

**A VAIRANO**

**Disabili al volante  
Un corso in pista  
per sentirsi uguali**

DI CARMEN MORRONE

Un corso che vuole anche essere un laboratorio per migliorare la guida delle auto da parte delle persone disabili. È uno degli obiettivi di SafeDriveH organizzato da Asc-Automotive Safe Centre che, presso la pista di Vairano - centro prove di Quattroruote e Dueruote - si occupa di formazione per la sicurezza stradale. I partecipanti infatti, oltre a imparare a prevenire situazioni di pericolo o a gestire le emergenze alla guida saranno coinvolti come "collaudatori" delle tecnologie tradizionalmente usate in auto da chi ha ridotta mobilità. «Il progetto nasce dopo oltre un anno di ricerca, sviluppo e grande concentrazione sugli aspetti tecnici, sui quali chiediamo la partecipazione di chi guida per intervenire e migliorare comfort e sicurezza. La richiesta di questo tipo di formazione è sentita e la nostra iniziativa nasce in collaborazione con l'associazione Filospport, che organizza rally con piloti disabili. Il corso però non si rivolge agli sportivi, ma a chi usa l'auto per lavoro e per sentirsi autonomo. In Italia ci sono 680mila patenti speciali e ogni anno sono 14mila i neopatentati di questa categoria», spiega Paolo Mauri, amministratore delegato di Asc. Stessa aula e stessa auto per disabili e non. Sulle vetture utilizzate per le prove pratiche, quattro Classe A di Mercedes che è partner dell'iniziativa, sono stati infatti installati tre diversi tipi di dispositivi, forniti da Handytech, adatti a guidatori tetra e paraplegici, amputati. «Non abbiamo ancora la forza per potere offrire lezioni gratuite ma è in questa direzione che vanno le nostre richieste di sponsorizzazione rivolte alle aziende e alle istituzioni». Il corso, che costa 600 euro, si effettua una volta al mese, dura otto ore suddivise in lezioni teoriche e prove in pista con la collaborazione di quattro docenti che hanno seguito una formazione ad hoc. All'inaugurazione del primo corso hanno partecipato una decina di persone, alcune ancora pazienti del Centro Protesi Inail di Vigorso di Budrio, Bologna. Per alcuni di loro è stata l'occasione per capire se tornare alla guida di una vettura, se erano pronti ad accettare e a provare un nuovo modo di guidare. Buoni i riscontri: soddisfazione per i consigli di guida e apprezzata la possibilità di provare concretamente i diversi ausili. È allo studio la possibilità di attivare il corso anche al centro Asc di Anagni (Frosinone). Per informazioni: [www.pista-asc.it](http://www.pista-asc.it)

**la prova** Ecco Cube, la "scatola" di Nissan che piacerebbe a Nonna Papera

Più che un'auto è un'idea con quattro ruote. Originale, eccessiva, geniale, esteticamente un pugno nello stomaco. Può risultare inguardabile, ma anche far innamorare. Di certo non lascia indifferenti. E già questo è il suo pregio maggiore. Estremizzando si potrebbe dire che può stare in strada come in soggiorno, è disegnata come un elettrodomestico di stile e non come la solita auto. Non poteva che chiamarsi Cube, il modello più insolito di casa Nissan, con il suo tetto piatto come il coperchio di una scatola da scarpe e le fiancate diritte come il muro di casa. Nonna Papera, quella dei fumetti che guida un'utilitaria tutta spigoli e concretezza, l'avrebbe ordinata senz'altro. Si chiamava Cube anche la prima, nata sul telaio della Micra nel 1998, squadrata e sgraziata come un mattone forato. In Giappone infatti è piaciuta moltissimo, come la seconda generazione di Cube che ne ha rivoluzionato lo stile, disegnata da Hirotsada Kuwahara, praticamente uguale a quello della terza serie del 2008, quella che ora cerca fortuna anche in Europa. L'interno, ci crediate o meno, è stato concepito dal de-

signer quando era in vacanza, immerso in una vasca da bagno. E infatti richiama la forma di una Jacuzzi. Lo scopo è quello di ricreare un ambiente spazioso, comodo ed informale: insomma, un monolocale che si sposta. Il concetto veramente alternativo di quest'auto è quello dello slow-drive, approccio sereno e rilassato ai tentacoli opprimenti del traffico urbano. La versione 1.6 benzina che abbiamo provato è risultata sorprendente per fluidità di guida, consumi nella norma (ma più impegnativi dei 19,4 km./litro dichiarati), e luminosità interna. Solo dopo i 100 km/h di velocità invece la forma poco aerodinamica mostra i suoi limiti, confermando che la Cube non è certo una campionessa di silenziosità.



