La casa su ruote torna a piacere

Agli europei, italiani compresi, sembra tornata la voglia di fare le vacanze con una casa su ruote, almeno a giudicare dai numeri di vendita fatti registrare nel 2016 da camper e roulotte. Secondo un'analisi effettuata da Federpneus, sulla base dei dati diffusi dalla European Caravan Federation, con 5.000 pezzi il nostro mercato in tale periodo ha confermato per volumi l'ottavo posto della graduatoria europea, sul cui podio figurano nell'ordine la Germania davanti al Regno Unito e alla Francia.
Con la sua crescita del 6%, il nostro mercato ha mostrato quindi di seguire l'andamento europeo, generalmente positivo (sole eccezioni con segno negativo Austria e Slovenia, rispettivamente con -6,7% e -8,3%). Le 5.000 unità del 2016 seguono le 4.718 unità del 2015, è rappresentano l'anno più positivo per il settore dal 2012.
L'Italia, appunto ottava per vendite, si è classificata quanto ad aumento dei volumi al nono posto. Un mercato, quello di camper e roulotte, in cui l'industria nazionale in generale e Fiat in particolare vantano la leadership. Nel 2016 infatti, il Ducato, vincitore per la nona volta consecutiva del premio «Miglior base per i camper», ha contato per il 73% delle 95.000 immatricolazioni europee.
Nella sua analisi, Federpneus ha messo in evidenza alcuni aspetti legati alla ripresa del settore in Italia, che fa seguito a una pesante flessione dovuta alla crisi economica degli scorsi anni, che era imputabile - si legge nella nota di commento ai dati - principalmente «alla diminuzione del potere d'acquisto delle famiglie derivante dalle difficoltà di accesso al credito al consumo, all'aumento dell'Iva e all'incremento del prezzo del carburante».

Italiani in prima classe, almeno nelle assicurazioni

Italiani sempre più virtuosi al volante: circa la metà degli utenti (il 59,9%, che è il valore più alto mai registrato sino ad oggi) si trova infatti nella prima classe di merito delle assicurazioni auto, ovvero non è mai stata coinvolta in incidenti negli ultimi anni. Il dato emerge da un'analisi condotta dal sito di comparazione delle assicurazioni Segugio.it nel semestre in corso. In particolare - secondo i dati diffusi - si interrompe il trend di riduzione dei prezzi dell'RC Auto, mentre il costo minimo RC registra un aumento del 3,7% rispetto al primo semestre 2016. In rialzo del 5,5% rispetto al primo semestre 2016, anche la tariffa media RC. Il risparmio medio conseguibile tramite la scelta dopo la comparazione tra le varie offerte è invece pari al 44,6% della tariffa media RC.

NOVITÀ

Unyca, stile Ypsilon in serie speciale

Come parlare di una vettura che da anni domina le classifiche di vendita (2,8 milioni di esemplari immatricolati nella sua storia) senza avere più nulla da dire dal punto di vista tecnico? Abbinandola a quello che in Italia sappiamo fare meglio: la moda e lo stile. Ora debutta la versione Unyca di Lancia Ypsilon, che si distingue per i colori e gli allestimenti interni. Il blue velvet come lo chiamano in realtà è un pervinca che tira più al violetto metallizzato, che però si abbina bene con gli interni e i profili colorati. C'è anche una versione tradizionale, anzi più di una, ma questa è quella che colpisce maggiormente. È una vettura destinata a un pubblico femminile che cerca praticità, eleganza e spazi. Infatti, la vendono a 3 porte ma va forte anche quella a 5. I numeri dicono che nel 2016 Ypsilon è stata l'auto più venduta in Italia nel segmento B, con 65.600 esemplari. Per essere sul mercato dal 1985 con rivisitazioni nel 1996, 2003, 2011 e 2015, ha il grosso pregio di far sopravvivere Lancia, marchio dal passato glorioso (era presente anche in Formula 1 negli anni 50), campione del mondo rally con la Stratos e la Delta, e nei prototipi con le Sport, ma tempo sparito dalla scena mondiale. La "piccoletta" ha un suo perché, lo stile lo dimostra. E i numeri per fare ancora bene e a lungo. Ha qualcosa per cui vale la pena insistere. Intelligente la politica dei prezzi: la nuova Unyca è proposta a 10.050 euro che coi finanziamenti e le operazioni di supporto possono calare fino a 8.600 permutando una vecchia Ypsilon o 9.050 con finanziamento. I motori? Diesel, benzina, metano oppure Gpl, non c'è che l'imbarazzo della scelta.

