

Automobilissimo – 26/06/2017 - replica al commento #5 del post all'indirizzo <https://www.kiaclub.it/threads/kia-niro-hev-1-6-gdi-energy-automobilissimo-prova-su-strada.7414/>

Qui di seguito esplichiamo punto per punto le varie obiezioni sollevate dal sig. Grumpy al nostro articolo della Kia Niro, in ottica di fornire una esauriente risposta sia a lei che a tutti gli utenti del forum.

Premettiamo che, dove effettivamente vi sono inesattezze o la spiegazione può generare incomprensioni, abbiamo provveduto a modificare l'articolo per evitare che tali problemi si verifichino per futuri lettori.

Per maggiore chiarezza procederemo per punti nella discussione.

*NO, per me NON si può definire una prova obiettiva quella scritta da automobilismo su Kia Niro, quando vengono scritte inesattezze sul suo powertrain, ovvero la parte principale (e innovativa) dell'auto, tali da far mettere in dubbio che sia stata provata l'auto realmente o per certo che lo si sia fatto con una superficialità disarmante e senza il know necessario. Mi riferisco alla descrizione del funzionamento del suo powertrain in particolare delle evidenti inesattezze riprese nella parte tecnica, che dovrebbe essere un approfondimento, nel quale **si descrivono comportamenti addirittura contrari al reale funzionamento del powertrain koreano ed alla filosofia che ne stà alla base e si espongono situazioni inesatte con grave superficialità.** Questo non dovrebbe accadere da una rivista specializzata in quanto non solo fa disinformazione ma crea dubbi al potenziale cliente o appassionato per le informazioni incongruenti che date rispetto a ciò che può fornire una prova pratica di pochi minuti, un concessionario, le brochure stesse o le informazioni on line.*

Non ci confonda con la rivista Automobilismo; AutomobiliSSIMO è un blog a consultazione totalmente gratuita, gestito da quattro ingegneri, che organizza recensioni auto con mezzi e tempi molto più limitati di una rivista del settore. Questo comporta alcune considerazioni che saranno elencate più avanti nei punti più corretti.

La prova è stata dal sottoscritto e dal mio collega realmente effettuata, se ne può rendere conto dal video che abbiamo pubblicato sul canale Youtube (pertanto l'accusa di sospetto di non aver provato l'auto automaticamente decade) in cui descriviamo le nostre impressioni a caldo.

Dico "a caldo" perché non essendo una rivista rinomata, la partnership con le concessionarie ci permette di testare l'auto in una giornata, e durante il test svolgiamo sia la prova che la raccolta di dati, immagini e tutti i filmati che potete vedere nel montato finale. Questo non è un provare un'auto con superficialità ma è un test drive tipico di molti blog, canali Youtube e di riviste automobilistiche minori. Il permesso di testare una vettura per giorni o settimane è appannaggio di pochi giornali, così come la rilevazione di dati con apparecchiature dedicate. Quindi le nostre sono impressioni di guida che cerchiamo di trasmettere nel modo più completo possibile, e spero ne comprenderà i limiti che non dipendono dalla nostra volontà.

Naturalmente le impressioni contenute nel nostro video sono un'estrema sintesi di quello che abbiamo rilevato; l'articolo è una stesura più lunga e ragionata ma che non può comprendere ogni minimo aspetto nel dettaglio, per questioni di lunghezza dell'articolo.

Vi quote i punti principali che sono totalmente fuori luogo: 1_ " Il funzionamento è identico a tutti gli ibridi già visti finora:" già questo è un controsenso, il powertrain koreano è estremamente differente per concezione dall'ibrido Toyota e già una piccola ricerca sui due sistemi ibridi, sulle differenze tecnologiche delle batterie (a favore di Niro) basterebbe per far capire che ciò che riesce a fare in elettrico Niro non tutti lo possono fare. Da questo NON è come tutti gli altri ibridi. Ma andiamo al dunque:

Tecnicamente ha ragione, perché l'ibrido Kia ha un powertrain diverso da quello Toyota; per funzionamento intendiamo però le logiche di comportamento del sistema alle richieste del guidatore e delle caratteristiche del percorso (quindi non l'aspetto meccanico), che in sostanza rispecchia molto l'ibrido Toyota: parte da fermo con l'elettrico, sopra una certa richiesta di potenza entra in funzione il termico (quindi sopra certe velocità), in accelerazione e ripresa le batterie alimentano il motore elettrico che dà una mano al termico, in decelerazione (quindi rilascio o frenata) il motore termico viene scollegato e spento mentre l'elettrico agisce come generatore per ricaricare le batterie, e il termico da fermo in alcune occasioni può essere tenuto acceso per ricaricare la batteria. Di più ha la funzione veleggiamento, ma il comportamento di base rimane molto simile. E per correttezza aggiungiamo simile a tutti i full Hybrid (per distinguerli dai mild hybrid) presenti sul mercato.

A scanso di equivoci, questa frase è stata corretta per evitare ulteriori dubbi.

