

Sicurezza Pneumatici invernali, importanti ben oltre le norme

Avere quattro gomme invernali è molto meglio che averne solo due. Anzi, è una follia montarne solo una coppia sull'asse di trazione dell'auto, come invece assurdamente consente la normativa europea. La differenza è abissale: spazi di frenata più contenuti, tenuta di strada più elevata, comportamento del veicolo più lineare e prevedibile, maggiore direzionalità in curva e performance migliori. Per dimostrare l'efficacia di questo tipo di pneumatico e la maggior sicurezza garantita con i climi rigidi rispetto a quelli estivi, Assogomma ha organizzato al Sestriere una sessione di test di guida su neve, ghiaccio e asfalto asciutto. Alfa Romeo MiTo, Giulietta e Stelvio, Maserati Ghibli e Volvo V90 le vetture uti-

lizzate per i test, gomme Continental, Michelin, Bridgestone, Goodyear e Pirelli. Le prove comparative, effettuate a zero gradi di temperatura, hanno messo in evidenza la superiorità degli pneumatici marchiati M+S, evidenziando come a livello di sicurezza sia preferibile la loro scelta all'opzione coperture estive e catene a bordo, opzione concessa dove per motivi climatici sono vigenti restrizioni alla circolazione dal 15 novembre al 15 aprile. Notevole anche la differenza di tenuta di strada con diverse tipologie di equipaggiamento, compresa la soluzione mista (due gomme estive e due invernali) permessa dal codice perchè prevista dalla normativa europea, che ha mostrato

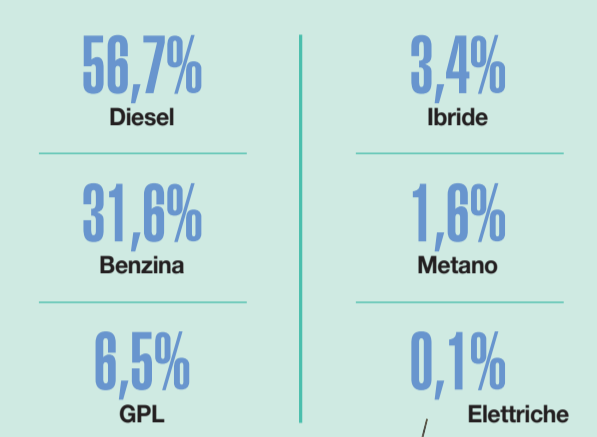
grandi limiti in curva, su fondo innevato, con marcati rischi di testacoda. A fine sessione, Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma, ha chiarito come il cambio di treno di gomme per affrontare l'inverno «non rappresenta un reale maggior costo per gli automobilisti ma un'opportunità per viaggiare più sicuri. Serve poi ricordare che le norme europee prevedono la distinzione fra i due tipi di invernali. Ci sono quelli con la sola marcatura M+S e quelli che hanno anche il pittogramma alpino a tre punte. La prima è un'autocertificazione del Costruttore, la seconda viene concessa solo dopo il superamento di determinati test. Come Assogomma consigliamo questi ultimi». (A.C.)

Ford È sempre Fiesta Con più qualità e tecnologia

È stata per anni l'automobile straniera più venduta in Italia e la regina delle "cittadine". Ora ha dovuto cedere il primato, ma la nuova generazione della Ford Fiesta è talmente migliorata dal punto di vista estetico e dei contenuti che non è difficile pronosticarle una rapida risalita. Abbiamo provato la versione 1.5 Tdci da 85 Cv in allestimento Titanium in versione 3 porte, scelta un po' penalizzante per l'accessibilità ma che fa guadagnare alla vettura parecchio in tema di estetica, più grintosa e sportiva. Anche sulla 3 porte comunque lo spazio a bordo non manca, specie per chi sta davanti: ottima la qualità degli assemblaggi, e le plastiche sembrano molto meno povere di quelle della serie precedente. La versione Titanium (in listino da 18.000 euro) ha di serie già quasi tutto ciò che serve, a iniziare dal grande schermo centrale da 8 pollici a forma di tablet dal quale si comandano le principali funzioni di bordo. Ford definisce la nuova Fiesta come «l'auto più tecnologica del suo segmento»: in effetti 3 radar, 12 sensori e 2 telecamere vigilano sulla sicurezza esterna e completano i sistemi di assistenza alla guida disponibili. Il traffico cittadino resta il suo "terreno" preferito: il motore 1.5 Tdci garantisce scatto e potenza, a volte anche troppa per il peso e le dimensioni della vettura, ma la guida resta morbida e confortante. Come i consumi: 16 km con un litro in città e 24 in autostrada non sono affatto male. (A.C.)



