

# Buferà Euro NCAP sulle minicar

**Euro NCAP, alla quale partecipa anche l'Automobil Club d'Italia (ACI), è tornata a occuparsi di quadricicli, testandone quattro modelli della categoria "pesante" e rilevando, come già nel precedente crash test del 2014, forti carenze in tema di sicurezza dei passeggeri**

**U**n nuovo crash test sui quadricicli effettuato dall'organismo internazionale Euro NCAP. Quattro le minicar, di categoria "pesante" messe alla prova, con risultati giudicati fortemente deludenti. Per questo Euro NCAP, e in Italia l'ACI, tornano a reclamare modifiche legislative e impegno da parte dei costruttori, per migliorare la sicurezza di questi veicoli.

La questione sta sollevando molte polemiche, perché le minicar, che somigliano in tutto alle citycar, e che spesso costano cifre comparabili a queste, sono inserite nella categoria dei motoveicoli, e hanno norme d'omologazione che non prevedono crash test.

## Il fenomeno minicar

Le minicar non sono un fenomeno recente; esistono da decenni. La vera prima diffusione, però, l'hanno conosciuta in Francia, dove furono apprezzate dagli anziani residenti nelle zone rurali. Veicoli economici e dalle prestazioni ridotte, facili da guidare; erano state pensate per brevi spostamenti su strade non trafficate.

Con il tempo i costruttori hanno creato

vetturette sempre più simili ad automobili vere e proprie, sia nella linea che nelle dotazioni accessoristiche. E nelle nostre città è nata la moda di queste "miniauto" fra gli adolescenti, che le ricevono al compimento dei 14 anni dai quei genitori che preferiscono le 4 alle 2 ruote, magari spaventati dal motorino.

Per la legge si tratta di ciclomotori, con potenza limitata a 4 kW e velocità massima non superiore ai 45 km/h; si possono guidare dai 14 anni con la patente AM.

Al di là dell'aspetto estetico, però, le minicar restano dei quadricicli leggeri, costruiti intorno a un semplice telaio in tubi. Quindi non si parla delle costose e pesanti strutture a deformazione progressiva, proprie delle automobili, in grado di proteggere i passeggeri in caso d'impatto.

A questo si aggiunge la pratica di molti ragazzi -ovviamente con l'appoggio di officine consenzienti- di aumentare le prestazioni delle microcar leggere, fino anche a 80 km/h e oltre.

In Italia il mercato dei quadricicli è in espansione: nel 2015 ne sono stati immatricolati 2.577 (2.035 nel 2014), e il parco circolante oggi consta di 80.639 veicoli (78.818 nel 2014).

## Il crash test di euro NCAP

Euro NCAP ha preso in esame quattro modelli: Aixam Crossover GTR, Bajaj Qute, Chatenet CH30 e Ligier M.Go Family.

Attenzione, si parla di "quadricicli pesanti", quindi non delle vetturette guidabili dai 14enni. Nel caso dei veicoli testati, le norme d'omologazione parlano di una potenza massima di 15 kW e di velocità limitata a 80 km/h. Dunque le quattro minicar messe alla prova sono guidabili a partire dai 16 anni d'età, con patenti A1 o B1.

Differenti anche le dotazioni, visto che la M.GO della Ligier è dotata (come optional) di airbag per il conducente.

Il protocollo utilizzato per le prove d'impatto è simile a quello delle citycar, come la Toyota IQ, che è stata utilizzata come termine di paragone nel comunicato con il quale sono stati diffusi i risultati dei test. Solo sono state ridotte le velocità degli impatti (uno frontale e uno laterale), da 64 a 50 km/h.

Il risultato descritto è molto deludente, visto che nel comunicato viene stigmatizzato come nessuna delle minicar testate abbia raggiunto neanche il 50% del punteggio massimo. *"Sebbene alcuni modelli si siano comportati meglio di altri -si legge*

nella nota diffusa dall'ACI, gli standard di protezione offerti ai conducenti sono, in generale, molto bassi, cosa che può determinare seri rischi in caso di incidente". Ed anche l'airbag della Ligier non sarebbe sufficiente a proteggere adeguatamente il conducente in assenza di "miglioramenti all'integrità strutturale del veicolo".

Insomma, secondo il presidente dell'ACI, Angelo Sticchi Damiani, "per questa categoria di veicoli, ci sono ancora seri problemi di sicurezza". Durissimo anche il giudizio di Michiel van Ratingen, segretario generale di Euro NCAP: "è sconcertante rilevare che i quadricicli mancano ancora delle basilari dotazioni di sicurezza ormai comuni nelle auto di piccole dimensioni. Non spingendo i costruttori a fare di più, i legislatori continuano a dare la falsa impressione al consumatore che questi veicoli siano idonei al loro uso". E continua: "poche modifiche di progettazione potrebbero portare a miglioramenti significativi, aggiungendo poco peso e ridotti costi aggiuntivi. Pertanto Euro NCAP torna a chiedere che la sicurezza diventi priorità per i quadricicli pesanti".