*2_ "Da fermo parte l'elettrico; oltre una certa velocità e posizione acceleratore, subentra il termico;" **Ecco questa è pura fantasia! Cosa avete guidato?** Una Yaris? Basta guidarla per 5 minuti per capire che Niro non funziona in questo modo! Anche nelle brochure si evidenzia il fatto che lo scopo di Niro non è quella di utilizzare la marcia in elettrico per le partenze e per le sole velocità urbane (come i powertrain Toyota di Auris, Yaris, Prius 3... per citarne alcuni). Il powertrain di Niro tende ad andare in elettrico ogni volta che la capacità della batteria lo permette in base alla potenza richiesta in modo automatico, che sia da una partenza, che sia per una accelerazione a partire dai 50km/h o 100km/h, che sia per mantenere una velocità di crociera fino a 120km/h (ho fatto anche il video, di più non posso dirlo). E' possibile "forzare" la marcia in elettrico semplicemente mollando il gas e facendo entrare l'indicatore di potenza in charge per poi ridare gas. Personalmente ho fatto degli 0-100 km/h in totale elettrico... non mi pare proprio che si comporti come gli altri ibridi!*

E' sì possibile partire in elettrico ma è per questo tipo di ibrido una totale forzatura come gli stesi ingegneri di Niro fanno capire quando parlano che questa auto è stata pensata per veleggiare e per utilizzare la parte elettrica a velocità di crociera. Difatti partire in elettrico non è sistematico nè sempre facile proprio perchè "non è quello il suo mestiere". Certamente "forzare" la marcia in EV per le accelerazioni piuttosto che utilizzarla anche per le andature in ciclo urbano permette di ottenere consumi anche migliori della concorrenza HSD (e addirittura del dichiarato) e senza utilizzare tecniche di hypermiling. Il mio profilo spritmonitor e quello di altri utenti del forum ne è testimone. Scrivere che "quindi usando uno stile di guida più misurato crediamo non sia così difficile arrivare ai 20 km/l." quando si sta guidando un'auto dotata di ECO pack (16") e quando la quasi totalità di questo forum fa anche meglio pure con i 18" dire che è riduttivo è fare un eufemismo!

In qualsiasi partenza durante il test, l'auto si muoveva i primi metri in elettrico (con il motore termico spento); già con moderate richieste di gas, il termico si avviava istantaneamente e già dai 5-6 km/h veniva innestato e contribuiva alla spinta. Dato che il nostro test ha avuto quasi sempre un utilizzo piuttosto allegro dell'auto, in pochissimi casi ci è successo di viaggiare di solo elettrico (veda ad esempio la parte in fuoristrada nel nostro video, percorsa a passo d'uomo); quindi per il nostro uso l'intervento del termico ha ricordato molto il comportamento di alcuni modelli Toyota. Sul fatto che abbia raggiunto velocità elevate in solo elettrico non ne dubitiamo, soltanto che per arrivarci l'uso del gas deve essere moderato, cosa non sempre possibile in alcuni percorsi extraurbani, e crediamo meno frequente se lo stile di guida non è tranquillo.

Riguardo il forzare la marcia in elettrico, pur non essendo come ha detto lei un obiettivo dei tecnici Kia, è però possibile in certi range e quindi fa onore alla Niro. Per i consumi, durante la nostra prova abbiamo percorso quasi un centinaio di km nelle strade urbane e miste della Brianza, con alcuni tratti di notevole dislivello e facendo molti stop e ripartenze sia per esigenze di ripresa, che per il traffico. A memoria ricordo di aver effettuato un paio di prove nel misto veloce più una ventina di accelerate decise in piano ed in salita, alternandole con brevi tratti a velocità costante. Ciò ha influito sui consumi che dal computer di bordo abbiamo rilevato essere sui 17-18 km/l, rilevati man mano nelle varie fasi della giornata di ripresa. Perciò le possiamo solo riportare i dati che abbiamo rilevato, la cui media finale a fine giornata è stata di 18.5 km/l (visibile nella foto del cruscotto sulla prima pagina del nostro articolo).

E qui ci si consenta una precisazione: come può notare sia dalle foto dell'articolo che nel video, il nostro esemplare era dotato di ruote da 18" che hanno per forza di cose un attrito maggiore (oltre che aumentare leggermente il cx e la sezione frontale del veicolo) rispetto alle 16" (con mescola a basso attrito, disegno aerodinamico delle razze e, come ricordiamo in articolo e video, disponibili a richiesta). Perciò, per non esagerare nelle potenzialità di efficienza del veicolo (e quindi di millantare consumi da omologazione), facciamo sempre una stima prudente di quanto possa migliorare il consumo guidando senza avere le nostre esigenze. Quindi se con un piede molto tranquillo, lei o altri possessori della Niro riuscite ad andare ben oltre i 20 km/l, ne siamo contenti. Vuol dire che il progetto del veicolo è davvero sano.

3_ "A velocità costante ricarica le batterie o resta passivo" la ricarica non avviene solo a velocità costante. Inoltre c'è differenza fra ricarica normale e ricarica forzata effettuata quando si scende sotto il 50% della batteria.

