

colpi di clacson

Investire in auto storiche? Rende più di oro e titoli

Acquistare un'auto storica non è solo una passione ma un investimento a volte persino migliore di lingotti d'oro e titoli azionari. A rivelarlo è il mensile "Ruoteclassiche" che nel numero di luglio dedica un'inchiesta alle quotazioni delle auto da collezione. Nella classifica delle 40 migliori svetta la Aston Martin DBS Coupé, con una variazione di valore calcolata negli ultimi dieci anni del +287%, seguita dalla Lamborghini P400 Miura SV (+246%) e dalla Ferrari 250 GT Spider California (+233%).

Seggiolini per bambini, migliora la sicurezza

Le Case automobilistiche sono sempre più attente alla sicurezza dei bambini in auto. Lo confermano alcuni test eseguiti negli ultimi tre anni dall'Acì che, assieme ai principali Automobile Club internazionali, ha verificato 119 seggiolini per bimbi. I risultati sono confortanti: i dispositivi promossi salgono dall'85% del 2008 al 96% del 2010. Dei 26 modelli esaminati quest'anno, 15 sono stati giudicati «buoni», 7 «soddisfacenti», 3 «appena sufficienti» e solo uno «scarso». Per

viaggiare sicuri - spiega la nota dell'Acì - i bambini devono essere allacciati a un seggiolino conforme al loro peso, dotato di schienale e protezioni laterali, correttamente installato. L'Acì ha avviato corsi di formazione in tutte le sue sedi, nelle ASL, negli ospedali e nelle scuole per aumentare la sicurezza. Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte in Europa per i ragazzi fra i 5 e i 13 anni: ogni anno perdono la vita sulle strade 12.000 minorenni, 5.000 dei quali bambini. Una recente indagine internazionale ha evidenziato che il 40% dei bimbi europei viaggia in automobile senza seggiolino, e più del 50% vengono trasportati in modo inadeguato.

Con Citroen WiFi On Board si viaggia sempre connessi

Si chiama Citroen WiFi On Board e permette ai passeggeri di collegarsi a internet in auto. Semplice da utilizzare, questo dispositivo è composto da un modulo WiFi proposto come accessorio installato nel veicolo, e offre una connessione wireless continua. È già disponibile su C3 Picasso e C4 Picasso, Nuova C3 e DS3; entro la fine dell'estate sarà esteso a tutti i veicoli della gamma, veicoli commerciali leggeri compresi, al costo di 500 euro circa, montaggio compreso.

Con la nuova A1 il marchio tedesco ritorna nel segmento delle city-car di lusso e punta su una clientela giovane e femminile. A settembre le prime consegne in Italia

DAL NOSTRO INVIATO A BERLINO
ALBERTO CAPROTTI

Parola d'ordine (per tutti): rimpicciolire. Regola d'oro (per Audi): mantenere la qualità del marchio. Obiettivo dichiarato (difficile, ma non impossibile): diventare un oggetto di gran moda per erodere clientela alla Mini e in generale alla concorrenza, debuttando - anzi tornando dopo l'insuccesso della A2, troppo cara e avveniristica quando fu concepita - in un segmento dove si gioca il presente e il futuro dell'auto. Questa è in sintesi la carta d'identità della A1, ultima scommessa di Audi che si butta a piedi uniti nel mare affollato delle city-car con un prodotto ambizioso e raffinato. Archiviato uno degli anni più difficili per l'auto europea, l'azienda del gruppo Volkswagen ha chiuso il 2009 con utile operativo di 1,6 miliardi (in calo solo del 2,77% rispetto al 2008) e punta decisamente a invertire la rotta. Entro la fine del 2010 infatti Audi lancerà complessivamente 12 novità tra modelli inediti e restyling di quelli esistenti e sta rispondendo alla crisi aumentando la propria capacità produttiva. In particolare la A1 diventa in prospettiva un modello strategico in assoluto, con una previsione di almeno 100 mila unità prodotte entro fine anno.

Dopo Mini, Fiat 500, Alfa MiTo e Citroen DS3, il boom delle piccole non si ferma: la più contenuta in termini di dimensioni (395 cm. di lunghezza per 174 di larghezza) tra le Audi in commercio arriverà in Italia dopo l'estate (prime consegne a settembre) e nasce su una base meccanica indubbiamente moderna, ma non nuovissima, trattandosi di quella della Volkswagen Polo. La parentela però si esaurisce qui, in tutti i sensi. La nuova A1 è una "quasi coupé" in miniatura, dal carattere forse meno sportivo di quello che ci si aspetti ma abbondantemente dotata di quella classe che la distinguono dalle rivali. Concepita e disegnata per attrarre una clientela completamente nuova per Audi, quella dei più giovani, oltre alle donne che nelle previsioni del marketing dovrebbero rappresentare il 50% dei prossimi clienti, si fa notare subito per il frontale marcato ma non eccessivamente aggressivo, i finestrini bassi e la coda da vera coupé. Sorellina adottiva della TT vista di fianco, con il motivo dei montanti ad arco evidenziabile in colore differente, la A1 dà il meglio di sé nella coda, grazie al portellone a tutta larghezza che include ampi fanali con la base tagliata in diagonale dove le classiche linee rigide e teutoniche di Audi si ammorbidiscono e sfuggono regalando un effetto di morbida eleganza.

