

Siamo all'inizio di una rivoluzione per la mobilità su gomma che aiuterà a migliorare la tempestività degli interventi di emergenza per incidenti, contribuendo a salvare numerose vite umane. A partire dal 31 marzo scatta infatti l'obbligatorietà dell'installazione del sistema eCall sulle autovetture e sui commerciali leggeri nuovi: i localizzatori satellitari salgono quindi definitivamente a bordo dei veicoli.



Il pulsante dell'eCall

In caso di sinistri o di uscite di strada, il dispositivo di sicurezza è in grado di richiedere l'invio di soccorsi, segnalando la posizione precisa del mezzo coinvolto. Se viene constatata la perdita di conoscenza degli occupanti, il sistema chiama automaticamente il numero

L'auto da sola chiama i soccorsi Adesso l'eCall diventa obbligatorio

di emergenza europeo 112. Questo può anche essere contattato direttamente dal guidatore o da uno dei passeggeri, premendo un pulsante posizionato nell'abitacolo. Secondo normativa, il sistema deve poter indicare il tipo e la portata dell'operazione di salvataggio necessaria, l'esatta posizione del veicolo e la direzione (importante sulle autostrade), se il guidatore è o meno in stato di incoscienza o, comunque, non è in grado di effettuare una telefonata. Tra le altre informazioni fornite ai servizi di emergenza ci sono il tipo di veicolo, il combustibile utilizzato, l'ora dell'incidente, il numero di passeggeri e se si sono attivati gli airbag. Il sistema non deve essere tracciabile prima dell'incidente e i dati raccolti dai centri di

emergenza non devono essere trasferiti a terzi senza il consenso esplicito della persona interessata. I Costruttori hanno avuto tre anni per adattare la loro produzione all'adozione di questa nuova tecnologia. Il Parlamento Europeo, infatti, ne aveva votato l'obbligatorietà il 28 aprile del 2015. Secondo le stime effettuate all'epoca da quest'ultima, l'Emergency Call permetterà di ridurre il numero dei decessi sulle strade della UE di circa il 10%, quindi contribuirà a salvare circa 2.500 vite ogni anno. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La prova

Al volante del grande Suv elettrico con prestazioni da super sportiva: un mondo a parte per concezione, tecnologia e prezzi. Il futuro è già qui

ALBERTO CAPROTTI

L'esperienza inizia appena ti avvicini: basta avere la chiave in tasca e la portiera del guidatore si spalanca da sola. Una volta a bordo, toccando il pedale del freno, la porta si richiude. E si apre un mondo. Che può entusiasmare, come pure lasciare indifferenti: è questo il destino della vettura più "avanti" che esista in commercio. Se ami l'automobile, una Tesla è un universo a parte. Se la consideri solo un mezzo di trasporto, allora quasi tutto può apparire superfluo.

Per provare a comprendere la filosofia che sta dietro il marchio americano che incarna il modernismo più puro della mobilità elettrica, abbiamo provato la Model X 100D, il grande Suv a batteria (lungo più di 5 metri) che ha prestazioni paragonabili a quelli di una Porsche (4,9 secondi nello 0-100 km/h malgrado i suoi 2.400 kg di peso), spinto da un motore elettrico da 538 Cv con 660 nm di coppia disponibili subito. Zero pulsanti sulla plancia, anzi solo due, per le frecce d'emergenza e per aprire il cassetto del cruscotto. Il resto è pelle, legno, alcantara, un mix di elementi e sensazioni anche meno lussuose però di altre vetture in commercio, mentre l'elemento più spettacolare sono le portiere posteriori ad "ali di falco" che si aprono a compasso con un complicato sistema di cerniere.