Certamente, corretto quello che dice. Il contesto di questo punto era per dire come si comporta il motore elettrico considerando il viaggio a velocità costante. Difatti non essendo necessaria una spinta aggiuntiva, il

motore elettrico può ricaricare le batterie (caso forzato, come dice) o essere escluso per evitare il trascinamento e quindi ridurre i carichi al motore termico.

Sebbene la fase di ricarica normale o forzata viene trattata nei punti seguenti del nostro articolo, abbiamo modificato la voce a scanso di ulteriori equivoci.

*4_ "In fase di ripresa preleva energia dalle batterie per aiutare il termico". In quale modalità? **Come si fa a non specificare la modalità di utilizzo visto che in base a se si è in ECO o SPORT il powertrain si comporta in modo totalmente differente?!!!** In ECO mode NON funziona così. In ECO mode sostanzialmente vi è alternanza fra i due motori, o v'è la parte termica o v'è la parte elettrica! Questa è una differenza fondamentale da altri powertrain ibridi! Quando è possibile in base a carica e potenza richiesta in ECO modo il motore elettrico si sostituisce letteralmente al motore termico. In SPORT mode invece il motore elettrico funge da assistente, i due lavorano sinergicamente e fornisce una potenza immediata e aggiuntiva al motore termico quando la richiesta di potenza lo richiede.*

Della ventina di accelerazioni e riprese citate al punto 2, almeno la metà sono state eseguite con la leva in Eco Drive; in tutti i casi il motore elettrico ha prelevato energia dalle batterie per aiutare il termico, che comunque di suo aumentava la quantità di aria aspirata per poter accelerare. Il vero controsenso è dire che un motore elettrico accelera sia l'auto che il termico, non ha senso che un motore ne debba trascinare un altro per accelerarlo, se questo ha il suo sistema dedicato per farlo. In Eco Drive viene semplicemente ridotta l'erogazione di coppia (e la sua rampa di erogazione) sia del termico che dell'elettrico. Viene limitato più che altro il termico sia per una questione di dolcezza di ripresa che per un peggioramento delle emissioni allo scarico, ma comunque anch'esso accelera autonomamente.

5_ "In leggero rilascio il motore termico viene escluso e si veleggia (da 60 a 160 km/h), col motore elettrico che può funzionare come rigeneratore; In deciso rilascio il motore termico viene spento e il motore elettrico crea il freno motore (ed intanto ricarica); Questo mi pare una ridondanza, o semplicemente qualcosa di non spiegato chiaramente. Al rilascio del gas (piano o deciso non cambia) a meno che il motore termico non sia in fase di riscaldamento o ricarica forzata per esempio, il motore termico sarà sempre escluso, a questo punto se si richiede comunque energia (per mantenere la velocità, allungare la decelerazione, oppure perchè si è forzato l'elettrico e si vuole guidare in elettrico) il motore elettrico fornirà tale potenza (se non è sufficiente ripartirà il termico) altrimenti il motore elettrico ricaricherà le batterie. Non vi è mai freno motore tranne quello generato dalla ricarica delle batterie e non vi è il limite un limite di velocità minimo.

Nel rilascio dolce dell'acceleratore, il motore viene escluso e si veleggia; escluso nel senso che le frizioni si aprono e il motore termico è scollegato; dopo un istante, se non viene richiesta potenza, viene spento e si procede per inerzia fino al punto in cui la velocità cala a tal punto (considerando la posizione del pedale acceleratore) che l'elettrico si incarica di spingere il veicolo e mantenerne la velocità. Questo succede fino a circa 100 km/h sia secondo lei che secondo Kia; nei nostri test sopra i 60 km/h, se la velocità calava troppo si riaccendeva il termico, e consideri che la cosa è influenzata anche dal tipo di percorso.

Durante il veleggiamento non c'è freno motore (né dal termico, scollegato e spento, né dall'elettrico, perché non rigenera); viceversa, rilasciando bruscamente il pedale dell'acceleratore, abbiamo chiaramente avvertito (anche grazie al ronzio dell'elettronica) il motore elettrico che si convertiva in generatore, applicando un freno motore effettivo e caricando le batterie.

Come limite di velocità minimo, dobbiamo contraddirla ma nel nostro test, sotto i 50-60 km/h avvertivamo sempre il freno motore dell'elettrico anziché il veleggiamento (questo dovuto anche alle condizioni del percorso, che non consentiva grandi tratte a velocità costante).

6_ "Ad auto "accesa", se il livello delle batterie cala oltre un certo valore, viene utilizzato come generatore con il motore termico in folle che lo trascina." Questo non è italiano, per me resta un mistero il suo significato.

Accesa è inteso come unità powertrain attivata e pronta a muovere il veicolo, che però è ancora fermo. Sotto un certo livello di carica delle batterie, il motore termico si avviava girando in folle (quindi senza trascinare il cambio) mettendo in rotazione il motore/generatore elettrico che le ricaricava.

Il punto è stato modificato per renderlo più chiaro.