Ma dove la A1 si distingue davvero è nella finitura degli interni, che pure hanno forme piuttosto classiche (forse troppo considerando a chi quest'auto è destinata): oltre alle plastiche e ai tessuti, sono molti gli elementi che sembrano ripresi da modelli Audi di categoria superiore ad iniziare dalla plancia dal design pulito ed essenziale. Appena saliti a bordo e afferrato il volante, la sensazione di qualità percepita è altissima. Un po' sacrificati invece i passeggeri posteriori: la A1 (per ora solo a tre porte, in attesa del modello a cinque) è omologata solo per quattro posti e dietro sta abbastanza comodo solo chi è di bassa statura. Dignitoso il baule (270/920 litri), che ha il piano di carico regolabile su due altezze. Che si tratti di una vera Audi, lo si capisce soprattutto guidandola: la A1 è docile, intuitiva, confortevole, stabile e sicura anche sfiorando i 200 orari consentiti sulle autostrade tedesche. Parte del merito va al differenziale autobloccante elettronico, mentre il cambio robotizzato a doppia frizione S tronic con 7 marce del modello da noi provato sulle strade di Berlino e dintorni esalta il piacere di guida con passaggi di rapporto fulminei, sia in automatico sia in manuale.

I motori disponibili sono tre, tutti quattro cilindri e tutti turbo, in virtù della regola del

Piccole grandiose
Audi mette la prima

LE RIVALI



MINI

Dimensioni: la Mini è più corta (25 cm.) e più stretta (6 cm.) della nuova A1. **Bagagliaio:** da 160 a 680 litri contro i 267-920 della A1. **Differenze:** la Mini è un "oggetto di culto". L'Audi A1 può diventarlo. **Prezzo:** da 16.900 euro.



CITROEN DS3

Dimensioni: molto simili a quelle della A1, la DS3 ha solo 3 cm. in meno in altezza e larghezza. **Bagagliaio:** leggermente più grande (18 litri) della A1. **Differenze:** meno "nobile" ma più sportiva e originale della rivale. **Prezzo:** da 14.470 euro.



ALFA ROMEO MiTo

Dimensioni: la MiTo è 11 centimetri più lunga, 4 centimetri più alta e 2 centimetri più stretta della A1. **Bagagliaio:** quasi identico a quello della rivale Audi (da 270 a 1020 litri). **Differenze:** la qualità costruttiva parla a favore della A1. **Prezzo:** da 14.900 euro.

La nuova Audi A1, già in vendita per ora con tre motorizzazioni e prezzi compresi tra 16.800 e 22.900 euro

A4 E FIAT 500 IN TESTA

L'usato svalutato
Ecco chi resiste
solo un anno dopo

Con una svalutazione media del 29,7% l'Audi A4 Quattro 3.0 V6 TDI è il modello che si deprezza meno dopo un anno dall'immatricolazione. E quanto emerge da un'analisi realizzata da Eurotax Italia sulla base dei valori di ritiro dell'usato con un anno di anzianità dato in permuta per l'acquisto del nuovo. La seguono in questa classifica altre due Audi, la A3 Sportback S3 2.0 TFSI Quattro (-30,4%) e la A5 2.7 V6 TDI (-30,6%). Al quarto posto un'italiana, la piccola sportiva Abarth 500 Turbo T-jet da 135 Cv il cui valore dopo un anno scende del 30,9%. Ben piazzata - e prima tra i modelli di grande diffusione - la Fiat 500 1.3 Multijet Lounge e Sport che perde il 32,4% del suo valore. L'ottimo comportamento della 500 in raffronto alle altre auto più diffuse è legato alla richiesta ancora altissima ed ai limitati sconti sul nuovo. Secondo Eurotax Italia sono «assegni circolari» anche la Mini Cooper 1.6 Cabrio (-31,4%) e l'Alfa Romeo MiTo 1.4 Junior (-33,9%). Ottimi secondo Eurotax Italia anche i valori degli esemplari di un anno della Volkswagen Golf e della Qashqai di Nissan, entrambe particolarmente apprezzate nel mercato dell'usato. (F.S.)