Il parabrezza enorme con la parte superiore azzurrata e filtrante contro i raggi ultravioletti introduce all'atmosfera dell'interno, spaziale soprattutto per la presenza del mega display



La Tesla Model X, in vendita in Italia a partire da 93.500 euro

I NUMERI

E ora la Model S batte le tedesche

Tesla dà del filo da torcere alle berline tedesche e dimostra che gli europei iniziano a fare a meno dei carburanti tradizionali. Nel 2017 per la prima volta, l'elettrica Model S - berlina del marchio di Elon Musk - ha venduto più vetture dei modelli concorrenti di Mercedes e Bmw, segnando un primo record nel vecchio continente. Secondo i dati di Jato, riportati da Automotive News Europe, le vendite di Model S sono aumentate del 30% (16.132 veicoli), battendo la Classe S che ha segnato un +3% (13.359 unità) e la Bmw Serie 7 che è scesa nelle vendite del 13% (11.735). Il mercato europeo delle auto esclusivamente elettriche si conferma in crescita, con 132mila unità vendute nel 2017 e un segno positivo del 47%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tesla, l'altra automobile

La filosofia Model X: un telefonino con le ruote

verticale da 17 pollici, un tablet gigante che è emblema delle Tesla e che racchiude tutti i comandi. Le funzioni sono quelle di un avanzato sistema infotematico, e quindi navigatore con mappe Google, media player con radio e telefono. L'esperienza di utilizzo è intuitiva, grazie al browser per navigare su Internet, e al super computer di bordo con cui si aziona tutto, dall'apertura delle porte all'altezza dei sedili, la regolazione di sospensioni, luci, riscaldamento, sensibilità dello sterzo, e le prestazioni della batteria. Esattamente come uno smartphone. Di serie un pacchetto di telecamere e sensori che con vari aggiornamenti del software innalzerà progressivamente i sistemi di assistenza alla guida fino teoricamente alla guida autonoma pura. Che al momento è di "livello 2", come quello di molti altri marchi premium: la Model X cioè, frena da sola, mantiene la distanza di sicurezza, evita il superamento involontario della corsia. Ma occorre sempre tenere le

mani sul volante. Per fortuna. Anche perché la sensazione di guida è eccezionale, sorprende soprattutto la silenziosità rapportata alle prestazioni: Model X resta un "giocattolo" costosissimo (da 93.500 euro) ma inebriante, che assicura dinamismo e potenza. Capito autonomia: 565 km dichiarati, 100 in meno quelli reali. Le Tesla fanno il pieno con i "supercharger" dislocati nei pressi dei tratti autostradali per ricariche veloci (30 minuti per 270 km di percorrenza), sufficienti per

raggiungere il supercharger successivo posizionato lungo il tragitto che si imposta sul navigatore e che la mappa individua immediatamente. Oppure alle colonnine che Tesla ha preso hotel ed esercizi commerciali, o infine alla presa di casa con tempi variabili in base alla potenza della rete. Riassunto: qualità assoluta, prezzi per pochissimi, un altro modo di guidare e concepire l'auto. In una parola: per chi non si accontenta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La novità/1

Citroen C4 Cactus, viaggio nel comfort

Asoli quattro anni dal lancio, la Citroen C4 Cactus si spoglia degli abiti casual da crossover per indossare quelli più eleganti di berlina compatta. Modificata nel 90% delle componenti della carrozzeria, la vettura transalpina che dal 2014 ha venduto nel mondo 270mila unità, di cui quasi 25mila consegnate nel nostro Paese, con il restyling di mezza età ha subito una vera e propria metamorfosi che l'ha molto cambiata nello stile e nello spirito. Oiettivo dichiarato del costruttore è di farla diventare il riferimento tra le compatte di segmento C per comfort e, in Italia, di conquistare il podio nelle vendite nella categoria.

In Citroen hanno deciso di sacrificare gran parte dell'originalità e dell'anticonformismo del design della prima serie: così ora, la compatta d'Oltralpe, si presenta come una cinque porte rialzata dall'aspetto più convenzionale. I vistosi Airbump che ne proteggevano le fiancate e che tanto l'avevano caratterizzata, sono stati rimpiccioliti e riposizionati nella parte bassa delle portiere: ne guadagna l'eleganza d'insieme.

Il quid in più rispetto alle proposte della concorrenza è nel comfort di marcia. Più curato nei dettagli, il modello 2018 è, infatti, il primo della gamma a sfoggiare le sospensioni con smorzatori idraulici progressivi. Si tratta di una soluzione coperta da 20 brevetti, sviluppata grazie all'esperienza maturata nei rally, che permette di annullare gran parte degli sbalottamenti provocati dalle irregolarità dell'asfalto. Tra gli optional un'altra novità assoluta: il debutto dei sedili Advanced Comfort che assicurano una guida molto rilassata.