La Nissan Cube, disponibile con due motorizzazioni

Due i motori disponibili, il 1.6 a benzina appunto e presto in concessionaria, anche il 1,5 dCi a gasolio con DPE, entrambi con 110 cv, cambio manuale a 5 marce (6 per la diesel) o, optional, CVT X-Tronic per la 1.6. Tutt'altro che popolari i prezzi, che partono da 19.000 euro per la versione base a benzina: non poco per un cubo minimalista. Ma il design si paga, sempre. (A.C.)

**DAL 23 AL 25 APRILE**

**Concorso d'Eleganza Villa d'Este**

**Auto da sogno tra passato e futuro**  
Nel fine settimana del 23-25 aprile, i prati del Grand Hotel Villa d'Este e di Villa Erba a Cernobbio, sul lago di Como, ospiteranno le più belle automobili delle epoche passate e le più stravaganti concept car del presente e del futuro. Disputato per la prima volta nel 1929, il Concorso d'Eleganza Villa d'Este è, nel suo genere, la manifestazione internazionale di maggiore tradizione. Dopo una rigorosa selezione, ogni anno confluiscono da tutto il mondo a Cernobbio le auto più belle, accomunate dal design eccelso, dall'originalità e dal perfetto stato di conservazione. La mostra, organizzata da Bmw, svelerà tre anteprime mondiali, tra cui l'Alfa Romeo TZ3 Corsa Zagato, creata per festeggiare i 100 anni del marchio, e la Ferrari P540 Superfast Aperta, un esemplare unico con carrozzeria d'oro. Bmw presenterà una concept car fuori concorso, la rinnovata Bmw 328 Kamm Coupé, in ricordo della vittoria alla Mille Miglia di 70 anni fa. Domenica 25 aprile, il Concorso offrirà a tutti gli appassionati l'opportunità di vedere da vicino queste automobili da sogno. Il prezzo del biglietto d'ingresso è di 14 euro (ridotto 8 euro).

# GIULIETTA

## L'ultima Alfa aspetta Romeo

DALL'INVIATO A BALOCCO (VERCELLI)  
ALBERTO CAPROTTI

Una presenza di grande impatto estetico, la nuova Giulietta. È un'assenza ingombrante, quella di Sergio Marchionne. Non c'era l'amministratore delegato del Gruppo Fiat ieri sulla pista di casa alla presentazione dell'ultima Alfa Romeo. Ultima, si spera, solo nel senso di neonata. Non c'era l'uomo del maglione scuro a Balocco, ma se ci fosse stato avrebbe, più o meno, detto questo: «Basta con il mito delle storie gloriose. Basta con i richiami all'epopea di Tazio Nuvolari. L'Alfa ha una lunga e gloriosa storia alle spalle, ma con la storia solamente non si sopravvive al presente. Dobbiamo capire dove possiamo tener testa alla concorrenza e dove è inutile tentare di farlo...». Per questo la nuova Giulietta ha il nome che viene dal passato, ma nemmeno una lontanissima somiglianza con il modello che fu. L'auto destinata a sostituire la 147 verrà prodotta a Cassino e nasce su una base tecnica completamente nuova, una piattaforma denominata Compact sulla quale verranno co-

