

colpi di clacson

Storico sorpasso: Ford Fiesta batte la Golf e diventa l'auto più venduta in Europa

Dopo anni di dominio incontrastato, la Volkswagen Golf non è più l'auto più venduta in Europa. Ora al primo posto, con 140.496 esemplari immatricolati nel primo trimestre 2010 si è piazzata stabilmente la Ford Fiesta (nella foto) che dal lancio ad oggi continua a macinare record su record. Un sorpasso storico, e consistente visto che la Golf ora è ben distanziata a quota 135.048 unità. Alle sue spalle, terza assoluta, c'è la Renault Clio (103.576 unità consegnate). Chiudono la



classifica un'altra Volkswagen, la Polo (36.922), la Fiat Punto (31.646) e la Fiat Panda (30.483).

Salone di Pechino Trionfano il lusso e l'elettrico (ma fuori norma Ue)

Il Salone di Pechino, aperto fino al 2 maggio prossimo, ospita quest'anno una delle mostre dell'auto più grandi del mondo con un suo tema dominante: il lusso. Ci sono le supercar, Ferrari e Lamborghini in testa, ci sono le dream car con uno sfavillante stand Bmw, e non a caso Volkswagen fa debuttare qui

la Phaeton, la sua costosissima ammiraglia completamente rinnovata. Moltissime le proposte a impatto zero. Quasi tutte le Case cinesi hanno nel loro stand un modello totalmente elettrico o ibrido. La maggior parte dei modelli della produzione cinese però, arriva massimo alla normativa Euro 2, il che li rende praticamente inutilizzabili al di fuori dei confini nazionali. Si contano sulla punta delle dita le Case che riescono a promettere motori Euro 4, mentre le Euro 5 sono un miraggio. Con 13,64 milioni di auto vendute nel 2009 la Cina è il primo mercato del pianeta, ma l'invasione nel resto del mondo per ora è rimandata. (F.S.)

Il codice, questo sconosciuto



DI PAOLO CICCARONE

Il codice della strada, questo sconosciuto. Nel tentativo di migliorarlo e renderlo sempre più moderno, le regole stanno perdendo di vista il loro scopo primario: essere semplici e facilmente intuibili. Invece, aggiornamenti dopo aggiornamenti, ogni tanto ne salta fuori qualcuna che alla maggioranza dei patentati (oltre 40 milioni di italiani) sfugge. Col risultato che spesso si infrangono norme di cui non si conosce nemmeno l'esistenza.

Prendiamo ad esempio l'articolo 143. Testualmente recita che viaggiando su strada a più corsie (quindi autostrade in primis) si deve occupare quella più libera a destra. Fino al 2003, anno della grande revisione e dell'introduzione della patente a punti (che ha ridotto il numero di decessi sulle strade da 8500 a circa 4000 all'anno) si poteva evitare di viaggiare sulla destra perché il nuovo codice aveva indicato quella corsia come destinata ai veicoli lenti. Doveva essere una norma per i camion, fatto sta che anche quando la strada è libera, marciando tutti sulla corsia di centro o di sorpasso. Per "invogliare" a tenere la destra, l'automobilista che non rispetta questa norma si vede decurtare 4 punti sulla patente oltre a una sanzione amministrativa. Ma alzi la mano chi si è mai preso una multa per non aver viaggiato sulla corsia di destra.

Spesso si infrangono norme che neanche la polizia sanziona. Mentre si possono perdere punti della patente per non aver pagato l'autostrada (ma non per il bollo)

Eppure il codice parla chiaro, i pannelli a messaggio variabile lo ricordano spesso in autostrada, ma gli automobilisti italiani stanno bellamente al centro carreggiata. Col risultato che sono aumentati i sorpassi sulla destra. Manovra permessa dal codice solo nel caso in cui le file centrali e di sorpasso siano intasate.

Pochi poi sanno che si perdono 2 punti se non ci si ferma sulla linea di arresto bianca all'incrocio. Si perdono 2 punti se si viaggia con le luci spente su strade principali, sanzione che sale a 3 se l'impianto è guasto o una lampadina è fulminata. Ma si perdono anche punti se si tengono i fendinebbia accesi. Se tutte le norme fossero applicate severamente, per un automobilista che viaggia a 90 all'ora in autostrada, al centro delle corsie, con i fari spenti di giorno, potrebbero volatilizzarsi 6 punti in un colpo solo, che diventano 12 se neopatentato: ma qualcuno, dopo averle fatte, le leggi le applica?

