

IL CONCORSO



Auto d'epoca: le regine sfilano a Villa d'Este

Il parco del Grand Hotel Villa d'Este e dell'adiacente Villa Erba di Cernobbio sul lago di Como, sabato 21 e domenica 22 maggio saranno ancora una volta l'eccezionale palcoscenico per le più belle automobili del passato e per i più stravaganti prototipi contemporanei. Il Concorso d'Eleganza Villa d'Este, patrocinato da Bmw - per la prima volta con una sezione dedicata alle motociclette - è dal 1929 uno degli eventi più importanti al mondo nel suo genere. Saranno

50 le vetture in concorso per le auto d'epoca, dalla Jaguar E-Type del '61, l'Alfa Romeo TZ2 del '65 fino alla Rolls-Royce Phantom II Special Town Car, carrozzata Brewster, del '33. Un altro concorso parallelo riguarda, invece, i prototipi e gli esemplari unici, come, la Ferrari Super America 45 Cabrio, l'Audi Quattro Concept del 2010, la Mercedes-Benz Concept Shooting Break del 2010, l'Infiniti Etherea del 2011, l'Italdesign Giugiaro Go! del 2011, e la Scuderia Cameron Glickenhaus P4/5 del 2011 (esemplare unico di Pininfarina su base Ferrari Enzo, ispirata alle legendarie P4/5 degli anni 60). Fuori concorso, infine, saranno esposte la Mini Rocketman e la Rolls-Royce 102 EX, prima auto elettrica del segmento extra lusso.

DI ALBERTO CAPROTTI

Sessantotto milioni di punti. Li hanno "persi", in totale, gli italiani che guidano in 8 anni. Da quando cioè è entrato in vigore il provvedimento della "Patente a punti", in base al quale le infrazioni al volante vengono punite attingendo - in base alla loro gravità - ad un tesoretto di 20 assegnato ad ogni automobilista. Ogni due anni senza infrazioni "taglia-punti", se ne acquistano due in bonus. Chi resta a zero (o commette nello stesso anno solare tre infrazioni punite con cinque o più punti ognuna), per riavere il documento di guida, deve rifare gli esami. Per conoscere la propria situazione è attivo il numero telefonico 848782782 del Ministero dei Trasporti e il sito www.ilportaledellautomobilista.it. Il meccanismo sanzionatorio sembrava sufficiente per indurre ad un comportamento più corretto sulle strade, e in parte ciò è avvenuto. Eccesso di velocità (3 punti), passaggio con il semaforo rosso (6

il bilancio

A otto anni dall'entrata in vigore del provvedimento, in calo incidenti e vittime della strada ma gli obiettivi fissati dalla Ue sono lontani. Anche per colpa di chi approfitta di una norma facile da aggirare

guardio è ancora lontano, in Italia più che nel resto d'Europa. Dal 2002 a 2009 infatti gli incidenti sono scesi da 239.000 a 215.500 (-10%). E le persone decedute in seguito ad incidenti stradali, pur diminuite (da 6.700 a 4.200 l'anno) restano ancora tantissime. Il problema principale è che troppi automobilisti colpevoli di somme di infrazioni per le quali è previsto il ritiro della patente, continuano invece a circolare grazie alla macroscopica "fallo" della norma. La decurtazione di punti infatti si può eludere dichiarando che alla guida al momento del fatto c'era un parente o un amico (a cui verranno tolti i punti) o pagando una sanzione supplementare di 269 euro che esenta dall'obbligo di dichiarare il nome del guidatore. Così la volontà di fare cassa delle istituzioni e l'abitudine di fare i furbi degli italiani hanno depennato un provvedimento teoricamente valido e utile. (A.C.)

punti), mancato utilizzo della cintura di sicurezza e guida con il telefonino in mano (5 punti), le infrazioni più frequenti. Ma la patente a punti doveva principalmente contribuire a raggiungere l'obiettivo fissato dall'Unione Europea nel 2000: dimezzare cioè in dieci anni il numero dei morti sulle strade. E qui il traguardo è ancora lontano, in Italia più che nel resto d'Europa. Dal 2002 a 2009 infatti gli incidenti sono scesi da 239.000 a 215.500 (-10%). E le persone decedute in seguito ad incidenti stradali, pur diminuite (da 6.700 a 4.200 l'anno) restano ancora tantissime. Il problema principale è che troppi automobilisti colpevoli di somme di infrazioni per le quali è previsto il ritiro della patente, continuano invece a circolare grazie alla macroscopica "fallo" della norma. La decurtazione di punti infatti si può eludere dichiarando che alla guida al momento del fatto c'era un parente o un amico (a cui verranno tolti i punti) o pagando una sanzione supplementare di 269 euro che esenta dall'obbligo di dichiarare il nome del guidatore. Così la volontà di fare cassa delle istituzioni e l'abitudine di fare i furbi degli italiani hanno depennato un provvedimento teoricamente valido e utile. (A.C.)