**il debutto**

**Confort, stile, tecnologia  
E un pianale sui cui si  
baseranno i prossimi  
modelli Fiat: la Giulietta  
prende il posto della 147  
Prezzi da 20.300 euro**

struiti tutti i futuri modelli della Fiat di segmento C, a partire dalla Bravo e dalla Delta per finire con la monovolume che sostituirà la Multipla. La Giulietta sarà in vendita da maggio con prezzi a partire da 20.300 euro. «Nel 2010 ne venderemo 40 mila in tutta Europa - spiega Harald Wester, amministratore delegato del marchio del Biscione - ma è un numero dettato dalla difficile situazione di questo periodo, perché il nostro obiettivo finale è quello di arrivare a 100 mila pezzi l'anno». A occhio e croce, qualcosa più di un sogno. Ma che non costa nulla. «La nuova Giulietta - dice Wester - è molto di più di un modello. È la sintesi più avanzata di una grande tradizione e al tempo stesso un'anticipazione del futuro. È una piattaforma su cui nasceranno vetture innovative non solo Alfa, in poche parole sarà la spina dorsale del futuro del nostro

gruppo». La sfida a Volkswagen Golf, Audi A3 e Bmw Serie 1, le dirette rivali, è chiara. La Giulietta vuole diventare il nuovo riferimento delle compatte, una fascia di mercato che vale un quinto delle immatricolazioni nel mercato europeo e che al di là dei numeri ha un'importanza enorme perché, fa notare Wester, «ogni anno cattura circa il 50 per cento di nuovi clienti». Nel design c'è la mano di Lorenzo Ramaciotti che riassume il modello in «tecnologia e bellezza, con lo stile come punto di partenza e un linguaggio armonico con proporzioni tipiche dell'Alfa». Il risultato in effetti pare di grande personalità. La Giulietta colpisce subito per le sue linee filanti e l'armonia sportiva dell'architettura, completamente nuova. Così come il pianale. «Vogliamo che l'Alfa di domani sappia parlare anche a chi cerca altre caratteristiche come spazio, confort e vita sull'auto di tutti i giorni», è il messaggio finale di Wester. La sfida è cominciata. Ma proprio nell'anno del centenario, la Casa del Biscione arriva ad una dolorosa resa dei conti. Troppo esigui i ricavi per consentire di sviluppare ancora modelli a leatori, che sul mercato raccolgono numeri modesti. E troppo forti i tedeschi, specie nel segmento delle berline, per pensare di sfidarli con vetture ormai datate e di scarso successo. Il che significa che non ci sarà una sostituita per l'Alfa 159, modello che - lo ha ammesso tempo fa lo stesso Marchionne - è costato troppo e non ha risposto alle attese. Destinate ad uscire di scena anche la Brera, la GT e la Spider, splendide utopie che da un punto di vista commerciale si sono rivelate però estremamente deboli.

Fiat investirà d'ora in poi solo su nuove generazioni di modelli in grado di generare altri, sfruttando al massimo le piattaforme industriali sulle quali si basa l'alleanza con Chrysler. Per questo l'Alfa che non vende (e non si vende, ripetono gli uomini Fiat) punta molto del suo futuro in questa Giulietta che, fresca e affascinante, aspetta il suo Romeo. Trovare tanti amanti, più che una speranza ora è una ragione di sopravvivenza.



La nuova Giulietta Alfa Romeo, in vendita a partire da maggio

**Com'è**

**Carattere sportivo  
e cinque motori**

L'obiettivo che si sono posti i tecnici nell'assemblare la nuova Giulietta è stato quello di unire prestazioni a sicurezza, con l'impiego di materiali leggeri come l'alluminio (quasi il 4% del totale) e di acciai ad alta resistenza. **Sospensioni e pianale.** Su questa base si è lavorato per dare un'impronta che fosse coerente con la storia Alfa Romeo. La sospensione posteriore, in particolare, è una Multilink completamente nuova, studiata per adattarsi nel modo migliore anche alla configurazione sportiva, disponibile come optional su tutte le versioni e di serie nella motorizzazione più potente, il 1.750 a benzina. Il pianale rispetto a quello della 147, è più rigido del 43% con gran-