Proposta al lancio con un brillante 3 cilindri 1.2 a benzina da 130 Cv con cambio manuale a 6 marce (da 20.050 euro), oppure con un più riflessivo 110 Cv (da 17.900 euro, con il cambio automatico EAT6 da 20.750 euro) e con un Diesel da 100 Cv (da 19.400 euro), la nuova C4 Cactus vedrà allargarsi la propria offerta a gasolio entro la fine dell'anno con l'arrivo di un altro diesel da 120 Cv.

Damiano Bolognini Cobianchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Notizie e approfondimenti nella sezione "Motori" vai sul sito www.avenire.it

La nuova Kia Stinger e, sopra, la Citroen C4 Cactus



Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La novità/2

Gran Turismo alla coreana Che sorprende la Kia Stinger

Un aggettivo che riassume tutto? Sorprendente. È il primo pensiero che viene guardandola, ma anche guidandola. Si chiama Stinger ed è la dimostrazione definitiva di quanto sia cresciuto il marchio Kia, che è stato capace nel giro di pochi anni di raggiungere un livello di design, di qualità e di tecnologia davvero altissimo. Mancava solo un modello sportivo di elevate prestazioni: eccolo allora. La nuova Stinger non darà volumi di mercato importanti ma è un investimento di immagine straordinario per il brand coreano che il concetto di low-cost se lo è lasciato alle spalle da tempo. Ora prova anzi a dare battaglia alle premium tedesche come Audi A5 e Bmw Serie 4 Gran Coupé, mattatrici della categoria, ma anche all'Alfa Giulia.

La nuova Stinger ha un design molto sportivo dominato da linee tese e squadrate. Il cofano lungo presenta due prese d'aria, la linea di cintura che tende verso il basso all'anteriore per slanciarla, spalle larghe per una maggiore presenza su strada, 4 terminali di scarico cromati, prese d'aria all'anteriore e nella zona bassa delle portiere per far respirare i freni. Il passo più grande per avvicinarsi alle rivali è stato fatto nella cura degli interni. La qualità percepita è molto alta: una vera Gran Turismo prestazionale. «L'arrivo di Stinger - precisa Giuseppe Mazzara, direttore marketing di Kia Italia - non significa che Kia intende spostarsi verso il segmento premium. Questo modello ribadisce invece un concetto preciso: la qualità e i contenuti di Kia, così come le doti dinamiche e il design, sono in linea con il mondo premium. Noi li mettiamo a disposizione della clientela ad un livello di prezzi più accessibile. E con il valore aggiunto dei 7 anni o 150mila km di garanzia».

Sul mercato italiano è offerta con il 2.2 turbo diesel 4 cilindri da 200 cv e 441 Nm di coppia (da 47.500 euro) o con l'esagerato 3.3 V6 biturbo benzina da 370 cv. Emozione pura.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Parcheggi magri, veicoli grassi

Forse perché - causa traffico - si muovono meno, ma anche le automobili ingrassano. Il problema è che chi disegna gli spazi dedicati alle soste non lo sa, o finge di non saperlo. Per non dire poi di chi anni fa ha progettato i garage dove oggi ci tocca parcheggiare: il box è sempre più stretto di quanto servirebbe. Prima bastava, ma le auto si sono ingigantite. Da una generazione all'altra, per esempio, la Volkswagen Golf è passata dai ristretti 3,75x1,61 metri delle origini (1974) ai 4,27x1,79 di oggi. Senza dire poi dei Suv, che oggi largheggiano ovunque. Colpa di chi li costruisce, certo. Ma se li fanno extra-large è perché tutto è cresciuto, e il mercato questo chiede. Quindi, una preghiera ai disegnatori di strisce: sappiate, l'auto magra non esiste più. Aiutateci a parcheggiare, senza strisciare le portiere e appiattirci per uscire dalla vettura, per favore. Ormai è un allarme sociale.