


SICUREZZA ATTIVA: 15 «MEDIE» A CONFRONTO

Quanto

L'Alfa «147» si conferma al primo posto tra le «medie» più vendute. Ultima la Ford «Focus», unica senza l'Esp. Ma le posizioni si invertono nelle prove di crash

LE 15 PROTAGONISTE

	Alfa Romeo « 147 1.9 Mjet Q2 » € 25.441 • Esp di serie su tutta la gamma		Mazda « MAZDA3 2.0 TD Energy » € 22.656 • Esp di serie su tutta la gamma
	BMW « 118d Futura » € 30.201 • Esp di serie su tutta la gamma		Opel « Astra GTC 1.9 CDTI » € 24.251 • Esp di serie su tutta la gamma
	Citroën « C4 2.0 HDi Exclusive » € 23.911 • Esp di serie su alcune versioni		Peugeot « 307 HDi » € 22.301 • Esp di serie su alcune versioni
	Dodge « Caliber 2.0 SXT Sport » € 22.251 • Esp di serie su alcune versioni		Renault « Mégane 2.0 dCi GT » € 23.901 • Esp di serie su alcune versioni
	Fiat « Bravo 1.9 Mjet Emotion » € 22.951 • Esp di serie su alcune versioni		Seat « Leon 2.0 TDI DSG » € 23.346 • Esp di serie su alcune versioni
	Ford « Focus 2.0 TDCi coupé » € 19.401 • Esp di serie solo su «2.5 turbo»		Volkswagen « Golf 2.0 GTD » € 28.048 • Esp di serie su tutta la gamma
	Honda « Civic 2.2 i-CTDi Type-S » € 25.951 • Esp di serie su tutta la gamma		Volvo « C30 2.0D Momentum » € 26.501 • Esp di serie su tutta la gamma
	Kia « c'eed 1.6 CRDi VGT EX » € 18.451 • Esp di serie su tutta la gamma	Note: tutte le vetture della prova erano dotate del controllo elettronico della stabilità, con l'unica eccezione della Ford «Focus».	

sono **sicure**



■ prova speciale Sicurezza attiva: 15 «medie» a confronto

Per acquistarne una, l'utente medio spende dai 15 ai 30.000 euro. Non sono pochi soldi e devono essere spesi bene. Ogni mese, in Italia, sono più di ventimila le persone che si orientano su un'auto di questa categoria. La vogliono bella, veloce, confortevole, affidabile... e sicura. Soprattutto sicura. I progressi fatti in questi ultimi anni nel campo della sicurezza sono innegabili; ciò nonostante restano differenze di comportamento, a volte molto sensibili, tra un'automobile e l'altra. Lo verificiamo ogni mese in occasione delle nostre prove su strada. Cosicché, visto anche il proliferare di nuovi e interessanti modelli, abbiamo organizzato questa prova speciale, centrata proprio sulla verifica delle qualità dinamiche.

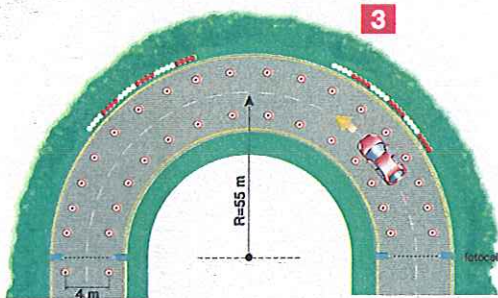
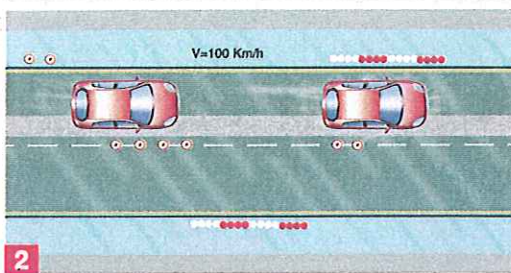
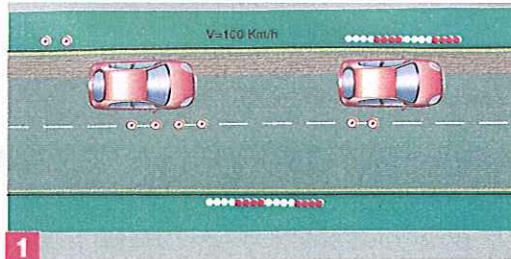
Alla sbarra le ultime novità, come la Fiat «Bravo», la Honda «Civic», la Kia «C'eed» e la Volvo «C30», messe a confronto con le concorrenti più apprezzate dal pubblico. Noterete che manca all'appello la nuovissima Toyota «Auris»: la Casa giapponese, purtroppo, non ha ritenuto opportuno fornirci una delle sue vetture per questo genere di prove. Per quanto riguarda i test, infine, qui ci siamo limitati ad analizzare soltanto le caratteristiche che riguardano la sicurezza di marcia. Pertanto, nelle prossime pagine, parleremo di frenata, tenuta di strada e stabilità nelle più diverse condizioni.

