

Consumi quante bugie

Due modelli Panda e Golf "bevono" molto di più di quanto dichiarano i costruttori. Lanciamo una class action per farti risarcire.

Segreti e bugie. Quelli che le case automobilistiche usano per vendere più automobili, spacciandole per molto convenienti sotto il profilo dei consumi. La pubblicità la fa facile, sembrano tutte rose e fiori, comprese le emissioni di anidride carbonica ridotte al lumicino. Emissioni e consumi così bonari, come quelli pubblicizzati, sono una strategia di vendita molto sfruttata, un po' per dare un'illusione di convenienza e un po' per valorizzare gli sforzi che il settore automobilistico ha

fatto negli anni per ridurre il proprio impatto ambientale. Abbiamo voluto vederci chiaro, iniziando a indagare il comportamento di due grandi aziende automobilistiche, Fiat e Volkswagen. Abbiamo misurato in laboratorio i consumi di Panda 1.2 e di Golf 1.6 TDI, attenendoci alle regole del gioco, ovvero a un sistema obsoleto e poco realistico di prove di omologazione, una procedura che risale al 1980, ancora in vigore senza modifiche. Prove in cui i costruttori hanno gioco facile nell'ottenere risultati molto più ottimistici di quelli che si possono

avere in strada. Il risultato è un divario enorme tra la realtà (guidare in città e fuori) e i test realizzati sui rulli di laboratorio. Una differenza che agli acquirenti di automobili può costare qualche centinaio di euro l'anno in più di carburante, non importa se benzina o gasolio (vedi il riquadro a pagina 23). Un dato paradossale, se si pensa ai progressi raggiunti dall'industria del settore negli ultimi decenni. Il tutto avviene apparentemente nella legalità, perché le case automobilistiche altro non fanno che seguire le indicazioni del ciclo



Fiat e Volkswagen hanno tradito le aspettative dei consumatori con false promesse di risparmio.

Nedc (*New European Driving Cycle*), quello di più di 30 anni fa appunto, che per ironia della sorte continua a essere chiamato “new”.

Come sfrutto al meglio la legge

Il problema dei consumi ridimensionati è noto da tempo.

Un anno fa lo studio dell'associazione indipendente europea *Transport & Environment* aveva rivelato i trucchi usati per addomesticare i risultati dei test, che rientrano nelle lasche regole previste dalla legge (riportiamo i principali nella grafica alle pagine seguenti).

Le case automobilistiche, quindi, agiscono apparentemente nell'ambito della legalità, ma all'atto pratico si prendono libertà inaccettabili. Pneumatici gonfiati all'inverosimile per ridurre la resistenza; sporgenze della carrozzeria ricoperte di nastro adesivo per migliorare l'aerodinamica del veicolo; esclusione della quasi totalità degli optional per diminuire il peso dell'auto.

La normativa Nedc non fissa in modo rigido i parametri e le modalità per effettuare i test di omologazione, ma prevede invece un ampio margine di tolleranza tra i valori massimi e minimi misurabili. In pratica, i costruttori, per ottenere risultati di consumo inferiori a quelli reali, hanno potuto forzare i parametri e individuare così le condizioni più vantaggiose, ottenendo valori teorici, ben lontani dalle normali condizioni di utilizzo del veicolo.

La tolleranza della normativa, in passato giustificata da difficoltà tecniche nella riproduzione dei parametri, oggi viene sistematicamente piegata per interesse. Gli accorgimenti utilizzati in fase di test, seppur non espressamente vietati, non fanno altro che sovrastimare le prestazioni del veicolo.

In definitiva, seppur in un'apparenza di legalità, le case automobilistiche traggono in inganno i clienti, proprio su uno degli aspetti che più condiziona l'acquisto di un'auto: il consumo di carburante.

Dal 2015, secondo quanto stabilito dalla normativa europea, entreranno in vigore limiti più bassi per le emissioni dei veicoli, ma finché non si rimette mano all'intero ciclo di omologazione la sostanza non cambia. Solo nel 2017 dovrebbe arrivare un nuovo test, conosciuto con l'acronimo di WLTP (che sta per *Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure*), con prove più aderenti alla realtà.

Non sarà facile farlo passare in Europa, dove le pressioni dell'industria automobilistica, con in testa la Germania, sono molto forti.



Il nostro laboratorio non mente

Ma tutto questo ai produttori ancora non basta. Con le nostre prove di laboratorio abbiamo verificato che vanno oltre. Basta leggere i numeri del nostro test, che trovate alle pagine seguenti: i consumi e le emissioni rilevati in laboratorio sono sempre di parecchio superiori a quelli dichiarati nelle pubblicità delle auto, anche tenendo conto dei margini di flessibilità concessi dalla legge.

Lo abbiamo verificato ripetendo su due auto proprio le stesse prove utilizzate dai costruttori durante l'omologazione. Ebbene, emerge un divario enorme tra quanto dichiarato e la realtà: i consumi e le emissioni della Panda testata sono più alti del 18%, quelli della Golf più del 50%.

