

Tre su quattro delle macchine guidate da giovani guidatori maschi e femmine hanno carenze di sicurezza, alcune delle quali sono serie. Questa è la conclusione raggiunta dalla campagna tedesca sulla sicurezza della strada Safety Check 2014. Circa il 46% dei 16.000 veicoli testati aveva difetti riguardanti il telaio, le ruote e la carrozzeria, il 43% riguardanti l'illuminazione, l'elettricità e l'elettronica, e il 34% riguardanti il sistema di frenata.

“È importante dare supporto pratico ai giovani guidatori nella loro vita di ogni giorno e renderli consapevoli della sicurezza sulla strada”, ha detto il Ministro tedesco dei trasporti Alexander Dobrindt alla fine della campagna di quest'anno. Clemens Klinke, Membro del Consiglio di Dekra SE responsabile per la Business Unit Automotive, ha spiegato: “Il tasso di difettosità mostra un leggero andamento verso il basso, che è incoraggiante. Ma più dei tre quarti dei veicoli ispezionati durante il controllo di sicurezza mostrano ancora difetti tecnici. Quindi c'è ancora molto da fare!”

L'età media dei veicoli guidati dai giovani era di 11,7 anni, che è quasi tre anni più vecchia del totale delle auto private in Germania. Il tasso di difettosità, che sale con l'aumentare dell'età del veicolo, è quindi molto evidente. Mentre il 28% dei veicoli con meno di tre anni d'età non aveva difetti, la cifra saliva fino quasi al 71% per veicoli tra i 7 e i 9 anni d'età. È anche risultato evidente che i sistemi di sicurezza elettronica dovevano essere regolarmente controllati per assicurarsi che fossero completamente operativi. Più del 7% del programma di stabilità elettronica (ESP) e dei sistemi di controllo della trazione (TCS), in Germania conosciuti come Antriebsschlupfregelung (ASR), quasi il 3% degli airbag e il 2.3% dei sistemi di frenata anti bloccaggio non funzionavano.

Lo scopo del Safety Check, che è stato organizzato per l'ottava volta dall'Associazione tedesca per la Prevenzione degli Incidenti Stradali (Verkehrswacht), il Consiglio Tedesco per la Sicurezza Stradale e Dekra, è spiegare i rischi della strada al gruppo d'età maggiormente interessato, quello dai 18 ai 24 anni.

In Germania un nuovo dispositivo migliorerà il collaudo dei sistemi elettronici durante la revisione delle auto dall'estate 2015

Gli ispettori reagiscono al crescente utilizzo dell'elettronica nelle automobili di oggi e a partire da metà 2015 le organizzazioni di ispezione in Germania utilizzeranno il principale adattatore di controllo elettronico per la revisione. Questo strumento di controllo permetterà agli ingegneri di controllare che i sistemi di sicurezza installati dalla fabbrica, come l'airbag, il programma di stabilità di guida ESP e l'assistente per il cambio di corsia, non siano stati cambiati e che lavorino correttamente. Compiendo questo passo gli ispettori del veicolo stanno adattando la loro tecnologia di collaudo alla crescente importanza della

sicurezza elettronica e dei sistemi di assistenza nelle macchine per passeggeri e nei veicoli commerciali, ha annunciato l'esperta organizzazione Dekra.

"In aggiunta al proposito di collaudo condotto finora, il principale adattatore di collaudo ci permetterà di usare l'interfaccia di comunicazione nel veicolo per testare i sistemi elettronici," spiega Gerd Neumann, membro del consiglio di amministrazione di Dekra Automobil GmbH.

Gli automobilisti potranno beneficiare di questa innovazione attraverso i principali risultati delle revisioni rafforzate in materia di sistemi elettronici e di conseguenza una maggiore sicurezza. Dalla prossima estate, la scheda di controllo principale sarà utilizzata anche durante la prova di frenata per autovetture recenti. Ciò migliorerà la prova di frenata, dal momento che la pressione di frenata è ottenuta dalla forza frenante raggiunta nella ruota sarà possibile valutare la distribuzione della forza frenante misurata tra l'asse anteriore e posteriore. Fino ad ora, l'effetto frenante è stato calcolato sulla base della forza frenante misurata dal veicolo e la massa totale. Questo metodo è ormai superato e non riflette più lo stato attuale della tecnologia utilizzata nei veicoli moderni.

Dekra ha utilizzato l'adattatore del controllo principale nelle operazioni di test in varie filiali in Germania per diversi anni. Dalla metà del 2015 l'utilizzo sarà esteso a livello nazionale. Inizialmente, sarà utilizzato nella revisione delle autovetture e veicoli commerciali leggeri. In seguito esso sarà utilizzato anche su veicoli pesanti e autobus.

Sistema di controllo della pressione dei pneumatici per i veicoli nuovi obbligatorio anche per i pneumatici invernali

I pneumatici invernali di tutte le autovetture di nuova immatricolazione in Europa dovranno essere dotati di un sistema di controllo della pressione dei pneumatici (TPMS) dal 1 novembre 2014. Secondo Dekra, il sistema, che è stato opzionale nei veicoli moderni per diversi anni, è ora obbligatorio, indipendentemente dai pneumatici usati - che si tratti di pneumatici estivi, pneumatici per tutte le stagioni, o pneumatici invernali.

"Il costante monitoraggio della pressione dei pneumatici migliora notevolmente la sicurezza", afferma l'esperto dei pneumatici Dekra. La cosa più importante di tutte, una pressione dei pneumatici inferiore a quanto indicato dal costruttore è pericoloso. Essa conduce ad un comportamento di guida instabile e aumenta lo stress meccanico sul pneumatico. In casi estremi, il pneumatico può interrompersi improvvisamente, causando un grave incidente. Se non c'è abbastanza pressione, il pneumatico si consuma in modo non uniforme e il consumo di carburante aumenta.