de capacità di assorbimento in caso di urto. E con un salto generazionale che riguarda anche i materiali (alluminio e acciaio stampato a caldo) che portano ad un risparmio di peso di 41 chilogrammi. **L'estetica.** Da un punto di vista estetico, il frontale che avvolge il caratteristico scudetto Alfa ricorda quello della MiTo, molto aggressivo con grafica asciutta e personale. Il cofano è modellato in maniera muscolare sopra i parafranghi. E i fari con i quattro led rendono la Giulietta una vettura finalmente riconoscibile. Piuttosto capiente per la categoria anche il bagagliaio (350 litri). **I motori.** Ma la vera innovazione è sotto la pelle. Al lancio i motori tra cui scegliere saranno cinque, tutti turbo. Due diesel 1.5 e 2.0 litri da 105 e 160 Cv e tre benzina: il 1.4 (120 e 170 Cv) e il 1.750 da 235 Cv con soluzioni tecniche d'avanguardia. Tutti con start & stop di serie (salvo il 1750) e con riduzione di CO2 fino al 15%. **Le dimensioni.** La nuova Giulietta non esagera nelle misure, come molte sue concorrenti tedesche: è lunga 4,35 metri, alta 1,46, larga 1,80 con un passo di 2,63 metri. (A.C.)

**Come va**

**La grande novità:  
il DNA che si sceglie**

Un giro di chiave (rossa, come il cuore Alfa Romeo) e via. La nuova Giulietta che proviamo sul circuito di Balocco è spinta dal 1.4 Turbo benzina MultiAir da 170 CV (quasi 220 orari la velocità di punta), e il suono Alfa risulta subito inconfondibile. Al volante, si ha una gradevole sensazione di spazio e luminosità: anche sui sedili posteriori non si sta sacrificati, nemmeno chi supera il metro e 80 in altezza. Apprezzabile le finiture: i montanti del parabrezza rivestiti in tessuto, gli assemblaggi precisi: qualche dubbio invece sull'uso eccessivo delle plastiche, di media qualità, che fanno a pugni con il design minimalista degli interni. Bello il cruscotto dai grandi strumenti circolari, grafica pulita, comandi ridotti all'essenziale e ben distribuiti.

**La scelta del Dna.** Dal punto di vista tecnico, la grande novità è il sistema elettronico "DNA" capace di variare la risposta del motore e cambiare radicalmente il carattere all'auto agendo su motore, cambio, sistema sterzante, differenziale elettronico, oltre alle logiche di comportamento del sistema di controllo della stabilità. Tre le scelte possibili: dinamico, normale, all'weather (in caso di pioggia o neve). L'accelerazione è istantanea, il motore elastico, anche se non silenziosissimo. Ottima la tenuta di strada anche nelle curve veloci. **I prezzi.** Competitivi visto il segmento cui si riferisce e le concorrenti tutt'altro che a buon mercato. Il listino parte dai 20.300 euro della versione d'ingresso, il 1.4 Turbo benzina da 120 Cv, mentre le diesel (prevedibilmente le più richieste) vanno dai 22.300 euro della 1.600 JTDm-2 da 105 Cv al 25.700 euro della 2.0 JTDm-2 da 170 Cv. Il nuovo 1.4 TB MultiAir a benzina da 170 CV va dai 22.000 euro (in versione Progression) ai 23.700 euro (Distinctive). Occorreranno invece almeno 29.000 euro per la sportivissima 1750 TBI Quadrifoglio Verde da 235 Cv. (A.C.)

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

**L'autoveloce  
in Cassazione**

È un deterrente per chi non rispettava il codice. Poi l'autoveloce è diventato la panacea di tutti i mali. Bastava preparare l'agguato agli automobilisti in transito nel proprio territorio, e grazie alle multe i bilanci del Comune tornavano floridi. Su questo meccanismo era nato un business, con società che affittavano strumenti in cambio di percentuali. Ora una sentenza della Cassazione ha sancito che non si possono più usare autoveloce in appalto da società terze e dare percentuali sul loro uso come se fosse una provvigione. La Corte ha stabilito anche che l'accertamento delle infrazioni del codice della strada costituisce un servizio di polizia stradale non delegabile a terzi e che le apparecchiature devono essere gestite direttamente dalla polizia ed essere nella sua disponibilità. Pena l'annullamento della sanzione. Giustizia è fatta. Ma quanti sindaci dovrebbero mettere mano al portafoglio e rendere il bottino progressivo? (p.c.)