Cifre enormi, non giustificabili con la flessibilità concessa dalla normativa: nel nostro test abbiamo rilevato infatti che questa forchetta, anche sfruttando i trucchi nella legalità, si ferma al 7%. Ci sono prove inequivocabili, insomma, che alla base dei risultati così ottimistici dichiarati dalle pubblicità delle due case automobilistiche c'è non solo trucco e barbatrucco, ma anche qualcosa di più. Fiat e Volkswagen hanno così creato false aspettative di risparmio e ingannato i consumatori con una pratica commerciale scorretta.

Una class action per il risarcimento

Hai comprato la macchina nuova, probabilmente attratto anche dai bassi consumi, ma poi guidando ti sei accorto che beve molto di più di quanto aveva promesso la pubblicità? Chiederemo ai

IL NOSTRO TEST

FIAT E VOLKSWAGEN ALLA PROVA

Abbiamo affidato a un laboratorio specializzato le analisi su due modelli molto commercializzati: Fiat Panda 1.2 e Volkswagen Golf 1.6 TDI. Sono tra le due auto più vendute in Europa, rispettivamente nelle versioni benzina e diesel.

Per entrambe abbiamo verificato il grado di flessibilità concesso dalla normativa, ovvero quanto è possibile ammorbidire i dati su consumi ed emissioni forzando alcuni parametri di omologazione (Nedc). Ci siamo concentrati sulle prove fondamentali: pressione dei pneumatici, tecnica di guida, temperatura, peso del veicolo. Ogni prova del ciclo Nedc è stata ripetuta più volte. Il risultato del test, poi, è stato confrontato con i dati di consumo e di emissioni dichiarati dalle case automobilistiche.

giudici di risarcire i consumatori danneggiati dalle false promesse delle aziende automobilistiche.

Aderisci alla class action lanciata da Altroconsumo. Per ora riguarda i due modelli testati, ma presto includerà un più ricco parco auto, in base alle segnalazioni che arriveranno dai soci: vai sul nostro sito e indica anche il tuo caso. Il rimborso verrà calcolato sulla base del costo medio del combustibile a partire dal 2009, anno di entrata in vigore in Italia dello strumento dell'azione collettiva.

In America lo hanno appena fatto: il gruppo Ford ha dovuto risarcire i clienti, per aver “ottimizzato” i dati dei consumi di diversi modelli messi in vendita.

Mettiti in azione

Accedi al calcolatore dedicato, inserisci i dati della tua auto e scopri di quanto puoi essere risarcito per il periodo 2009-2014, aderendo alla nostra class action sui consumi di carburante.

◆ Nella prima fase la class action riguarda solo due modelli Fiat e Volkswagen, ma sulla base delle segnalazioni che arrivano dai consumatori, testeremo altre auto e agiremo contro i produttori se verificheremo ulteriori inganni.

> [www.altroconsumo.it / auto](http://www.altroconsumo.it/auto)

I trucchi e le nostre prove

I parametri dichiarati dai produttori su consumi ed emissioni si basano su prove non realistiche e per di più molto malleabili, grazie a una legge anacronistica e permissiva (qui sotto alcuni trucchi per sfruttarla al meglio). Ciò nonostante nel caso di Panda 1.2 e di Golf 1.6 TDI i conti non tornano, la pubblicità decanta prestazioni migliori di quelle ottenibili nei laboratori di omologazione. Lo abbiamo verificato ripetendo le prove Nedc nelle stesse condizioni a cui le case automobilistiche sottopongono i propri veicoli: i dati di consumo e di emissioni dichiarati sono lontani dalle nostre misure, anche sfruttando la flessibilità concessa dalla legge.

IL NOSTRO TEST



RIDURRE IL PESO DEL VEICOLO

Un degli accorgimenti per ridurre il peso dell'auto è eliminare gli accessori di serie. In laboratorio abbiamo alleggerito i rulli di prova di 110 kg, come prevede la legge: i consumi di Panda sono scesi del 4,4%, per Golf dell'1,6%.

IL NOSTRO TEST



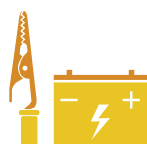
TECNICA DI GUIDA

La legge prevede condizioni di consumo più elevato (accelerazioni, frenate...), ma anche uno scenario di guida ottimale, scelto dai costruttori, che nel caso di Golf ha permesso un risparmio sui consumi del 3%, nel caso di Panda dell'1,4.



LUBRIFICANTI SPECIALI

Un altro accorgimento è il ricorso a lubrificanti speciali, di solito non utilizzati, che permettono a motore e ingranaggi di essere più efficiente, e quindi con consumi ridotti.



ALTERNATORE KO

L'alternatore viene scollegato, in pratica si impedisce il caricamento della batteria, in modo da ridurre al minimo i consumi energetici del veicolo.