Paolo Ciccarone

Il caso

Marchionne: «Mai visto un progetto convincente, non posso finanziarne il rilancio», ma una cessione pare difficile. Il marchio che sopravvive di passato e con un solo modello a listino ringrazia i numeri record della Ypsilon

Lancia, futuro a zero

Alberto Caprotti

Che abbiano chiamato "Unyca" l'ultima versione, suona un po' beffardo. Infatti non esiste un altro marchio al mondo che possiede un solo modello. Lo camuffano più o meno una volta all'anno con qualche ritocco, per non far pensare che sia sempre lo stesso: un giochino che non inganna nessuno. Ma nonostante questo, anche nel 2016 ha venduto in Italia quasi 66mila auto. Più di tutte le Mercedes (che di modelli ne commercializza 25) insieme; più di Audi, di Citroen e di Bmw che la seguono nella classifica delle immatricolazioni. E quasi il doppio di Alfa Romeo, "sorellastra" che si porta via tutte le attenzioni (e la borsa) del capo con il maglione blu. Non è Cenerentola però: nel suo piccolo, Lancia è un fenomeno. Paranormale.
Sergio Marchionne l'ha confessato pubblicamente poche settimane fa a Ginevra: «Mi dispiace non poterne finanziare il rilancio, ma non ho mai visto un progetto convincente di questo brand, e in grado di farci guadagnare. Preferisco concentrarmi su Alfa e lasciar stare Lancia, per quanto sia molto legato a quel nome. Io stesso ho comprato da poco una vecchia Delta Integrale, ma rifare oggi qualcosa che sia alla sua altezza non è immaginabile...». Fine delle trasmissioni. C'è solo la Ypsilon e sola resterà. Lei piace, ha stile, il pubblico femminile anzi la adora e si augura che non cambi mai troppo. Fino a quando resisterà, questa è la domanda successiva. Non il modello, che funziona benissimo, ma il marchio stesso. Mummificato per scelta, e per mancanza di idee, nonostante un passato forte, fatto di lusso, raffinatezza e grandi risultati nei Mondiali rally che disputava e vinceva.
Tra le più antiche case automobilistiche italiane, fu fondata nel 1906 a Torino da Vincenzo Lancia e si specializzò nella fabbricazione di veicoli di lusso. Nel 1958 la acquista Carlo Pesenti, proprietario di Italcementi, il quale nel 1969, per respingere un tentativo di scalata del suo gruppo industriale da parte di Michele Sindona, la cede alla Fiat. Nel 2007 diventa Lancia Automobiles e, dopo la formazione della nuova capogruppo Fiat Chrysler Automobiles, diventa una sussidiaria di Fca Italy.
Nel progetto iniziale di quest'ultima, Lancia doveva essere una sorta di gemma per impreziosire la rozza Chrysler. Ci hanno provato, ma la riproposizione della Thema su base Chrysler C300, non è piaciuta affatto. Peggio ancora l'azzardo della Flavia derivata dalla Chrysler 200 Cabrio, uscita di produzione nell'ottobre 2013, dopo appena un anno e mezzo dall'esordio. Dei rispettivi modelli del passato non avevano nulla, a iniziare dal passo, decisamente troppo americano. Classe zero, mercato insignificante, missione abortita. E futuro sbarrato, almeno all'estero, dove Lancia non ha storia e probabilmente continuerà al massimo a travestirsi da Chrysler.
La coperta è corta, produrre auto costa tanto e un progetto serio ha bisogno di anni di investimenti, troppi per un marchio come Fca abituato a ragionare solo sul breve periodo. Finchè la Ypsilon corre così (in assoluto è ancora la seconda auto più acquistata in Italia dopo la Panda) in realtà Lancia potrebbe essere un tassello spendibile verso un potenziale acquirente straniero. Ipotesi però smentita da Marchionne, che ha ribadito che fino a quando resterà al timone non venderà nulla. Il risiko delle alleanze in atto non consente di escluderlo, ma intanto Lancia resta svilita di fronte al suo passato senza futuro. Sola, ferma, Unyca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le nostre prove