Come non è informato nessuno di un'altra norma, davvero incredibile, siglata nell'articolo 176, paragrafo 21 comma DN, che recita: "Verranno tolti 2 punti della patente (4 per i neopatentati, ndr) in caso di mancato pagamento del pedaggio secondo le norme vigenti". Domanda: perché se non pago il pedaggio a una società privata (quelle che hanno in gestione le autostrade) devo perdere dei punti, operazione che solo la polizia può fare? Roberto Sgalla, direttore del servizio di polizia stradale, prova a far chiarezza: «Perché una parte del pedaggio, circa il 50%, è un introito dello stato, non pagandolo si diventa morosi con lo stato e pertanto è legittima la sanzione», che per la cronaca può arrivare anche a 1.000 euro oltre ai punti. Una follia, ideata in tempi remoti e recepita dal nuovo codice nel 2003, solo come ulteriore balzello a favore di una società che gestisce un bene comune (l'autostrada) ma che si fa beffa dei diritti di uguaglianza dei cittadini (che non sono tutelati come la società in caso di contenzioso). Viene da chiedersi infatti perché invece se non pago il bollo, che è una tassa bella e buona, non mi vengono tolti i punti della patente? Misteri del codice.

DA SAPERE

Limite a 150 km/h, casco in bici e paraschiena in moto. Le nuove regole attendono il via. Attende il via libera dal mese di luglio in Senato - dopo essere stato approvato all'unanimità dalla Camera - il nuovo Codice della Strada, che introduce molte novità, mentre altre norme sono ancora in discussione. Ecco le principali. Innalzamento del

limite di velocità a 150 Km/h sulle autostrade a tre corsie nei tratti in cui è in funzione il sistema "Tutor". **Sconti pari ad un terzo del verbale** per gli automobilisti che pagano la multa entro dieci giorni dal ricevimento della stessa. **Test antidroga obbligatorio** per neopatentati e guidatori di professione. **Tempi di notifica delle multe:** i Comuni avranno 60 giorni e

non più 150 per inviarle ai destinatari. I motociclisti, oltre al casco, potrebbero essere obbligati ad indossare i **gusci paraschiena** già utilizzati dai piloti nelle gare, mentre diventerebbe **obbligatorio il caschetto** anche per chi circola in bicicletta. Infine il **divieto di guidare minicar o ciclomotori** per chi ha subito la sospensione della patente dell'auto.

Bmw

Solo lievissimi ritocchi estetici per le nuove Serie 3 Coupè e Cabrio. Sotto il cofano invece arrivano i motori Euro 5 diesel e benzina

DI FERDINANDO SARNO

Bmw ricomincia da 3. Ovverossia, dalla Serie più fortunata (ed economicamente più "abbordabile", dopo la Serie 1); quella che solo in Italia, dal lancio ad oggi, ha venduto più di 135 mila unità; quella più amata dagli americani, sia in versione Coupè che Cabrio. Gli States, infatti, rappresentano il mercato più importante per questo modello (38%) mentre l'Italia consolida il 5 posto con l'8%. La crisi non è del tutto finita, anzi: c'è ancora molta tensione. Meglio andare avanti a piccoli passi. Meglio lasciare le cose così come sono, proprio per non andare incontro a brutte sorprese. E il costruttore bavarese l'ha capito benissimo tant'è che, dopo soli tre anni e mezzo, propone le "nuove" versioni della Serie 3 Coupè e Cabrio senza... modificarle. Solo un super tecnico, solo un super appassionato che mangia pane e... Bmw, può accorgersi che sono state cambiate delle lampadine, che sono stati modificati i paraurti e che il doppio rene anteriore è stato leggermente ritoccato. Così erano e così sono rimaste. Tranne sotto il cofano, dove Bmw infila nuovi (e brillanti) motori, sia benzina che diesel, tutti Euro 5. Con 1.200 euro in più, poi, alcune versioni di questi motori possono essere provvisti del sistema Blue-Performance che, in pratica, ag-