I furbetti della patente a punti



La nuova Ford Focus Wagon, in listino da 18.500 euro

Ford allarga la famiglia Focus Sulla Wagon spazio e tecnologia

Che Focus non fosse solo un modello ma un progetto globale che cambia le regole costruttive e interpretative dell'automobile, si sapeva. Ma il battesimo della versione station wagon espande il concetto della strategia Ford, allargando ad una delle vetture familiari da anni di più grande successo in Italia, i vantaggi di importanti sinergie aziendali. Con l'80% della componentistica condivisa con altri 10 modelli a tutto vantaggio del contenimento dei prezzi finali, la "democratizzazione" della tecnologia attraverso una ricca serie di dispositivi di assistenza alla guida e un innovativo sistema di pre-assemblaggio digitale che verifica la qualità dei componenti, la Wagon allarga la famiglia Focus con una versione leggermente più lunga della precedente (ora arriva a 4,55 metri) per privilegiare la linea estetica. Perde qualcosa lo spazio regalato al bagagliaio da 490 litri (erano 503), mentre sotto il cofano brilla, insieme ai diesel com-

mon-rail, il benzina EcoBoost da 1,6 litri da 150 cv ad iniezione diretta ad alta pressione con sistema Start-Stop di serie che offre consumi contenuti ed emissioni di CO2 di soli 109 g/km. Il listino parte da 18.500 euro, con il neo (piccolo, ma proprio per questo evitabile) di un solo colore di carrozzeria acquistabile senza sovrapprezzo. «Con la nostra famiglia delle medie - spiega il presidente di Ford Italia, Gaetano Thorel - puntiamo a battere Volkswagen in questo segmento strategico da 2,5 milioni di unità l'anno in Europa. La Wagon che arriva ora sul mercato sarà l'arma decisiva». Ricco l'equipaggiamento di serie, da categoria superiore gli optional, dal supporto alla guida per mantenere il veicolo nella corsia di percorrenza, monitorare i segnali stradali e regolare gli abbaglianti, fino al Driver Alert, dispositivo che riconoscendo un andamento irregolare della vettura emette segnali visivi e sonori per scuotere il guidatore da un eventuale colpo di sonno. (A.C.)

LA CURIOSITÀ

Tute nei test per simulare gravidanza e anzianità: così Ford pensa alla sicurezza di tutti

Due tute per simulare gravidanza e anzianità: sono i ritrovati che Ford sta utilizzando nei test per migliorare comfort e sicurezza delle sue vetture. Indossando la "Empty belly" gli ingegneri della casa automobilistica americana possono rendersi conto delle condizioni di guida di una donna ai diversi mesi di gravidanza. Un gilet di 13 kg simula un "pancione", un seno prospero, un aumento di peso. Fattori che i progettisti devono considerare nello studio di un abitacolo più confortevole e nella realizzazione dei sistemi di sicurezza, come cinture e airbag. La tuta della terza età invece è stata ideata da Ford Motor Company per aiutare i suoi ingegneri a calarsi nei panni dei clienti più anziani. Un busto e un collare irrigidiscono la parte superiore del corpo, tutori limitano i movimenti delle gambe, appositi guanti rendono meno mobili le mani, tappi alle orecchie riducono la percezione uditiva, e speciali occhiali simulano alcune disfunzioni oculari. L'obiettivo: migliorare la guida in sicurezza degli over 60, che - specie nei prossimi anni - rappresenteranno un'importante fetta di mercato. **Carmen Morrone**

