questa volta infatti hanno raggiunto il massimo punteggio (5 stelle) ben 11 modelli su 15 esaminati: nel dettaglio, Bmw X1, Infiniti Q30, Jaguar XE e XF, Kia Optima e Sportage, Lexus RX, Mercedes Glc, Opel Astra, Renault Megane e Talisman. A fare la differenza sono stati i dispositivi di assistenza alla guida, diventati un elemento indispensabile per prevenire gli incidenti o ridurli, comunque, le più gravi conseguenze. Insomma, una vittoria della tecnologia di ultima generazione, che promette grandi novità nell'anno che va ad incominciare. Nel 2016 l'automobile è attesa dal solito difficile percorso ad ostacoli. Dovrà dimostrare ancora meglio di quanto ha fatto sinora di essere sempre più ecologica, magari convincendo una volta per tutte le amministrazioni pubbliche che la sostenibilità deve essere incoraggiata da scelte strutturali che da sola non può darsi. E accelerare le grandi sfide che la attendono, dalla svolta elettrica a quella (ancora lontana, ma meno di quanto si pensi) della guida autonoma, che Google ha appena anticipato chiudendo un importante accordo commerciale con Ford per la commercializzazione entro il 2020 del primo veicolo di serie in grado di circolare senza bisogno di un autista umano. Nell'attesa di un futuro inevitabile (e per molti versi inquietante) resta la realtà di ben 111 tra restyling e nuovi modelli "normali" pronti a debuttare nel 2016. Tanti, probabilmente troppi. Ma sarà il mercato, e solo quello, a dirlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I nostri test. Crossover, i più amati dagli italiani

Per Nissan Qashqai e Renault Captur un anno di successi

Un nome (difficile, ma sempre più familiare), una garanzia. Passano gli anni, ma Nissan Qashqai continua ad essere il crossover più amato dagli italiani con 24.305 unità immatricolate nel periodo gennaio-novembre 2015, attestandosi nello stesso periodo al secondo posto del segmento C con 25.754 unità, e in assoluto al terzo posto tra i modelli diesel più venduti sul mercato italiano negli undici mesi dell'anno. Estetica (decisamente più moderna e gradevole rispetto alla generazione precedente), prestazioni, e prezzo ragionevole: non servono analisi astruse per comprendere le ragioni del successo di una vettura da famiglia a metà tra il Suv e la berlina tutt'altro che banale.

Abbiamo provato la versione 360 motorizzata con il generoso 1.5 dCi diesel da 110 CV. Sobri e funzionali gli interni, più che buona la qualità costruttiva,

molti gli spazi a disposizione anche sul sedile posteriore dove si sta comodi anche in tre, 430 litri di capienza del bagagliaio. Alla sicurezza pensa il "pacchetto" Safety Shield, che quest'anno ha ricevuto dall'Unione Italiana Giornalisti dell'Automobile il premio per le tecnologie più innovative, e che comprende il dispositivo di frenata d'emergenza, il sistema di rilevamento della segnaletica stradale, l'avviso di cambio corsia involontario e i fari abbaglianti automatici. Utile in città la telecamera a 360° che aiuta nelle manovre e non fa pesare i 4,38 metri di lunghezza della vettura. Vivace e dinamico infine il comportamento del 1.5 dCi di origine Nissan-Renault sotto al cofano che sfodera una discreta grinta sopra i 1.750 giri. I prezzi delle Qashqai a gasolio partono dai 22.800 euro dell'allestimento base Visia, fino ai 32.950 della più completa Tekna a trazione integrale. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nissan Qashqai e, a destra, Renault Captur, "regine" del mercato delle crossover

Quello che soprattutto piace è la guida alta, la robustezza, la possibilità di avere spazio senza rinunciare a nulla, ma anche senza dover avere a che fare con dimensioni invadenti. Ecco allora che quasi il 17% delle auto nuove immatricolate quest'anno in Italia (percentuale seconda solo a quella delle berline, e in crescita di 3 punti rispetto al 2014) appartiene a un segmento trasversale e ancora di gran moda, quello dei crossover. Impossibile restarne fuori per le Case, indispensabile fronteggiare la debordante concorrenza con prodotti "giusti", e a misura di cliente. Quello che ha fatto e continua a fare Renault con Captur, ottava assoluta nelle classifiche di vendita tra le vetture diesel e seconda nel suo segmento nel 2015, ma addirittura con un +41% rispetto all'anno scorso. Per allargare ulteriormente il consenso, il marchio francese su Captur ha aumentato le proposte in materia di allestimenti speciali (la nuova serie limitata Iconic e una versione inedita e particolarmente ricca, chiamata Excite) e di motori. In particolare cercando il favore del pubblico con il piede "pesante". La novità dell'anno è infatti il 4 cilindri Energy dCi nella versione più recente Euro 6 da 110 CV. Si tratta di un motore molto diffuso nella gamma Renault di questi ultimi anni, ed è attualmente montato anche su vetture alto di gamma di altri marchi dell'alleanza Renault-Nissan, e su auto del gruppo Daimler, ad esempio la Mercedes Classe A. La cilindrata è sempre quella del turbodiesel piccolo di Renault, cioè 1.461 cc, ma in questo allestimento fornisce maggiore potenza e coppia, che permette di migliorare l'accelerazione e, secondo i dati forniti da Renault, anche un abbassamento dei consumi (27 km/litro il valore medio) e delle emissioni, grazie anche al sistema Stop&Start. La Renault Captur 1.5 dCi da 110 CV è proposta in tre versioni e prezzi, a seconda degli allestimenti, che vanno da 22.000 a 23.600 euro. Non eccezionale, anche se proporzionata alle



misure complessive, la capienza del bagagliaio, 377 litri. Gradevole e ben proporzionata invece l'estetica. La trazione è solo anteriore, le dimensioni contenute (4,12 metri di lunghezza, poco più di una Clio dalla quale la Captur deriva) ma gli interni sono spaziosi e la guida rialzata di 20 centimetri regala buone sensazioni di sicurezza e controllo sulla strada.

Alberto Caprotti
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Il timone e le ruote. La guida è sinistra

Mentre da anni la filiera delle quattro ruote non riesce ad ottenere quelle agevolazioni strutturali che consentirebbero una crescita delle immatricolazioni di veicoli dotati di motori di ultima generazione o alternativi (ibrido, elettrico, metano, Gpl), con ripercussioni positive per l'economia, l'ambiente e la sicurezza, la lobby della nautica è evidentemente più brava e potente. La legge di Stabilità infatti ha abolito la tassa di possesso sulle imbarcazioni di lusso, ma non ha corretto l'inequità provvedimento che ha reintrodotto dal 2015 il pagamento del bollo a prezzo pieno per le auto d'epoca. Beneficiario chi guida uno yacht e accanirsi su chi per passione conserva (quasi sempre solo in garage) una vettura di scarso valore economico con più di 20 anni d'età può risultare singolare, specie se a deciderlo è un governo di sinistra. Di certo, tanto logico non è.