

■ sportello@quattorruote.it



Che cosa fare se il Dpf va in crisi

Filtro intasato ripristino dovuto

A dottando una guida «risparmiosa», secondo i consigli di «Quattorruote», si è intasato il filtro antiparticolato della mia Saab «9-3 1.9 TID». Secondo il sarcastico capofittina della concessionaria a cui mi sono rivolto, «bisogna andare allegri per non intasare il filtro». Il fatto è che tale dispositivo non è nemmeno menzionato nel libretto di uso e manutenzione né è specificata la procedura per lo «spurgo» (percorrere alcune decine di km a 2000-3000 giri/min). Mi è stato consigliato di aspettare che s'intasi del tutto, pagare circa 250 euro per la pulizia del filtro, ripetibile non più di tre volte, dopodiché sostituire il pezzo, comprendente il catalizzatore, che costa 1400 euro. Il catalizzatore, come avete sempre detto sulla rivista, per direttiva comunitaria deve durare almeno 80 mila chilometri: così, invece, si aggira la legge.

GIOVANNI PANDOLFI Genova

■ **La posizione di «Quattorruote»** è sempre stata coerente: sono le industrie a dover modificare le auto per renderle adatte all'utilizzo nel mondo reale e non gli automobilisti a dover modificare il loro stile di guida per adeguarlo a vetture tecnicamente immature. Chi acquista una diesel lo fa anche per i ridotti consumi e le contenute emissioni di CO₂, doti vanificate dalla necessità di tenere il motore su di giri in città o di percorrere tratti di strada supplementari dove il traffico è più scorrevole. Nel dicembre 2007, nell'articolo «Stai su di giri», criticammo proprio la scelta delle Case di risolvere il problema dell'intasamento dei filtri imponendo di guidare utilizzando le marce basse al fine d'aumentare la temperatura dei gas di scarico. A darci ragione sono stati anche due noti avvocati da noi interpellati, che, nell'aprile 2008 (nell'articolo «Processo al filtro»), avevano descritto ai lettori le vie

legali da percorrere per far valere i loro diritti, a dispetto delle assurde clausole inserite dalle Case nei manuali d'uso delle vetture. Il signor Pandolfi deve, quindi, insistere affinché il venditore dell'auto sistemi la vettura: la soluzione è che la Saab metta a punto una mappatura migliorata della centralina perché su una vettura usata è poco probabile poter intervenire su altre parti. Al limite si può arrivare alla richiesta di sostituzione della vettura se non fosse possibile sistemarla nonostante vari interventi.

Sulle auto Euro 5, dove il filtro è di rigore, la situazione dovrebbe migliorare proprio perché le Case dovrebbero aver rivisto integralmente sia l'impianto di scarico (con un Dpf differente e più vicino al motore, in posizione più calda) sia la centralina del motore: componenti dalle quali dipendono comportamenti anche molto diversi di propulsori che pure sono meccanicamente identici.

IN BREVE

■ BAMBINI SEMPRE SUL SEGGIOLINO

Ho una bimba di due anni e mezzo. Può sedere sul sedile posteriore con un adulto a fianco?

LETTERA FIRMATA

■ **No. I bambini di statura inferiore a 1,5 metri devono essere assicurati al sedile da un sistema di ritenuta adeguato al loro peso. Con una eccezione, il trasporto in sovrannumero: fino all'8 maggio 2009, oltre al numero massimo di passeggeri indicato sul libretto, è consentito trasportare sulle auto anche uno o due bambini fino a dieci anni, purché sistemati sui sedili posteriori e accompagnati da un passeggero di almeno 16 anni.**

Quando il pneumatico di primo equipaggiamento non è di una marca primaria

IMPOSSIBILE SCEGLIERE LE GOMME DELL'AUTO IN CONSEGNA

■ **Ho una Volkswagen «Polo TDI Confortline». Dopo otto mesi e 11 mila km, percorrendo l'autostrada Palermo-Trapani a 120 km/ora, è scoppiato il pneumatico anteriore destro. L'auto è finita contro il guard rail dopo aver fatto cinque testa-coda. Solo dopo l'incidente mi sono accorto che la vettura montava pneumatici Matador. Quanto sono affidabili queste gomme?**

EMILIO MATERA Palermo

■ **Da tempo su certi modelli le Case montano pneumatici di marche poco note sulle cui**

prestazioni potrebbero sorgere perplessità. È, però, vero che una gomma, per ottenere l'omologazione di primo equipaggiamento, deve superare numerosi test che dovrebbero garantire uniformità di comportamento a prescindere dal fornitore. Il condizionale è d'obbligo, visto che la necessità di limitare i costi potrebbe indurre a una minore severità di giudizio nei confronti di prodotti più economici ma meno performanti. Comunque, all'atto dell'acquisto della vettura non è prevista la possibilità di scegliere i pneumatici. Quanto alla Matador, la marca fa parte del Gruppo tedesco Continental.



L'Europa è all'avanguardia rispetto al resto del mondo per quanto riguarda la tecnologia e l'eco-compatibilità del pneumatico. La regolamentazione prevede la riduzione dei livelli di resistenza al rotolamento del pneumatico. Livelli più bassi di resistenza al rotolamento e sistemi di controllo della pressione del pneumatico forniti di serie sui veicoli in circolazione nelle strade europee, contribuiranno a ridurre il consumo di carburante, risparmiando annualmente 5 - 7 milioni di tonnellate di CO₂, riducendo in questo modo le emissioni di CO₂ di circa 5 g/km. Ciò mostra l'impegno dell'industria del pneumatico nei confronti di una riduzione dell'emissioni di CO₂.

Per la prima volta, regolando anche i livelli di resistenza al rotolamento dei pneumatici dei camion, l'UE sta anticipando le disposizioni relative all'emissione di CO₂ stabilite per il settore europeo dell'automotive.

Il Regolamento prevede inoltre livelli minimi di aderenza su bagnato del pneumatico, contribuendo ad assicurare la distanza minima d'arresto, in conformità ai regolamenti dell'UNECE.

Infine, sono previsti anche riduzioni dei livelli di rumore da rotolamento dei pneumatici. Se a ciò aggiungiamo l'impegno degli Stati Membri ad adottare le misure necessarie per ridurre il rumore delle strade attraverso i miglioramenti delle infrastrutture, l'UE beneficerà di una generale riduzione del rumore causato dal traffico.

Il nuovo Regolamento relativo ai requisiti del pneumatico sarà in vigore a partire da novembre 2012 e si applicherà progressivamente all'intero mercato al ricambio dei pneumatici.

Il Segretario Generale di ETRMA, F. Cinaralp ha commentato che: "nell'attuale situazione economica, l'approvazione del Parlamento garantisce all'Industria una prospettiva tecnica e legale che consentirà di pianificare gli investimenti e di sviluppare prodotti in grado di aumentare sempre di più le prestazioni legate alla sicurezza stradale a favore degli automobilisti riducendo, allo stesso tempo, l'impatto ambientale".

Il Consiglio dei Ministri dovrebbe formalizzare il Regolamento del Parlamento Europeo in prima lettura nel corso del mese di maggio.