7_ "Ha una potenza di 43.5 cv, incrementale da fermo, e costante da 1798 a 2500 rpm; possono sembrare pochi, ma siccome viene utilizzato come spunto da fermo e come aiuto in fase di ripresa, in realtà appare ben più che adeguato. Proprio per lo spunto, fa da padrone con i suoi 170 Nm (costanti da 0 a 1798 rpm, poi decrescono), che sono davvero tanti e si sentono tutti quando si affonda il pedale da fermi. Per fare un termine di paragone, la coppia motrice è simile a quella massima di un 1.0-1.2 turbo benzina, ma erogata da fermo anziché da un regime definito." Anche qui si descrive un comportamento del solo SPORT mode!

Ovviamente facciamo riferimento (come qualsiasi altro blog o rivista) alla potenza massima offerta dal veicolo, quindi in Sport mode. Dare un valore in Eco Drive è impossibile non solo per noi ma per qualsiasi altro recensore, in quanto è un parametro non dichiarato da Kia Motors e rilevabile (in maniera indiretta, quindi passibile di approssimazione) solo tramite prova sul banco (o accedendo ai documenti riservati di progetto della Casa); quindi aggiungiamo al punto che si parla dello Sport Mode, e niente di più può essere preteso come informazioni, se la Casa non le rilascia.

8_ i dati sulle performance che voi fornite su velocità massima e non solo non sono stati vagamente verificati. Ma non doveva essere una PROVA? *Se aveste dedicato pochi minuti a qualche test avreste ottenuti risultati molto migliori e a differenza di quello che dite pari o superiori in toto alla concorrenza ibrida del segmento. Andate a verificare tutti i dati di accelerazione, ripresa, frenata ed il tempo sul giro fra Niro e la concorrenza ibrida diretta: <http://www.zeperfs.com/it/fiche6483-kia-niro.htm>*

Confidiamo nel suo buon senso che, non disponendo di un'area privata o una pista di prova, la velocità massima, ben oltre i limiti del codice della strada italiano, non possiamo nemmeno sognarci di testarla; così i valori di accelerazione, ripresa o frenata alle alte velocità. Altresì è abbastanza inutile fornire dati strumentali ricavati mediante apparecchiature comuni (esempio: accelerometri dei telefoni cellulari), poiché poco precise (l'esperienza nostra e di altri recensori ce lo conferma) e suscettibili delle condizioni del tracciato (solo per trovare una strada libera nel classico 0-100 e frenata, tralasciando l'eventuale infrazione al codice della strada e la pericolosità su strade della zona, e preparare l'allestimento della partenza e rilevazione dei tempi, richiede ben più dei pochi minuti da lei supposti; in una sola giornata di prove disponibile, o guidiamo l'auto producendo impressioni e materiale videofotografico, oppure rileviamo solo dati). Le poche riviste che eseguono prove strumentali, le effettuano con strumentazione adeguata, su tracciati chiusi al traffico, e monitorando ogni condizione ambientale, cosa impossibile sia per noi che per la quasi totalità dei recensori oggi disponibili sul panorama italiano. Questo perché richiede investimenti economici elevatissimi (per aree chiuse e strumentazione) e tempi che richiedono intere giornate per la rilevazione completa dei dati fondamentali. Perciò per il momento non saremo in grado di fornire dati rilevabili da pochissime riviste, e per necessità non possiamo fare altro che riportare i dati della Casa.

Riportare i dati forniti da altre riviste (quindi da loro misurate) è, oltre che scorretto moralmente, anche un problema di plagio, che sinceramente preferiamo evitare, sia per problemi legali, sia per rispetto di chi le ha prodotte. D'altronde a fare fede sui dati tecnici di un'auto (anche i consumi omologati, sebbene attualmente rilevati secondo una metodologia molto discutibile) sono soltanto quelli dichiarati da costruttore, perché è con essi che l'auto viene omologata e venduta, e il cliente durante l'atto di acquisto, tra le varie condizioni accetta di aver preso visione dei dati ufficiali dichiarati e di accettarli senza riserve.

*Sulla parte non tecnica preferirei sorvolare anche se in alcuni punti sono trasalito leggendo di mancanza di spia della temperatura dell'acqua quando vi è una scheda apposita visualizzabile costantemente nel cluster o leggendo del rischio di "trafiggersi" i polpacci cosa nuova anche per gli stessi possessori di Niro, e tralasciando evidenti qualità e chicche come il supporto ad Android Auto o Apple Car, l'apertura all'avvicinarsi degli specchietti con luce alla maniglia, il ben fatto e comodo porta occhiali, le bocchette posteriori di aerazioni, tutta la dotazione del Remote Assistant visto che l'auto ne era provvista e faceva parte del prezzo totale del mezzo, la garanzia... opppsss 7 anni di garanzia o 150k km anche su cambio, la parte ibrida e le batterie garantite anche per efficienza al 70%, lo sapevate che anche la maggior parte dei consumabili hanno una sostanziosa garanzia (disco freni, frizioni, ec...), (lo sapevate che Niro ha vinto il premio su J.D Power come auto più affidabile della categoria e Kia è per il secondo anno al primo posto come brand (test su 80k persone in USA che valutano l'affidabilità a 3 mesi)), ecc... **diciamo che mancano anche solo accenni a tutta una serie di features anche importanti che non ha la concorrenza...** poi cosa che mi interessa davvero... quale*

sarebbe la concorrenza che costa meno?????? Ovviamente segmento C-SUV e parità di dotazione e allestimento sul prezzo di listino, esclusi gli sconti che sono ovviamente variabili e soggettivi. Perché io quando la presi pagai dai 3k in meno in sù rispetto ad ogni altra alternativa "paragonabile" anche non ibrida ma con motorizzazione e allestimento adeguato.