AUTO AVVOLTA DAL NASTRO

L'auto viene sigillata con del nastro adesivo per minimizzare la resistenza all'aria. Ogni spigolo o sporgenza viene coperto.



INTERVENIRE SUI FRENI

C'è perfino chi si premura di regolare il freno per ridurre l'attrito tra disco e pastiglia: in pratica ogni attrito non necessario viene annullato.

IL NOSTRO TEST



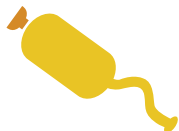
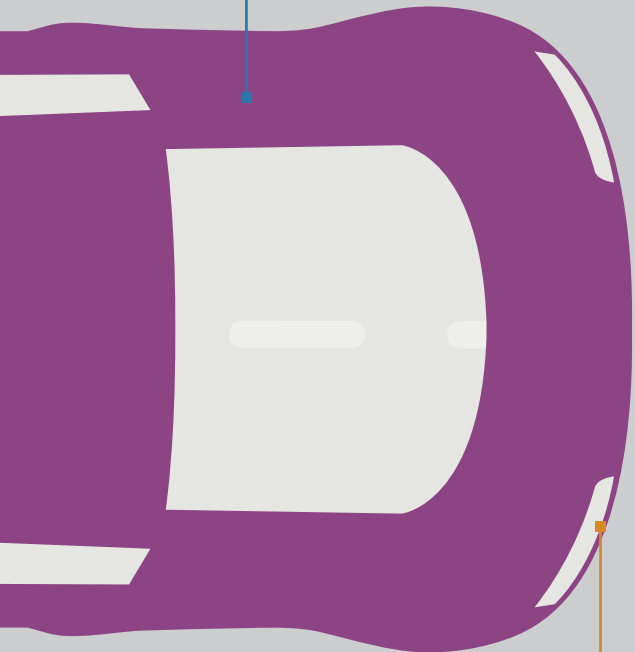
PNEUMATICI STRAGONFIATI

Abbiamo testato le auto gonfiando i pneumatici come da indicazione del produttore, poi abbiamo rifatto il test con una pressione aumentata del 50%, come permette la legge. E così i consumi di Panda diminuiscono del 2,9%, quelli di Golf dell'1,8%.



TEMPERATURA

Le auto possono essere testate in due condizioni di temperatura: nel primo scenario tra 20-25 gradi, nel secondo tra 25-30 gradi. Tra le due diverse condizioni si può ottenere una riduzione dei consumi del 2,3% (è il caso di Panda) o dell'1,5% (Golf).



RISULTATI ARROTONDABILI

Anche sulle tolleranze d'errore le case automobilistiche ci possono marciare, approfittando del fatto che per legge i risultati del test possono essere abbassati del 4%.

IL RIMBORSO CHE CHIEDEREMO

Emissioni e consumi falsati

A causa dei consumi falsi dichiarati, gli automobilisti hanno speso di più. Stimando una percorrenza di 15.000 km in un anno, nel caso di Panda si tratta di 247 euro; nel caso di Golf la differenza è di 509 euro. Sarà questo il rimborso chiesto con la class action. (Le emissioni di anidride carbonica sono calcolate in grammi per km).

FIAT PANDA 1.2 benzina 51 KW

Emissioni dichiarate:
120 g CO₂/km
Consumi dichiarati:
5,2 l/100 km



rimborso per 15mila km
247 €

In realtà le emissioni del veicolo misurate in laboratorio sono maggiori: fino al 25% in più di quanto dichiarato dalla casa automobilistica. Infatti, anche sfruttando al massimo i parametri più favorevoli della legge, la Panda ha emissioni pari a 140,98 g/km, che salgono a 151,95 g/km se si fa riferimento ai limiti di legge meno ottimistici. La differenza di risultati tra i due scenari permessi dalla legge è del 7,2%, quindi molto ampia, ma anche prendendo in considerazione il valore più basso e quindi più favorevole, lo scarto con quanto dichiara Fiat resta alto. Bugie vengono dette anche sui consumi, pari a 6,11 litri per 100 km, invece che 5,2 l/100 km, come dichiarato.

VW GOLF 1.6 diesel TDI BM 77 KW

Emissioni dichiarate:
99 g CO₂/km
Consumi dichiarati:
3,8 l/100 km



rimborso per 15mila km
509 €

In realtà le emissioni del veicolo sono molto più alte: il 50% in più di quanto dichiarato nel libretto dell'auto. Infatti equivalgono a 160,40 g/km, se si fa riferimento ai parametri meno ottimistici, e a 154,50 g/km se si guardano i parametri più generosi utilizzati dalle case costruttrici. Questa differenza di risultati tra i due scenari (3,7%) è permessa dalla legge. Volkswagen, però, spinge sull'acceleratore e dà ben altri numeri, cioè solo 99 grammi di CO₂ per km. Falsità anche sui consumi: dichiara 3,8 litri ogni 100 km, invece sono 5,83.