



DI PAOLO CICCARONE

È una strage silenziosa che ogni anno miete circa 900 vite: l'incidente stradale come novello Erode. La prima causa di morte per gli adolescenti da 5 ai 14 anni in Italia infatti, è l'incidente stradale e spesso la colpa è della superficialità e dabbennaggine dei genitori che in auto, o in moto, non li proteggono abbastanza.

Una recente indagine ha dimostrato che due italiani su tre non sanno come portare i bambini in automobile e non hanno idea di quanto pericoloso sia trasportarli in modo non corretto. In pochi si pongono il problema di un bambino privo di fissaggio al sedile: un corpo dal peso di 10-12 kg, in caso di urto frontale a circa 50-60 km/h, diventa un "proiettile" di oltre 80 kg (con picchi di 400 kg a seconda dell'angolo di impatto) lanciato verso i sedili anteriori. In questo malaugurato caso, la morte o le ferite gravi sono quasi certe sia per il bambino, che viene scagliato in avanti, sia per l'occupante del sedile anteriore, che viene colpito con violenza da un corpo privo di controllo. Come sottolineato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità invece, se correttamente installati ed utilizzati, i sistemi di ritenuta dei bambini possono ridurre del 70% le probabilità di decesso in caso di incidente grave.

Per focalizzare l'attenzione su questo importante tema, dal 9 al 15 novembre si terrà la seconda edizione di "BimbiSicuramente", un'iniziativa di sensibilizzazione ed una settimana dedicata all'informazione sul

Bimbi in auto, non è un gioco

L'indagine

Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per i bambini da 5 a 14 anni. In Italia ne rimangono feriti 10.757 l'anno, 30 ogni giorno. La ragione? Due genitori su tre non sanno come trasportarli correttamente

tema della sicurezza dei bambini in auto, promossa da Fiat Automobili e Ucif (Unione Concessionari Italiani Fiat), con il patrocinio del Ministero dei Trasporti e della Gioventù, con la collaborazione di Bosch. La prima edizione, svoltasi nel 2008, ha avuto una risonanza tale da farne da subito la più grande campagna di sensibilizzazione su questo tema in Italia: per un'intera settimana mi-



Dal 9 al 15 novembre si svolge la seconda edizione di "BimbiSicuramente", iniziativa dedicata all'informazione sul tema

glia di famiglie hanno partecipato agli incontri presso le concessionarie Fiat, ricevendo informazioni e dimostrazioni dirette su come tutelare la sicurezza dei bambini durante il trasporto. Da oggi inoltre è on-line il sito web www.bimbisicuramente.it, dal quale si può accedere facilmente anche al canale YouTube (www.youtube.com/bimbisicuramente) per poter vedere tutti i filmati con le informazioni utili su come portare i bambini in modo corretto in automobile.

Vale la pena di ricordare che il codice della strada prevede che un bimbo con altezza superiore al metro e mezzo debba essere fissato con cintura, mentre con altezza inferiore deve usare un sistema di adattamento, che può essere un seggiolino o uno spessore da porre sul sedile, in modo che la cintura lo avvolga e protegga in maniera corretta. Dallo scorso 8 mag-

gio è cambiata la normativa in materia, diventando ancora più restrittiva. In precedenza, su un veicolo omologato a cinque posti, si potevano caricare a bordo anche due minori. Adesso no: se in totale sono cinque i posti, tanti devono essere gli occupanti, bimbi di qualunque età compresi. La nuova norma, rispetto alla precedente, introduce l'obbligo dell'uso dei sistemi di ritenuta (seggiolini e adattatori) abbinandolo al concetto di bambino; concetto che ora fa riferimento all'altezza dello stesso e solo in via residuale alla sua età anagrafica.

In generale è possibile riassumere i cambiamenti introdotti dalla nuova norma applicando questa semplice regola: ogni volta che si occupa un posto a sedere su un veicolo dotato di cinture di sicurezza, è obbligatorio per tutti, conducente e passeggeri, utilizzarle, e nel caso di trasporto di bambini di adottare i sistemi di ritenuta idonei (seggiolini o adattatori). Tutti i sistemi di ritenuta per bambini devono essere conformi ad un tipo omologato. Prima di fare un acquisto quindi, sarà sempre meglio informarsi e chiedere consigli rivolgendosi a personale qualificato. L'iniziativa di Fiat serve proprio per questo: molte volte, pur di vendere un seggiolino, non si fa caso a chi lo deve usare. Visto che la legge è chiara e le norme pure, a questo punto l'attenzione tocca al genitore che non può prendere sotto gamba la sicurezza del proprio figlio.