Qui elenco per punti:

- Nell'articolo non abbiamo parlato di spia dell'acqua - che poi è una miscela di acqua e glicole - poiché presente nel quadro scuro sotto il display tra i quadranti, ma dell'indicatore della temperatura; che abbiamo detto essere sì presente, ma annidato fra i vari grafici visualizzabili su display. Senza voler fare polemica, per gusti soggettivi avremmo preferito avere il classico quadrante fisico sempre visibile sul cruscotto. Più che altro per una questione di rispetto del motore nell'avviamento a freddo (ed evitargli carichi importanti, sebbene l'elettronica di controllo dia una grossa mano), dato che molto probabilmente, data l'indole dell'auto, si preferirà concentrare l'attenzione sui grafici di consumo o altro, e nel caso malaugurato dovesse surriscaldarsi per qualche malfunzionamento. Vero è che la spia del liquido di raffreddamento è presente, ma si attiva quando raggiunge i 130 °C, mentre con una classica lancetta già l'approssimarsi dei 100 °C può dare un'avvisaglia al guidatore evitando al motore temperature superiori. Però riconosciamo che sono gusti.
- Facendo riferimento alla copertura di plastica sotto al brancardo delle portiere, la sua forma appuntita (peraltro inutile come minigonna, ma presente per meri motivi estetici) ci ha dato fastidio durante la salita e la discesa del veicolo, a me e al mio collega. Nel caso del sottoscritto, siccome sono alto un metro e 62, soprattutto in fase di discesa mi dovevo calare dal sedile a gambe tese prima di toccare terra, ciò mi portava sistematicamente a sfregare i polpacci su tale profilo di plastica. La cosa, siccome saremo saliti e scesi dalla Niro (sia al posto guidatore che passeggero) almeno una trentina di volte a testa durante la giornata di prove, ci ha dato piuttosto fastidio. E' sì una cosa soggettiva (i soggetti più alti possono sedersi o alzarsi senza dover distendere le gambe per toccare la strada, quindi ne risentono meno), ma in alcuni casi ci ha dato un senso di scomodità che abbiamo citato, poiché è possibile sia rilevata da altri.
- Facendo riferimento a tutto l'elenco di optional che ha descritto: a parte il caso del portaocchiali, per il quale in una singola giornata di test non abbiamo potuto valutarne con precisione le qualità di spicco (essendo concentrati su temi più importanti), il resto dell'elenco delle dotazioni deve comunque tenere conto della lunghezza complessiva dell'articolo e dei temi che si vogliono maggiormente approfondire. C'è inoltre da dire che la luce di cortesia sulla maniglia, la connettività del sistema infotainment, le bocchette posteriori, si ritrovano ormai su molte altre SUV e auto di simile prezzo, pertanto la loro presenza sulla Niro può essere ritenuta normale ed ovvia.

Se vorrà avere la cortesia di leggersi la nostra prova sulla Kia Rio, noterà che l'articolo riporta maggiormente la presenza di alcuni accessori (per i più importanti mettiamo i prezzi nel dettaglio), poiché essendo un'auto tecnicamente meno innovativa della Niro, aveva una descrizione tecnica più breve e lasciava più spazio ad altri temi, come ad esempio la dotazione di accessori; e considerando che nel campo delle compatte, la Rio ha un'eccellente dotazione di serie, abbiamo posto l'accento su quello. Viceversa sulla Niro, abbiamo preferito dare una maggiore voce alla tecnica (per la quale, per non sacrificare le due canoniche pagine di articolo delle nostre recensioni, abbiamo dedicato un'intera pagina), piuttosto che dilungarci su una dotazione che si è di ottimo livello (di cui menzioniamo gli optional all'inizio dell'articolo, incluso il Remote Assitant), ma che si avverte meno rispetto alla concorrenza come può farlo sentire la Rio. Quindi la scelta del non elencare alcuni accessori e altri particolari è stata imposta dalla lunghezza totale dell'articolo.

Prima di tutto, perché è impossibile con i nostri limiti sviluppare una prova dettagliata che soddisfi la curiosità di un lettore che tale veicolo lo guida per anni e lo conosce nei minimi dettagli, e secondo perché una prova di almeno 5-6 pagine sarebbe illeggibile e praticamente snobbata da tutti. Il nostro modus operandi è sviluppare una prova che dia maggiormente impressioni di guida (come fanno molti blog simili) che dati numerici, e cerchiamo di dare una maggiore informazione tecnica ma senza esagerare nella lunghezza totale. Per prove dettagliate su qualsiasi aspetto di un'auto, ci sono molte recensioni di chi le guida da possessore e ne descrive minuziosamente le caratteristiche nei forum (che peraltro servono anche a questo, a fornire opinioni ed informazioni supplementari oltre l'acquisto; non peraltro si menziona il Kia Club Italia come uno dei forum più completi sul genere).