Immatricolazioni 2017 in Italia



Honda Messa alla prova in condizioni reali La Civic si regala il diesel più pulito

La nuova Civic che, ad un anno esatto dal lancio dell'ultima versione, arriva nella declinazione diesel. Esteticamente nulla cambia rispetto alla versione a benzina, a partire dal design sportivo che è stato completamente riprogettato dagli ingegneri di Honda per la creazione di questa decima generazione. Nuova Civic, incarna pienamente la filosofia nipponica dell'Otokamae, ovvero un senso di grazia ed eleganza con linee scolpite e un look risoluto e aggressivo abbinati ad un elevato livello di efficienza aerodinamica. Sotto al cofano invece il motore diesel è stato completamente rinnovato per dar vita al 1.6 i-DTEC, che si conferma agile e silenzioso durante la marcia. Le emissioni di CO2 sono di soli 91 g/km, i consumi di carburante corrispondono a 3,4 l/100 km. Tra le migliorie apportate, la riduzione dell'attrito dei cilindri, una conversione dei NOx più efficiente e ulteriore sviluppo alla guidabilità dell'auto. Il diesel i-DTEC 1.6 è inoltre uno dei primi motori a essere ufficialmente testato secondo la procedura Emissioni Reali di Guida (RDE) per convalidare i livelli di NOx e di emissione del particolato. I prezzi partono da 23.900 euro. (A.C.)

Gli "irriducibili" del motore termico

Tendenze

Toyota le elimina e molte città studiano di diventare "diesel-free" ma il mercato, nonostante gli scandali legati alle emissioni, premia ancora le auto a gasolio. Così Mercedes lo accoppia all'elettrico. Resiste anche la benzina: PSA la rende "eco" con il filtro antiparticolato

La prossima Subaru? Inizialmente arriverà sul mercato solo a benzina. L'ultima nata di casa Mitsubishi? Pure. E la nuova Honda Civic? Diesel anche quella. Pensate di trovare una classica e vendutissima utilitaria come la Ford Fiesta in versione ibrida? Scordatevelo. Il mondo gira dall'altra parte, l'auto spinge la spina, Toyota addirittura il motore termico l'ha messo al bando dall'inizio di quest'anno, eppure molti costruttori non hanno alcuna intenzione di abbandonarlo anche se parecchie città nel mondo hanno già annunciato la data oltre la quale bandiranno il gasolio dalle loro strade. Anche Milano ci sta pensando, un'altra delle sue splendide idee finto-ecologiste che non puliscono l'aria ma fanno bene alla coscienza. Però al mercato questo non interessa: nel 2017 per l'88,3% degli italiani che hanno comprato una vettura nuova l'hanno scelta con il motore tradizionale. Così il Gruppo PSA investe su un nuovo benzina Pure-Tech sempre più pulito, e Mercedes non rinuncia al diesel abbinandolo addirittura all'elettrico nel suo prossimo ibrido. Perché la teoria è una cosa, la realtà e gli interessi commerciali un'altra. (A.C.)