KIA

La piccola Picanto è diventata adulta

DI GIAN PIERO PIAZZA

Quando nacque, sette anni fa, con il compito di rafforzare l'immagine del marchio Kia, la piccola vettura coreana che aveva suscitato un vasto interesse a cominciare dal nome intrigante, Picanto, era stata subito notata dagli automobilisti di casa nostra per la sua formula originale e innovativa. In poco più di tre metri e mezzo di lunghezza quella city car dal look moderno e gradevole offriva cinque posti, motori brillanti ed economici e perfino il cambio automatico e la doppia alimentazione benzina-GPL. Unico neo, il bagagliaio davvero minuscolo, appena 157 litri di capacità di carico. Una limitazione che tuttavia non aveva inciso più di tanto sui consensi visti i 73.000 esemplari venduti in Italia. Rinverdita nel 2007 con qualche ritocco di eleganza aggiunta, Kia Picanto ora si rinnova all'insegna di un'evoluzione non soltanto estetica. Linea a cuneo, fari avvolgenti con luci a diurne a led - un'esclusiva per la categoria - parabrezza e lunotto di dimensioni extralarge, vano bagagli ampliato a 200 litri, la nuova Picanto possiede tutti i requisiti per incontrare anche il gusto dei più giovani, offrendo sotto il vestito indubbiamente elegante, un ventaglio di pregi. In soldoni, finiture interne di buona qualità, comfort acustico, una ricca dotazione che include sei airbag di serie più supporto dinamico elettronico su tutta la gamma e, in tre allestimenti su quattro, freni a disco anche posteriori, climatizzatore manuale e perfino il sistema di controllo della stabilità con dispositivo di assistenza alle partenze in salita. La nuova Picanto a 5 porte è proposta con il nuovissimo motore a 3 cilindri benzina di 998 cc da 69 cv (23,8 km per litro). La versione a tre porte arriverà in estate assieme alla motorizzazione più potente da 82 cv per l'alimentazione a GPL e al nuovo motore 1.2 litri da 85 cv. Prezzi in fase di lancio (comprensivi di sconto di 1.500 euro): da 7.700 euro, con 7 anni o 150.000 km di garanzia, per la versione base che - va segnalato per correttezza - è base davvero: cioè senza Esp, climatizzatore, vetri elettrici e chiusura centralizzata. Una Picanto "seria" costa quasi 9.000 euro.



La nuova Kia Picanto, la versione base è in vendita (in fase promozionale) a 7.700 euro. Sotto, la Peugeot 308 1.6 diesel dotata di sistema Stop & Start: costa 21.990 euro

Peugeot

Stop & Start anche sul diesel La 308 è "eco-risparmiosa"

Una mano tesa sul fronte della mobilità sostenibile con un controcanto benefico in tema di risparmio sui costi d'esercizio. La proposta arriva da Peugeot, che con la nuova 308 vuole diventare un punto di riferimento anche in materia di efficacia ambientale. In buona sostanza, la riduzione dei consumi e delle emissioni nocive passa attraverso l'applicazione di una tecnologia già adottata da molte case automobilistiche, il sistema Stop & Start, che tuttavia qui assume una valenza innovativa. Rispetto al dispositivo basato su un motorino d'avviamento potenziato per resistere alle sollecitazioni di un uso a frequenze ravvicinate nel traffico urbano, sulla nuova Peugeot 308 la funzione di spegnimento e riaccensione del propulsore è garantita da un "alternatore reversibile", che oltre a provvedere alla ricarica della batteria rimette in moto il motore.

Questa sofisticata tecnologia denominata micro-ibrida si avvale di un sistema di controllo dell'alternatore per il recupero dell'energia in fase di decelerazione che viene convogliata in una batteria supplementare allo scopo di imprimere, attraverso l'intervento di un "supercondensatore", una sferzata di potenza in più ad ogni avviamento. Va da sé che l'adozione del sistema Stop & Start di ultima generazione si traduce sul piano pratico in una serie di vantaggi davvero convenienti. Oltre che diminuire del 15% i consumi nella guida urbana, e ridurre a zero le emissioni inquinanti ad ogni spegnimento del motore, la tecnologia micro-ibrida Peugeot offre avviamenti di una rapidità superiore del 40% rispetto a quelli di un tradizionale Stop & Start (appena 40 millesimi di secondo), una silenziosità di funzionamento esemplare e la totale assenza di vibrazioni, prerogative che ne ha consentito l'utilizzo su un motore diesel.

La Peugeot 308 a tecnologia micro-ibrida è infatti disponibile nella versione berlina in abbinamento all'1.6 litri e-HDi euro 5 con filtro antiparticolato da 112 cv, cambio manuale a 6 marce o robotizzato ed emissioni inferiori a 110 grammi di CO2 per km. Con tutto il fascino del nuovo look, ancora più accattivante e raffinato, e prezzi invariati, a partire da 21.990 euro. (G.P.P.)



Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Il terremoto globalizzato

Dedicato a chi acquista un'auto tedesca pensando che sia fatta con materiali tedeschi. Oppure francese, per la stessa ragione. In seguito al terremoto in Giappone, per vedersi consegnare una Toyota Prius (giapponese doc) occorrono diversi mesi di attesa, e fin qui la ragione è inattesa. Ma avviene lo stesso ordinando, ad esempio, una Peugeot 308CC, una Renault Clio, o una Dacia Duster. Difficoltà di consegna anche per Opel, GM e per i marchi del gruppo Volkswagen: per la Audi A1 e la Vw Tiguan i tempi si allungano ulteriormente. La chiusura delle fabbriche che producono componentistica sta condizionando tutto il mondo dell'automobile, facendo scoprire la faccia meno bella della globalizzazione. Può essere la mancata consegna anche di un semplice sensore a bloccare la produzione di un determinato modello. Con l'auto è così. I conti non si fanno mai solo in casa propria.