Riguardo la sua segnalazione su accessori, ne abbiamo giusto menzionato il minimo indispensabile per esigenze di spazio (generalmente, per aspetti di questo tipo rimandiamo alle pagine ufficiali o consigliamo di

parlare con un dealer) e di tempo, poiché comunque il lavoro di produzione del video e dell'articolo impiega molte risorse soprattutto da un organico modesto. Alla fine il nostro obiettivo è cercare di dare un'impressione di tutte le auto che proviamo perché si stimoli un lettore ad approfondire poi in autonomia vedendo l'auto dal vivo e provandola. Cerchiamo di approfondire alcuni aspetti rispetto ad altri blog (ad esempio, per estrazione professionale, ci interessiamo molto più della tecnica, della qualità e della guida come tenuta di strada ed affidabilità, della sicurezza attiva e passiva, piuttosto che dedicare un articolo intero a sistemi infotainment o a listini e comparative minuziose), e lo facciamo nel limite delle nostre possibilità; inoltre poi menzionare in una parola alcuni dispositivi o caratteristiche senza darne una giusta spiegazione (che quindi allunga l'articolo) è una cosa un po' fine a sé stessa, come inutile è riportare l'intero listino su un articolo; per questa ragione si scelgono alcuni argomenti tra i più importanti e si trattano adeguatamente.

Poiché ci ha sottolineato il discorso garanzia, abbiamo provveduto ad inserirne informazione nell'articolo (ma per un discorso completo, come per prezzi e listini, rimandiamo sempre al sito ufficiale), dato che giustamente è un aspetto interessante al momento della scelta fra la Niro e altri SUV della categoria. Questa informazione è a noi nota ma per una svista non è stata inserita nell'articolo; ce ne scusiamo con lei e gli altri lettori.

Veniamo al discorso affidabilità: siamo contenti che la Niro (e Kia in generale) abbia ben figurato nell'indagine IQS 2017 della J.D Power, poiché la valutazione sul terzo mese di vita di un'auto permette di dire se si siano evitati molti difetti di gioventù comuni a tutte le produzioni automobilistiche degli anni passati (come dimostra il dato medio, migliorato dell'8% rispetto al 2016, indice della messa sul mercato di modelli più curati nella qualità e nell'assemblaggio in fabbrica).

Però abbiamo alcuni punti di discussione sulla sua argomentazione:

1. Ne siamo sì a conoscenza, ma dei risultati pubblicati l'anno scorso; la nostra prova è stata effettuata a marzo e pubblicata il 9 aprile 2017, e sul sito Kia Club il 10 giugno 2017; i dati da lei menzionati sono stati resi pubblici il 21 giugno 2017, quindi non potrà pretendere che se ne facesse già menzione in un articolo pubblicato prima.
2. Un inserimento dei dati dello scorso anno che, sebbene vedessero Kia in testa, sarebbe stato un po' fine a sé stesso, poiché la Niro non era ancora entrata in produzione durante l'indagine; avrebbe avuto più senso ora sia perché è una notizia "fresca" di stampa che per il fatto di avere anche dati riguardanti la Niro. Del perché non erano presenti, lo può vedere al punto prima
3. Modificare un articolo già pubblicato mesi prima aggiungendo ogni volta tutte le informazioni e novità è un metodo che nessun articolista serio usa. Un articolo viene modificato solo quando presenta gravi imprecisioni o inesattezze (nel nostro caso, abbiamo voluto modificare alcune parti per dare una maggiore chiarezza da lei richiesta), sia perché non produce nuovi post (e quindi meno afflusso di visual per il sito) sia perché richiede molto tempo e un paziente lavoro di aggiornamento. Inoltre tali aggiornamenti, se non segnalati tramite newsletter o post sui nostri social, saranno praticamente sconosciuti a tutti. E dubitiamo fortemente che chi ha già letto un articolo si rimetta a leggerlo solo perché è stata aggiunta una notizia. E' anche per questo che esistono le spot news. Per il momento non possiamo attuare questa modifica/integrazione per ogni articolo o novità in maniera celere, per i motivi già più volte descritti sopra.
4. Vorremmo far notare che J.D Power (autorevole organo statistico peraltro) ha pubblicato una statistica realizzata su suolo americano (qui ne trova il link: <http://www.jdpower.com/cars/articles/jd-power-studies/infographic-2017-us-initial-quality-study-key-stats>); che sebbene dia alla Kia un'ottima pubblicità (come è giusto che si meriti), riguarda l'utilizzo di tutte le auto considerate in un ambiente diverso dal territorio europeo, poiché le condizioni climatiche possono variare (in particolare i valori di temperature minime e massime in alcuni stati americani), lo stile di guida e le condizioni dei percorsi tipici che, per statistica risultano essere differenti da quelli europei. Senza considerare che alcune vetture hanno impianti di alimentazione, post trattamento dei fumi o di raffreddamento modificati rispetto alle versioni europee, per via delle diverse benzine, diversi limiti di emissioni (particolarmente stringenti) e appunto, condizioni climatiche diverse. A ciò va aggiunto che i criteri di soddisfazione richiesti dagli americani hanno alcune differenze rispetto agli europei (ad esempio l'efficacia dell'aria condizionata è più sentita in america che qui, lo stesso si può dire dei sistemi di ausilio alla guida), cosa che ne modifica il rating finale come classifica di posizionamento; un altro esempio è il feeling del pedale del freno, che viene giudicato buono negli USA perché si confronta con molte auto ibride; qui invece, confrontato con auto dal propulsore tradizionale, la sensazione di rigenerazione prima e la frenata vera e propria dopo lascia tiepidi (come è successo nel nostro caso), questo proprio per una diversa abitudine. Da notare inoltre che la statistica considera il numero di guasti pesati alle unità