Secondo l'esperto Dekra è importante avere il sistema di controllo della pressione dei pneumatici installato da un esperto di pneumatici o ad un'officina qualificata. "Le aziende specializzate hanno il know-how e le attrezzature necessarie per installare e controllare i sensori sensibili senza danneggiarli. Sanno anche come istruire i sensori per soddisfare il veicolo in modo che possano funzionare correttamente."

Nei mesi invernali, gli automobilisti dovrebbero di regola utilizzare i pneumatici invernali anche per motivi di sicurezza. I pneumatici invernali offrono migliori caratteristiche di guida su neve e ghiaccio. Non solo, a temperature prossime allo zero, assicurano un migliore contatto con la superficie stradale e di conseguenza una maggiore sicurezza rispetto ai pneumatici estivi. Questo è particolarmente utile in caso di frenata, di pendenze e di curve e in situazioni critiche " afferma l'esperto. I pneumatici invernali (o le catene da neve in auto) sono obbligatori in Italia dal 15 novembre al 15 aprile, dove vige apposita ordinanza.

Montare i pneumatici invernali da metà novembre a metà a aprile e occhio alla pressione!

Secondo Dekra, dal 15 novembre al 15 aprile i pneumatici invernali devono essere montati sulla vettura. La regola si applica ancora in tempi di cambiamento climatico a tutti coloro che utilizzano come mezzo principale di trasporto la loro auto, quando c'è il ghiaccio, la neve battuta, fango o la brina sulla terra. In condizioni invernali è necessario dotarsi di pneumatici invernali o, almeno, di pneumatici universali contrassegnati con il simbolo M + S. Chiunque si avventuri alla guida con pneumatici estivi sulle strade scivolose invernali rischia di incorrere in sanzioni pecuniarie. E' bene ricordare che il peggiore nemico degli pneumatici invernali è la guida con troppa poca pressione. I pneumatici invernali tollerano fino a 0,2 bar oltre a quanto specificato dal costruttore, ma certamente non meno.

Il numero dei concessionari auto continua a scendere

Nel suo nuovo studio per l'organizzazione Dekra, l'Istituto per l'industria automobilistica (Automobilwirtschaft (IFA)) prevede che, in futuro, le case automobilistiche metteranno nuovi modelli sul mercato, ogni tre o quattro anni. Il Direttore di IFA Prof. Willi Diez prevede che il cambiamento di comportamento dei clienti, che è sempre più orientato verso nuovi modelli, così come l'alto livello dell'offerta e l'innovazione, porterà ad una ulteriore riduzione dei cicli attuali di cinque-sette anni. Il culmine di vendita per molti dei modelli di oggi sarà raggiunto in soli due anni. Dopo di che, le vendite si stabilizzeranno solo con in caso di sconti. Piattaforme comuni potranno consentire ai costruttori di sviluppare nuovi modelli in modo rapido e a basso costo. "A causa della tendenza in atto verso l'individualizzazione, tale fenomeno è destinato a continuare in futuro", afferma Diez.

Grandi cambiamenti sono in corso per il settore automobilistico. I maggiori costi di gestione, i mancati obiettivi di vendita, sconti continui sia online sia offline, hanno messo sotto pressione i rivenditori e richiedono un riallineamento strategico nella distribuzione dei veicoli. Per i grandi rivenditori, lo studio propone due nuovi modelli di business: vendita integrata e rivenditori di marca.

Viaggiare al buio: circa 16 milioni di veicoli con illuminazione difettosa

Più di un veicolo su quattro presente sulle strade ha l'illuminazione difettosa. L'analisi effettuata nei primi otto mesi del 2014 dall'organizzazione Dekra durante i controlli principali mostra che il tasso di difetto attuale è del 27,3 per cento. Ciò significa che, dei 61,5 milioni di veicoli immatricolati in Germania, tra il 16 e 17 milioni hanno l'illuminazione difettosa. Il tasso di difetto è leggermente diminuito rispetto all'anno precedente (-0,3 per cento). I difetti più comuni riguardano i fari anabbaglianti, luci della targa, fendinebbia, luci di posizione anteriori, luci di posizione posteriori, luci di arresto e indicatori. La percentuale di autovetture con difetti d'illuminazione è allo stesso livello, al 27,2 per cento.

Euro VI per i veicoli pesanti: il sei per cento in meno di carburante e una classe di pedaggio più vantaggiosa

Veicoli commerciali pesanti moderni con motori conformi alla norma gas di scarico Euro VI funzionano con meno carburante rispetto ai veicoli conformi alla norma Euro V e risparmiano pedaggi. Un test a lungo termine effettuato dalla organizzazione di esperti Dekra ha mostrato che la flotta conforme alla norma Euro VI consuma circa il 6 per cento in meno di carburante rispetto ai veicoli Euro V. In termini di popolazione totale di veicoli pesanti in Germania, con un risparmio del consumo di carburante e minori emissioni di CO₂, significa che 25.000 ulteriori automezzi pesanti sono in grado di operare in modo neutrale per il clima. Il consumo di carburante dei veicoli Euro VI è diminuito di circa due litri a 31,71 litri per 100 chilometri. Ciò significa un risparmio di circa 3.400 euro all'anno. A questo si aggiunge un beneficio di circa 2.100 euro a seguito di una classe di pedaggio più vantaggiosa. I maggiori costi di acquisto di 10.000 euro, in media, possono essere ammortizzati entro i primi due anni.