Modello che vince non si cambia (o quasi)

giorna i parametri alla normativa Euro 6. Fra i nuovi diesel da 184 e da 204 CV e il nuovo 6 cilindri Twin-Power Turbo High Precision Injection da 306 CV voi cosa avreste scelto di provare? Beh, noi non abbiamo avuto dubbi: la "scude-

ria" da 306 CV. Scelta azzeccata, soprattutto in un percorso ricco di curve e tornanti, dove abbiamo testato questo motore, abbinato ad un ottimo cambio automatico con tanto di paddle al volante, che si è

disimpegnato con molta autorità. Il modello più efficiente dell'intera gamma, tuttavia, è il 320d EfficientDynamics Edition, capace di combinare un consumo di carburante di soli 4,1 litri per 100 km e un valore di CO2 di 109 g/km. Infine, i prezzi:

per la Serie 3 Coupè partono da 35.500 euro e arrivano a 52.450 euro (quelli necessari per acquistare la versione benzina 335i-xDrive) mentre, per la versione Cabrio, servono da 43.650 a 55.950 euro.



Mercedes

Dopo aver venduto 290 mila esemplari in Italia (il 60% dei quali ad un pubblico femminile) la Classe A si rinnova con una versione più raffinata nelle dotazioni

DI GIAN PIERO PIAZZA

Per una Stella che continua a brillare di luce propria esorcizzando gli aironi bui della crisi, era giocoforza unire l'utile al dilettevole con un intento preciso: rendere ancora più appetibile il modello della gamma Mercedes maggiormente apprezzato in Italia, la Classe A. Nella storia della casa di Stoccarda quest'automobile rappresenta un capitolo a sé, scritto all'insegna di un drastico cambiamento di rotta. Classe A è stata difatti la prima Mercedes a trazione anteriore e la vettura appositamente progettata per il pianeta donna.

Fin dal suo esordio nel 1997, questa elegante monovolume compatta dal muso affusolato come quello di un jet supersonico ha conquistato il cuore dell'universo femminile, un colpo di fulmine inizialmente propiziato dall'attrazione estetica e dal prestigio del marchio, ma con una predilezione consolidata da fattori fondamentali per quel genere di

guida, una posizione rialzata che aumenta considerevolmente la visibilità in ogni direzione, lo sterzo leggero e l'elevata versatilità dell'abitacolo. Rinnovata nel 2004 e l'anno dopo disponibile anche in versione coupé a tre porte, ringiovanita nel 2008 con un aggiornamento stilistico che ne ha valorizzato il carattere dinamico, Classe A è stata scelta finora da 1 milione e 700 mila automobilisti (290.000 in Italia) con un'incidenza al femminile del 60%. Oggi è disponibile nella nuova versione Executive con un rapporto prezzo-dotazioni ancora più interessante e negli inediti allestimenti Style e Premium che propongono interni più raffinati, il Park Assist di serie (il dispositivo di parcheggio pilotato) sulla versione Style e il navigatore satellitare sulla Premium.

Ma non finisce qui. Casa Mercedes raddoppia l'offerta proponendo anche la più capiente Classe B (venduta in 800.000 unità dal lancio nel 2005 e prediletta da 55.000 clienti italiani di cui il 35% donne) nella nuova e più ricca versione Premium. A prezzi competitivi: a partire da 18.540 euro per la Classe A, 22.420 euro per la Classe B.



La Classe A nella versione Executive

Pagina a cura di Alberto Caprotti

ControMano

Quelli che...

Quelli che non mettono la freccia perché non siamo mica indiani... Quelli che guidano con il cappello... Quelli che impegnano l'incrocio anche se davanti c'è la colonna ferma... Quelli che il semaforo rosso è un consiglio, non un obbligo... Quelli che si attaccano al clacson perché non sanno suonare altro... Quelli che mettono la coda di volpe sulla leva del cambio per sentirsi più furbi... Quelli che donna al volante pericolo costante... Quelli che sul tetto mettono gli sci con le punte davanti... Quelli che da casello a casello... Quelli che non cambiano mai le gomme per rimanere coerenti con se stessi... Quelli che in moto non usano il casco per non spettinarsi... Quelli che non parcheggiano a spina di pesce perché non sono vegetariani... Quelli che parcheggiano in doppia fila ma solo il tempo di un caffè... Quelli che sono invecchiati cercando un parcheggio... Quelli che non legano i bambini in auto perché la libertà prima di tutto... Quelli che se non guidassero sarebbe meglio per tutti. (A.C.)