vendute, e negli Stati Uniti esistono molti modelli che in Europa sono poco venduti o addirittura non importati (e viceversa), pertanto la classifica, se effettuata con lo stesso metodo in Europa potrebbe dare risultati differenti. La Niro ad esempio potrebbe sempre essere la migliore della sua categoria o passare alla terza posizione. Ciò perché sia i modelli Kia potrebbero avere indici diversi di affidabilità qui in Europa, sia perché l'offerta della concorrenza è diversa (sia come modelli, che come diversi indici). E' giusto tenere conto dell'indubbio risultato di qualità ottenuto in America, ma è giusto anche contestualizzare un minimo tale risultato.

Su questo punto non possiamo certo essere accusati di ostracismo, poiché (come ci ha consigliato di andare a leggere altre riviste e blog per il discorso prestazioni, noi consigliamo lo stesso per questo argomento) la quasi totalità delle riviste che hanno parlato di questo rapporto affidabilità, hanno sottolineato nettamente il fatto che non è un risultato assoluto ma ottenuto su suolo americano, quindi con caratteristiche e criteri ben diversi da quello europeo; perciò va interpretato e contestualizzato.

5. J.D Power non ha prodotto solo questo risultato, poiché pubblica studi a più lungo termine (come questo, effettuato su veicoli con tre anni di vita dal nome U.S. Vehicle Dependability Study 2017, ne può trovare qui il link: <http://www.jdpower.com/press-releases/2017-vehicle-dependability-study>); ovviamente in questo studio non figura la Niro né gli ultimi modelli (Sportage quarta serie in primis) prodotti attualmente, ma sarà interessante verificare da qui al 2020, quando saranno inseriti modelli come la Niro, vedere come se la caverà. Ovviamente il fatto che nell'IQS test a 90 giorni sia risultata eccellente è una buona base di partenza e ci auguriamo si mantenga tale.
6. Quello che manca in Europa è purtroppo una statistica recente del calibro di quella effettuata da J.D Power su scala così ampia; e oltre ai veicoli con tre mesi di vita (quindi si rilevano essenzialmente i difetti di gioventù), sarebbe interessante sviluppare una statistica simile per auto con 1-2 anni (quindi interessante per le flotte aziendali), 5 anni (perlopiù taxisti) o andare anche verso i 10 anni di vita (quindi la potenziale affidabilità di auto tenute per anni da privati); esistono diverse statistiche in merito, ma nessuna copre un numero di veicoli come quella da lei menzionata.

A livello italiano, possiamo menzionare il rapporto Dekra Italia 2017 (qui trova il link: <http://www.dekraportusato.it/it/>) che riguarda auto in circolazione nel nostro paese, mentre invece per rapporti su fasce d'età, l'unica statistica seria è del Tüv, di tipo annuale e piuttosto completa, che però è relativa solo alle vetture vendute sul mercato tedesco.

7. Sulla frase "lo sapevate che la garanzia ...[omissis], che Niro ha vinto...[omissis]" ci permetta di dirlo, qui ci pare che, invece di argomentare oggettivamente le sue ragioni, stia difendendo a tutti i costi il suo acquisto e la sua preferenza come marca di auto, a costo di farci apparire superficiali e contestando gratuitamente ogni aspetto. E' giusto sia gioire di quello che c'è (statistica IQS della J.D Power, garanzia 7 anni) ed esserne orgogliosi, ma deve anche considerare che noi non siamo difensori né denigratori delle Kia, né di altri marchi di auto. Cerchiamo di dare un minimo spazio e un giusto peso a tutti i veicoli che proviamo, nel limite dello spazio che possiamo dedicare, che di evidenziare pregi e difetti cercando di non essere troppo soggettivi e non lasciarci condizionare troppo da gusti personali. Oggettività per noi si intende anche questo, e possiamo dire che ci proviamo. Sono poi i lettori a dirci se facciamo una cosa giusta o meno.

E' giusto e lecito che il proprietario di un'auto sia entusiasta, ma non può cercare di far cambiare idea (discutendo con qualsiasi argomento pertinente o meno la sua preferenza) ad un blog che, per correttezza in quello che fa, non deve fare preferenze palesi od eccessive.