Spigoli e grinta da vera Honda La decima Civic vuol farsi guidare

Paolo Ciccarone

Le linee sono spigolose, grintose senza dubbio, ma molto esotiche. Si è rifatta il trucco e ora risulta più fresca e dinamica ma quando vedi in circolazione una Honda Civic, capisci subito di che si tratta. Non ci sono compromessi, lo stile è quello: può non entusiasmare ma resta il fatto che l'originalità oggi è un pregio. Così come non ci sono compromessi nelle prestazioni del telaio: per i giapponesi deve essere il meglio, e così è. Poi sul resto si può discutere e farne una questione di scelte personali. Ma nell'insieme la nuova Civic offre parecchio per farsi piacere.
Il dinamismo, tanto per cominciare, perché anche se la seduta dei sedili è bassa, e non comodissima quando si scende se non hai l'età giusta, è anche vero che è eccezionale nel farti "sentire" la macchina, quello che fa su strada e come si comporta. C'è un filo diretto fra l'asfalto e il volante che seduti così viene percepito meglio.
La nuova Honda Civic rispetto alla precedente è più lunga e più larga, con tanta tecnologia in più. La decima generazione di una vettura nata per stupire si presenta con un passo allungato che ha permesso di avere più spazio a bordo, e permette anche a passeggeri di altezza superiore alla media di sedersi senza dare capocciate sul tetto. Le linee sono diventate ancora più spigolose, tipico esempio di cosa intendono i giapponesi per sportività in una vettura. Il risultato finale può non piacere ai palati fini, non c'è dubbio però che ci sia qualità e riscontri oggettivi ai miglioramenti.
Gli interni sono classici Honda, comodi e con tutto a portata di mano. Il bagagliaio è di 478 litri, uno dei più grandi della categoria, ci sta di tutto e la soluzione dei sedili sdoppiati del divano posteriore ha eliminato il difetto della versione precedente, con spazi variabili che non venivano sfruttati a dovere.
Sotto al cofano, il cuore pulsante è composto dai nuovi motori benzina turbo VTEC da 1.0 (129 Cv) e 1.5 litri (182 Cv), abbinati ad un cambio manuale a sei rapporti o, in alternativa, ad un automatico a variazione continua CVT. Molto meglio, a nostro parere, la versione col cambio manuale: più godibile, vivace e presente anche perché gli innesti del cambio sono molto buoni. Eccellente il lavoro fatto sia per i consumi, sia sopratutto per il confort di marcia. Non si sente volare una mosca, tanto per dire. A fine anno la gamma, poi, si completerà con il diesel 1.6 litri. I prezzi partono da 22.500 euro per la 1.0 a 5 porte (che arriva fino a 27.500 nel top di gamma) e si parte da 26.900 per la 1.5 benzina per arrivare ai 29.900 del top di gamma.
Ottima la dotazione di sicurezza con il sistema Honda Sensing, pacchetto completo che comprende, tra le altre cose, il sistema di frenata a riduzione impatto, la segnalazione di collisione anteriore, la segnalazione del cambio di corsia involontario, la segnalazione dell'abbandono e il mantenimento della corsia nonché il controllo della velocità di crociera e il riconoscimento dei segnali stradali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nuovi motori benzina turbo VTEC da 1.0 (129 Cv) e 1.5 litri (182 Cv) per la Civic. A fine anno arriverà un diesel 1.6 litri

Test drive e approfondimenti nella sezione Motori vai sul sito **www.avvenire.it**

Pagina a cura di Alberto Caprotti

ControMano

Il semaforo per terra

Nella cittadina olandese di Bodegraven, a 30 km da Rotterdam, stanno sperimentando nuovi semafori per i pedoni distratti. Luci rosse e verdi a led, posizionate sull'asfalto appena sotto il marciapiede, dovrebbero consentire l'attraversamento stradale in sicurezza anche se lo sguardo è basso e fisso sul telefono. La notizia suggerisce che è arrivato il momento di fermarsi. Non perché il semaforo è rosso ma perché se il nostro cellulare è arrivato a condizionarci al punto da stravolgere anche la logistica di quello che ci circonda, serve fare un passo indietro. Il verde messo all'altezza dei piedi è la metafora della viabilità distorta della nostra vita, che invece ha bisogno di una luce che ci obblighi ad alzare gli occhi. E, possibilmente, anche la testa.