Pagina a cura di
Alberto Caprotti

ControMano

La legge c'è,
ma non si sa

Dal 1 giugno è entrata in vigore una nuova normativa che sostituisce la legge Monti. Prevede che anche i meccanici autoriparatori privati possano fare interventi senza che decada la garanzia del veicolo. Nel frattempo la Comunità Europea ha aperto una procedura di infrazione nei confronti di 4 Case automobilistiche si sono sempre rifiutate di applicare la Monti. Ora oltre che libero di potersi rivolgere agli autoriparatori privati, e quindi senza obbligo di recarsi nelle concessionarie per i lavori di manutenzione (escluso il primo tagliando), anche l'automobilista italiano potrà godere della garanzia sulla vettura anche se vengono usati pezzi di ricambio equivalenti e non originali. Questo si traduce in un risparmio sui tagliandi che va dal 30 al 45%. Dell'entrata in vigore di questa norma però, per ora, nessuno sa niente. Di solito l'Europa ci obbliga a mandare giù bocconi amari: quando invece sono dolci, per qualche ragione se ne dimenticano tutti... (P.Cic.)

downsizing che vuole le prestazioni abbinate a cilindrate ridotte. Due i benzina TFSI, 1.2 da 86 cavalli, con cambio a 5 marce, e 1.4 da 122 cavalli, abbinato per il lancio al cambio doppia frizione S Tronic a sette marce. A gasolio invece, le due versioni del 1.6 TDI, da 90 cavalli (in arrivo successivamente) e da 105 cavalli (con cambio manuale a 5 marce. Due anche gli allestimenti disponibili, e ben 800 le possibilità complessive di personalizzazione. Quanto al prezzo, ecco le dolenti note. Perché

Audi non è mai a buon mercato ovviamente, ma qui poteva forse provare uno sforzo in più. I 16.800 euro del modello base (che ha comunque di serie sei airbag, Esp, cerchi in lega da 16", radio e climatizzatore manuale) in realtà escludono quasi tutti gli optional che un gioiellino del genere pretende. Anche senza arrivare ai 22.900 euro del modello più caro, per una versione "giusta" occorreranno quasi 20 mila euro. Essere "urban chic" costa, anche in meno di quattro metri.

la novità Non sei verde? Niente patente

DI FERDINANDO SARNO

Dal primo gennaio 2011 nei quiz per l'esame di teoria per ottenere la patente di guida saranno inserite anche domande specifiche sull'ambiente e l'ecosostenibilità. Questo, in sintesi, ha annunciato il direttore generale della Motorizzazione, Maurizio Vitelli, inviato alla conferenza di presentazione di Ecopatente 2010, il percorso formativo per una guida ecosostenibile rivolto ai giovani futuri automobilisti, promosso da Legambiente in collaborazione con la Confederazione delle au-

toscuole riunite e consulenti automobilistici (Confarca) e patrocinato dal ministero dell'Ambiente e della Gioventù.

Da gennaio 2011 debutteranno i quiz "ecologici" nel test per ottenere il permesso di guida

Al di là della Ecopatente, che è un approfondimento parallelo a quello della patente sui temi del rispetto dell'ambiente e del risparmio energetico, ci saranno novità anche per l'esame di teoria classico. «Dal primo gennaio - dice Vitelli - saranno inserite nei quiz di teoria domande espresse rivolte per cogliere questo aspetto». Inoltre, aggiunge il direttore della Motorizzazione, «a giorni sarà firma-

ta una convenzione con tutte le associazioni di categoria per fornire le autovetture adibite all'insegnamento della guida di 500 scatole nere volte a individuare regimi di guida ecosostenibili». Il progetto Ecopatente è al suo secondo appuntamento ed anche quest'anno ha come partner Magneti Marelli e Bosch. Obiettivo principale dell'iniziativa è quello di creare nei giovani consapevolezza sul tema della mobilità sostenibile, diffondendo informazioni sull'utilizzo intelligente ed ecologico dell'autovettura e sulle tecnologie e soluzioni ecologiche per le automobili. Dopo il successo della prima edizione di Ecopatente, che da ottobre 2009 a febbraio 2010 ha

coinvolto 700 autoscuole, anche quest'anno il progetto interesserà i patentandi che si iscriveranno, nel periodo compreso tra giugno 2010 e febbraio 2011, a un corso presso le Autoscuole italiane Confarca che aderiranno all'iniziativa. Ad ogni Autoscuola verrà inviato un kit didattico per formare i ragazzi sulle regole di conduzione dei mezzi nel rispetto dell'ambiente. I futuri automobilisti, al termine del corso, per ottenere l'attestato di ecoguidatore dovranno superare un questionario. Rispondendo correttamente alle domande riceveranno l'Ecopatente e parteciperanno ad un concorso a estrazione che, come nella scorsa edizione, premierà sia l'allievo sia la scuola guida.