La nuova Bmw X1, già in vendita a partire da 29.500 euro

Misure contenute, prezzo abbordabile ed emissioni in linea con gli incentivi: delude solo in qualche particolare non all'altezza l'ultima nata del marchio bavarese

Debutta invece a fine mese l'attesa novità della casa francese, ma l'attuale versione resta in listino

Citroen, super tetto e tanta luce. Pregio e limite della nuova C3



Citroen C3: in concessionaria dal 27 novembre

Ecco X1, il Suv ristretto di Bmw

DA MILANO

Nel mondo delle auto c'è chi può e c'è chi vuole. Ma anche chi vorrebbe ma non può. Il bisticcio di parole è dovuto alla nascita della nuova BMW X1, dove la X sta per trazione integrale, anche se sotto il cofano del neonato modello tedesco su tre motorizzazioni (1.8d, 2.0d e 1.8i) si parte col sistema SDrive, ovvero solo a due ruote motrici invece che a 4. Poco male, altri 2 mila euro e si torna a fare le moltiplicazioni 4x4. Oibò, ma allora perché creare una via di mezzo fra una berlina e un SUV, o SAV come lo chiamano in BMW (da Sport Utility Vehicle a Sport Activity) se poi si viaggia come una vettura normale? Semplicemente perché c'è in giro una clientela che vorrebbe un SUV (o un SAV) ma non ha i soldi e gli

spazi per piazzarli in garage. Con X1 siamo di fronte alla "terza via" di questi veicoli: altezza da terra non esagerata, una giusta via di mezzo fra una berlina normale (deriva dal pianale della serie 3) e un SUV (vedi la X3, la parente più prossima cui si ispira), bagagliaio ampio (da oltre 400 litri) spazi interni enormi anche per altezze oltre la media dei passeggeri. Insomma, mancando l'anello di congiunzione fra vettura e fuoristrada, eccolo qua. Nemmeno tanto ingombrante, circa 12 centimetri in meno della X3, e nemmeno tanto piccola (154 cm in altezza).

Toyota Rav 4, Volkswagen Tiguan, Ford Kuga e Nissan Qashqai, le dirette concorrenti. Funzionerà? Questo lo dirà la clientela, di sicuro BMW affronta un nuovo segmento mettendoci dentro di tutto e di più, anche se per far

stare il prezzo di ingresso sotto ai 30 mila euro (si parte da 29.500) l'impressione è che si sia tirato qua e là al risparmio, facendo venire meno quella che era una caratteristica base di tutte le BMW: dalla piccola alla grande, continuità di elementi e qualità alta. Qualche dubbio viene: perché comprare X1 a due ruote motrici quando 4 è meglio? Perché "tirare via" su certi particolari (vedi alla voce plastiche interne) quando poi per una 2.0 litri diesel in allestimento intermedio servono 37.100 euro? Insomma, potendo scegliere a parità di prezzo, in BMW hanno in casa di meglio, ma il cliente è strano, la X1 si presenta bene, elegante e con un suo fascino, la meccanica è nota e sicura. E in più la versione SDrive18d grazie alle emissioni ridotte beneficia pure degli incentivi. Alla fine la "terza via" potrebbe anche rivelarsi un successo. (P.Cic.)