Sul discorso concorrenza: abbiamo valutato il prezzo di listino di alcune SUV di taglia simile (Seat, Suzuki, Toyota e simili), cercando di allargare il raggio e considerando anche motorizzazioni benzina e diesel (l'unico confronto ibrido si può fare con la Toyota CH-R, che però ha dimensioni diverse e uno stile e orientamento differenti; esiste anche la RAV4, ma come dimensioni e motorizzazioni è un gradino sopra). Guardando soprattutto il prezzo di listino di allestimenti equivalenti, abbiamo trovato la Niro più vicina ad alcune tedesche che alle SUV più economiche, poiché il costo del sistema ibrido influenza un minimo, e poiché il fatto di avere un listino praticamente full optional chiaramente fa lievitare il prezzo. La cosa positiva è che pur partendo gli allestimenti da prezzi non bassissimi, sono comunque ben completi.

Un raffronto dettagliato è stato evitato sia per motivi di spazio che per l'estrema volubilità dei listini e degli allestimenti: anche solo confrontare tre SUV simili alla Niro avrebbe portato ad avere in articolo prezzi non aggiornati nel giro di pochi mesi, pertanto abbiamo preferito dare un'opinione più generale per una maggiore fattibilità e validità dell'articolo. Su questa semplificazione ce ne scusiamo con i lettori. Lo stesso problema ci ha sconsigliato di fornire numeri su un raffronto assicurativo; l'unico dato che inseriamo è il pagamento del

bollo annuo da nuova, calcolato su base Milano, poiché abbastanza costante (e comunque relativo alla nostra area di lavoro).

Mi sembra un'occasione persa per essere un articolo davvero ben fatto ed utilizzato come riferimento per un'auto con poca visibilità e con scarsa documentazione on line.... ma probabilmente sbaglio io che non sono un esperto.

Per l'auto con poca visibilità e scarsa documentazione reperibile, tenga conto che è in vendita dall'autunno del 2016, quindi bisognerà dare il tempo a proprietari o comunque utilizzatori di studiarla a fondo, e nel frattempo sperare che la casa Madre fornisca dati supplementari; questo non accade solo alla Niro ma per ogni auto nuova. Come soddisfazione generale di chi la acquista, come ogni auto all'inizio del suo ciclo di vendita, confermiamo che sarà una questione di tempo, sia perché è un tipo di auto meno venduto rispetto ad auto di altri segmenti (esempio: Fiat Punto o Volkswagen Golf), sia perché è un prodotto completamente nuovo e quindi non ha con sé il "bagaglio" di esperienza e fiducia di altre auto (ad esempio oggi molto apprezzata è la Sportage, poiché arrivata alla sua quarta generazione e conosciuta anche per la qualità delle serie precedenti).

Riguardo il produrre un articolo di riferimento, per i motivi già abbondantemente descritti sopra, non era nelle nostre possibilità. Il nostro obiettivo è dare un'impressione dell'auto, con alcune opinioni e approfondimenti su determinati aspetti (tecnica, dinamica di guida e qualità di materiali e finiture) che differenzino le nostre prove da quelli di altri blog (che di solito ne danno uno stampo più commerciale) ma per ora senza pretese di essere riconosciuti come i più completi su tutto il panorama di recensori.

Ci auguriamo accetterete questo nostro imprinting. Riguardo le modifiche che abbiamo riportato seguendo le sue segnalazioni, non pretendiamo che ora sia un articolo di riferimento, ma che perlomeno sia più in linea con quella obiettività che stiamo perseguendo.

Ulteriori considerazioni

Dopo aver analizzato i vari punti, ritorniamo all'accusa che ci ha mosso ad inizio del documento, in cui ci etichetta di non possedere il know how necessario e di aver così prodotto un resoconto opposto alla realtà. Come lei e gli altri lettori potranno notare, niente di quello che abbiamo scritto è inesatto, e tantomeno va ad instaurare nel lettore un'idea di disinformazione o denigrazione del modello (o di Kia stessa); a parte alcuni punti da lei giustamente segnalati che possono generare incomprensioni e che abbiamo provveduto a modificare, non vi è nulla di scritto che descriva palesemente fatti contrari alla realtà. Perciò le sue accuse di pubblicare falsità sono da ritenersi infondate. Il fatto che questo articolo non descriva la Niro come il miglior autoveicolo disponibile sul mercato è per motivi di oggettività, poiché non possiamo logicamente sbilanciarci con gli elogi; ne diamo la quantità opportuna senza andare ad infangare la qualità di altre auto simili. E come prova misurata ne abbiamo evidenziato alcuni difetti che perlomeno lo sono secondo le nostre opinioni (che chiaramente possono divergere) come il profilo di plastica sottoporta da lei citato, o il freno di stazionamento a pedale, o fattori di qualità come la sommaria finitura del bagagliaio. Sono certo difetti che non compromettono la sicurezza (ad onor del vero però, è quasi impossibile trovare un'auto di recente produzione con gravi carenze ed errori progettuali), ma dato il prezzo del veicolo e la categoria a cui appartiene, avremmo preferito qualche attenzione in più.

Questo d'altronde è quello che accade per ogni recensione automobilistica effettuata da riviste e blog indipendenti.

Distinti saluti

Matteo Orsenigo

Automobilissimo