ALLA RICERCA DEL LIMITE

Le quindici auto hanno dovuto superare, per prima cosa, i test di frenata. Oltre al classico «panic stop» da 100 km/h (a minimo carico e con impianto freddo), le concorrenti si sono date battaglia negli speciali test sui fondi non omogenei: asfalto asciutto e pavé e, soprattutto, ghiaccio (riprodotto in pista con lastre di granito) e asfalto bagnato, dove le sorprese non sono davvero mancate. Poi è stata la volta dei test di stabilità in curva e in rettilineo, su asfalto asciutto e bagnato (vedere i disegni in queste pagine). Per ultima, la verifica della tenuta di strada, sull'anello circolare con raggio di 55 metri. Nelle pagine che seguono trovate una breve descrizione di come si sono comportate le quindici auto (rigorosamente in ordine alfabetico), ciascuna accompagnata da una tabella dove sono stati sintetizzati i risultati delle varie prove (che, peraltro, sono una sintesi della messe di dati acquisiti durante i test). A pagina 169 trovate, invece, la classifica finale. Il voto, espresso in decimi, nasce da un'attenta analisi nella quale hanno peso sia i giudizi espressi dai collaudatori sia i valori rilevati in pista. ●●●

PAVÉ E GHIACCIO

Le frenate più impegnative sono quelle sui fondi di aderenza diversa: asfalto-pavé (disegno 1) e asfalto bagnato-ghiaccio (cosiddetto μ -split, disegno 2). Nel primo caso si testano eventuali effetti di risonanza, nel secondo gli spazi di arresto e la guidabilità.

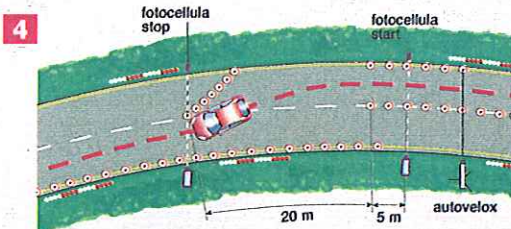


TENUTA DI STRADA

Il test si svolge su una curva di raggio costante (55 m, disegno 3) che il pilota affronta per velocità crescenti, fino a trovare il limite di tenuta. Si misura il «g» laterale.

STABILITÀ SU ASCIUTTO

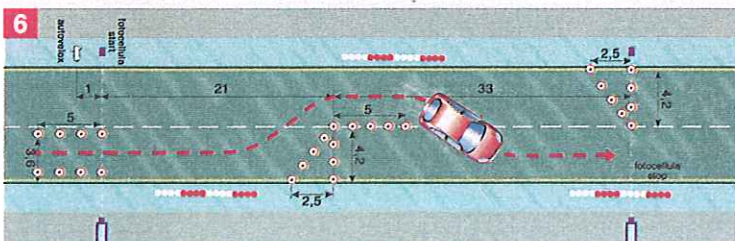
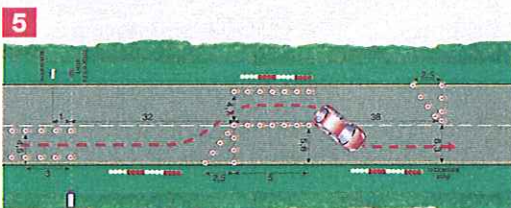
Sono due i test di stabilità su asfalto asciutto che le quindici auto hanno dovuto superare: in curva (disegno 4) e in rettilineo (disegno 5).



Curva raggio = 170 m

In tutti e due i casi, il pilota affronta il test a velocità sempre più elevata fino al limite di stabilità.

Si misurano la velocità d'ingresso e di percorrenza (media).



TENUTA E STABILITÀ SUL BAGNATO

La guidabilità su asfalto bagnato è stata verificata con questo doppio cambio di traiettoria che simula, come i due test sull'asciutto, una manovra d'emergenza (ostacolo improvviso). Tutti i test di stabilità sono effettuati con l'acceleratore rilasciato.