DA ROMA FERDINANDO SARNO

Il 27 novembre 2009: per Citroen sarà una data importante, perché avverrà il lancio italiano della nuova C3, vero e proprio best seller del costruttore francese. E di best seller si tratta, visto e considerato che la C3 Classic (così chiamano il "vecchio" modello), ha rinnovato completamente l'immagine di Citroen con i suoi 2 milioni di veicoli venduti, di cui ben 400.000 solo in Italia. Italia che, di fatto, è diventato il secondo mercato più importante per la Casa francese. Con la nuova C3 debutta anche la nuova identità Citroen: cambia infatti il logo (adesso più muscoloso) e cambierà, entro il 2011, anche il look di tutti i concessionari. Segno che in Citroen hanno voglia di rimboccarsi le maniche e di ricominciare, per non farsi sorprendere dalle iniziative della concorrenza. E in un momento di crisi come questo, l'auto diventa come il classico "matalino" del quale non si butta via nulla. Infatti la C3 resterà in listino anche nella vecchia versione: «Non butto via una vettura che, solo a settembre, ha venduto ben 6.000 unità», dice l'Amministratore Delegato di Citroen Italia, Jean Philippe Imparato. A partire dal lancio sarà disponibile (oltre a 4 motorizzazioni benzina e 4 diesel) anche una versione con emissioni a 99 g/km di CO2, con motore HDi 90 FAP ed una versione con doppia alimentazione Benzina/GPL. Nel 2011, poi, arriveranno dei rinnovati gruppi motopropulsori con sistema Stop & Start di seconda generazione che, associati a cambi manuali a 5 e 6 rapporti, permetteranno di proporre versioni diesel a 95 e 90 g/km di CO2. La nuova C3 ha tutto per sé: prezzo (12.000 euro circa), stile essenziale e moderno, finiture di buon livello, struttura intelligente che offre un'ottima abitabilità, comportamento su strada affidabile, consumi parsimoniosi. Ma ha anche qualche difetto: i sedili, per una persona che pesa più o meno un'ottantina di kg, dopo un po'... sprofondano. Il parabrezza Zenith se da una parte è considerato un valore aggiunto (in tutti i sensi, considerato che costa 400 euro) per l'indiscutibile visibilità offerta (ottimo davvero l'abbinamento con i montanti così sottili), dall'altra, in una giornata di sole intenso rischia di trasformarsi in un problema, irradiando troppa luce e da troppe parti. Al punto da costringere a ripararsi gli occhi con l'apposito pannello mentre le due "palette" antisole non sono del tutto efficaci (troppo piccole e troppo distanti fra loro).

Superb wagon: Skoda mette su famiglia

DA NOVARA
GIAN PIERO PIAZZA

Spazio infinito e prezzo conveniente (a partire da 23.370 euro), due fattori positivi affiancati da altrettanti handicap: la categoria tutt'altro che "di massa" e la tardiva apparizione sul mercato in uno scenario fitto di modelli concorrenti. Parliamo della Skoda Superb Wagon (in concessionaria a partire da febbraio 2010), l'ultima nata della marca ceca affiliata al Gruppo Volkswagen in variante "familiare", quella maggiormente apprezzata dall'utenza di casa nostra. Rispetto alla versione berlina penalizzata da noi anche per la sua linea non esattamente irresistibile, la Superb Wagon guadagna in estetica grazie alla dinamica morbidezza del modulo posteriore che imprime un tocco di slanciata eleganza all'imponente silhouette. Con cinque persone a bordo il volume minimo del bagagliaio è di 633 litri, dilatabili fino



La Skoda Superb wagon: arriverà in Italia a febbraio 2010

a 1.865 con i sedili posteriori ribaltati. La larghezza del portellone (comandato elettricamente) e la lunghezza del fondo (fino a 1 metro e 80) consentono di trasportare oggetti particolarmente ingombranti. Lo spazio riservato ai bagagli è corredato di elementi contenitivi e quando il portellone si apre, un dispositivo automatico fa arretrare la copertura del vano in posizione intermedia per facilitare le operazioni di carico.

velocità richiede una sensibilità del piede non comune, pena una brusca inchiodata. La gamma di motorizzazioni, che include un sontuoso V6 benzina 3.6 da 260 cv a trazione integrale e unità motrici diesel da 140 cv (col vecchio sistema di iniezione) e 170 cv common rail, annovera anche un 1.4 turbo benzina da 125 cv, in questo caso sottotono per equipaggiare un'auto che a pieno carico supera i 20 quintali di peso.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Poche idee, però confuse

Se chiedete ai costruttori come sarà l'auto del futuro, rispondono: elettrica, senza dubbio. Honda e Toyota puntano esclusivamente sull'ibrida, mentre le batterie sono fantascienza per Fiat che si fida solo di metano e Gpl. Audi invece punta sui materiali costruttivi per ridurre pesi e consumi. E Bmw, dopo aver scommesso tutto sull'idrogeno, l'ha accantonato per ottimizzare l'efficienza dei suoi motori tradizionali. Poche idee insomma, ma discretamente confuse. Di una sola cosa tutti sembrano convinti: per risparmiare bisogna investire cifre pazzesche. È il paradosso del momento: chi fa automobili sembra pensare solo al futuro. In questo Renault batte tutti se (dopo una serie di spot televisivi poco azzeccati dedicati alla... famiglia allargata) ora reclamizza la sua famiglia ristretta di auto elettriche, in vendita però non prima della fine del 2011. Povere Twingo, Clio, Mégane e compagnia: del presente, che meriterebbe più attenzione, non c'è certezza. (A.C.)