## Le polemiche

Nel 2014 Euro NCAP aveva svolto un primo crash test su quattro minicar, rilevando performance molto negative in termini di sicurezza. La denuncia era stata forte, ed era stata accompagnata dalla richiesta ai legislatori di norme d'omologazione più severe. I costruttori invece erano stati invitati a investire di più sulle dotazioni di sicurezza. Oggi Euro NCAP è tornata a testare le minicar, due anni dopo, in ragione di una nuova normativa d'omologazione europea entrata in vigore a inizio anno. E alla luce di questa seconda tornata di prove di laboratorio, oggi reclama nuove modifiche.

Il nodo, come si legge nel comunicato originale di Euro NCAP, è che i quadricicli non sono ancora soggetti alla stessa legislazione delle autovetture. Si tratta di veicoli che sembrano piccole city car e con queste competono nelle vendite. Tuttavia, le loro prestazioni nei crash test sono molto al di sotto di una autovettura di dimensioni analoghe che può essere acquistata di seconda mano più a buon mercato. Insomma, la richiesta, appoggiata anche da ACI, è di introdurre dei crash test anche per le omologazioni delle minicar, cancellando la loro equiparazione (almeno in questo) ai motoveicoli.

## La rezione dei costruttori

Confindustria-ANCMA, che in Italia

riunisce i produttori di minicar, ha reagito piccatamente. Fonti dell'Associazione ci hanno ribadito come i quadricicli siano ben differenti dalle automobili e che con queste non siano confondibili, al di là eventualmente dell'aspetto esteriore.

I quadricicli leggeri -il test Euro NCAP però prendeva in esame quelli pesanti, ndr- sono infatti veicoli che non possono circolare sulle tangenziali urbane né, tantomeno, sulle autostrade. Una differenza che il Legislatore europeo ha voluto ribadire anche con l'ultimo protocollo d'omologazione, appena entrato in vigore (Regolamento Quadro UE 168/2013). Il nodo, secondo i costruttori, sarebbe nel peso, oggi limitato a 425 kg in ordine di marcia (era 350 a vuoto con il precedente protocollo d'omologazione). Al di là dei costi, proprio questo limite non consentirebbe di equipaggiare le minicar con i sistemi di sicurezza propri delle automobili.

Una posizione, questa dei costruttori, comprensibile nei contenuti. La norma d'omologazione c'è e pone dei precisi

paletti. Sicuramente, aggiungere degli equipaggiamenti specifici per la sicurezza richiederebbe investimenti economici difficilmente ammortizzabili. E la modifica del Regolamento Quadro Europeo comporterebbe un iter lunghissimo e per nulla facile.

Tutte cose che comprendiamo. Ciò non toglie che le minicar sono e restano delle... minicar. Vale a dire veicoli pensati per una destinazione d'uso probabilmente differente da quella che se ne fa oggi nelle nostre caotiche città. E nonostante l'impegno anche dei costruttori a rendere difficilmente alterabili le prestazioni dei quadricicli leggeri, restano in circolazione dei veicoli modificati dopo l'acquisto che superano sin troppo agevolmente il limite dei 45 km/h.

**\*Presidente dell'Associazione senza fine di lucro GuidaSicuraMoto e giornalista esperto di assicurazioni**

CATEGORIA DEL VEICOLO	N° veicoli coinvolti	Morti	Feriti	N° infortunati per veicolo coinvolto	Rischio di mortalità
Autovettura	221 632	1 491	144 865	0,7	0,79
Autobus/ Tram	2 667	5	1 982	0,7	0,22
Veicolo commerciale e/o industriale	21 357	159	7 300	0,3	0,87
Velocipede	18 055	273	16 994	1,0	1,77
Ciclomotore	13 341	112	13 514	1,0	0,98
Motociclo	41 625	704	41 817	1,0	1,98
Quadriciclo	637	6	500	0,8	1,10
Altro tipo di veicolo	971	37	549	0,6	4,45
Categoria imprecisata	7 113	16	1 819	0,3	0,26
<b>Totale</b>	<b>327 398</b>	<b>2 803</b>	<b>229 340</b>	<b>0,7</b>	<b>1,00</b>

modello	anno	impatto frontale	impatto laterale	percentuale	stelle
<b>autovettura</b>					
TOYOTA IQ	2016	12 (max 16)	12 (max 16)	75%	***** 5
<b>quadricicli</b>					
AIXAM Crossover GTR	2016	2 (max 16)	10 (max 16)	25%	* 1
BAJAJ Qute	2016	4 (max 16)	6 (max 16)	28%	* 1
CHATENET CH3D	2016	6 (max 16)	6 (max 16)	38%	** 2
MUGO Family	2016	4 (max 16)	6 (max 16)	28%	* 1
Club Car Villager	2014	2 (max 16)	9 (max 16)	23%	- 0
Ligier IXO J Line	2014	2 (max 16)	8 (max 16)	22%	- 0
Renault Twizy 80	2014	6 (max 16)	7 (max 16)	39%	** 2
Tazzari ZERO	2014	4 (max 16)	8 (max 16)	31%	* 1