Mitsubishi Il Suv ispirato alle coupé Eclipse Sport fuori dal coro

Linee dinamiche e dimensioni compatte: la Eclipse Sport è un Suv di 4,40 metri dal design ispirato alle coupé che abbina uno stile fuori dal coro a soluzioni tecnologiche avanzate. Si tratta di un modello su cui Mitsubishi Italia fa molto affidamento per conquistare un tipo di clientela solitamente attratta dai marchi tedeschi. Provato su strade di montagna e sotto una nevicata abbondante, nella configurazione a quattro ruote motrici, abbinata al cambio automatico CVT, l'Eclipse Sport ha evidenziato un comportamento dinamico sincero e un'ottima motricità. Alla guida infonde sicurezza e offre un ottimo livello di comfort acustico. Punti negativi la scarsa visibilità posteriore e dalla rumorosità del cambio nell'utilizzo sportivo. Tutti da verificare, invece, i consumi, che nel breve test montano effettuato con la versione a trazione integrale e cambio CVT sono parsi comunque superiori al dichiarato di 7,0 litri/100 km nel ciclo misto. Inizialmente viene proposta con un solo motore a benzina, trasmissione a trazione anteriore o 4x4 a gestione elettronica e cinque livelli di allestimento. La versione Diesel, equipaggiata con un 2.2 da 150 Cv, sarà proposta solo con le quattro ruote motrici ed è attesa entro il quarto trimestre del 2018. Per le varianti a GPL, al momento in fase di sviluppo, i tempi sono incerti. Il listino parte da 24.950, con cinque anni o 100mila km di garanzia.

Damiano Bolognini Cobianchi

Dall'alto al basso, le nuove Honda Civic, Ford Fiesta, Mitsubishi Eclipse Sport e Subaru XV

Approfondimenti, test e notizie nella sezione Motori vai sul sito www.avvenire.it



Subaru La nuova XV beve solo verde E fuoristrada è anche meglio

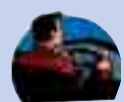
Nei prossimi mesi arriverà anche una versione GPL, ma per ora è disponibile solo a benzina. Per la nuova XV, sua "best seller" (in Italia, nel 2017, su 3.317 Subaru vendute ben 1.361 erano XV), il marchio giapponese ha deciso di puntare tutto su questo tipo di alimentazione soprattutto perchè, nei mercati strategici, più del 90% delle vendite Subaru sono con motori benzina. An-

che in Italia, uno dei pochi mercati dove il diesel piace ancora tanto, nel 2017 la forza della "verde" sul modello è cresciuta però fino a superare la soglia del 50%. Per la nuova versione con il motore 1.6 sono disponibili i quattro allestimenti Pure (22.990 euro), Style (25.990 euro),

Style Navi (27.990 euro) e Premium (30.490 euro); per la versione 2.0, invece, si può scegliere fra l'allestimento Style Navi (29.990 euro) e Premium (32.990). Tutte, in comune, hanno il sistema di assistenza alla guida EyeSight, la trazione integrale permanente, l'X-Mode e il cambio automatico Lineartonic. Ottimo il fatidico rapporto qualità/prezzo che rappresenta un punto a favore della nuova XV, soprattutto dopo averla testata in strada (senza famiglia e senza lode) e in fuoristrada (semplicemente eccezionale) in un percorso molto impegnativo dove la XV si è disimpegnata facendosi apprezzare per la straordinaria tenuta di strada (ottime le sospensioni), per stabilità, maneggevolezza, precisione dello sterzo e per il comfort in generale.

Ferdinando Sarno

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Parcheggio per pantofole

Anche le pantofole, come le automobili, oggi possono parcheggiarsi da sole, nell'apposita scarpiera. Non è uno scherzo: la novità arriva dal Giappone e a lanciarla è Nissan che ha messo a disposizione la tecnologia "ProPilot" utilizzata sulle sue vetture anche per l'uso di altri oggetti. Così un hotel giapponese offrirà agli ospiti una serie di comfort: le pantofole, i tavolini e i cuscini che si riordinano da soli. In effetti, ne sentivamo la mancanza. Come cantava Bennato, forse questo sembrerà strano ma la ragione ci ha un po' preso la mano. Stiamo esagerando, e la tecnologia delle auto - nata per cose magari superflue ma non inutili quando di mezzo c'è la sicurezza - rischia di debordare nell'assoluta follia. Occorrerebbe fermarsi. Il problema è trovare il freno. Ormai è automatico pure quello.