

## la novità

Grazie al nuovo Codice della strada dal 21 aprile prossimo si potrà guidare già a 17 anni. Molte le limitazioni: servirà possedere già la patente A e frequentare un corso di pratica di 10 lezioni presso una scuola guida. A fianco del conducente ci dovrà essere sempre un adulto con patente B da almeno 10 anni



# Minorenni al volante

DI FERDINANDO SARNO

**A**l volante anche se minorenni. Era una delle novità più attese introdotte dal nuovo Codice della Strada varato nel 2010 e, dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, a partire dal 21 aprile prossimo, sarà in vigore a tutti gli effetti: si tratta della cosiddetta "guida accompagnata", che consente anche ai 17enni di guidare l'automobile. La procedura per poterlo fare, le regole cui attenersi e le limitazioni che comporta tuttavia sono molte e decisamente restrittive, al punto da risultare quasi dissuasive. La nuova norma sostituisce in pratica il celebre "foglio rosa", l'agognata autorizzazione ad esercitarsi alla guida in attesa del conseguimento della patente vera e propria, che poteva però essere rilasciata solo a seguito del superamento dell'esame di teoria. Ecco come funziona.

**Autorizzazione.** Possono richiederla i giovani che hanno già compiuto 17 anni e che siano in possesso della patente A (quella che autorizza la guida dei ciclomotori) sulla quale non gravano provvedimenti di revoca o sospensione. **La procedura.** L'aspirante automobilista deve presentare agli uffici della Motorizzazione Civile la richiesta dell'autorizzazione alla "guida accompagnata", firmata anche da un genitore. La ricevuta della domanda di autorizzazione consente al 17enne di frequentare presso un'autoscuola un apposito corso di formazione, al termine del quale gli verrà rilasciato l'attestato di frequenza da consegnare alla Motorizzazione, che finalmente rilascerà l'autorizzazione alla guida. Tale documento rimarrà valido fino al compimento del 18esimo anno di età. Solo allora l'aspirante automobilista potrà chiedere il "foglio rosa" e sottoporsi all'esame per il conseguimento della patente B.

**Formazione.** Il corso per la formazione alla "guida accompagnata" prevede una durata di almeno dieci ore effettive di guida, con lezioni individuali e ciascuna della durata massima di due ore al giorno. Le lezioni sono così articolate: un'ora sull'uso del veicolo, tre sul comportamento nel traffico; due in condizioni di visione notturna, due su strade extraurbane e due ore su autostrade o strade extraurbane principali/secondarie. Le ore di esercitazione per la guida accompagnata saranno scalate da quelle necessarie per ottenere la patente B. **Auto guidabili.** Le automobili con le quali il 17enne potrà esercitarsi devono avere un rapporto potenza/peso non superiore a 55 kW/t e comunque potenza non superiore a 70 kW, ovvero la stessa limitazione in vigore per i neopatentati. La vettura impiegata deve essere munita sia all'anteriore che al posteriore di un contrassegno recante le lettere "GA" (sta per Guida

Accompagnata) di colore nero su fondo giallo retroriflettente, con dimensioni di 30x30 cm al posteriore e 12x15 davanti.

**L'accompagnatore.** Fino a tre gli accompagnatori che possono essere designati. Uno di loro dovrà obbligatoriamente essere al fianco del minore alla guida. L'accompagnatore non potrà avere un'età non superiore a 60 anni e comunque dovrà essere titolare di patente B o di categoria superiore da almeno dieci anni, senza aver subito provvedimenti di sospensione negli ultimi 5 anni.

**Limiti di velocità.** Rispetto ai neopatentati, chi usufruisce della Guida Accompagnata deve rispettare limiti di velocità più bassi: 100 km/h in autostrada (anziché 130) e 90 (invece di 110) sulle strade extraurbane. Inoltre sulla sua auto non potrà trasportare passeggeri oltre all'accompagnatore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Volkswagen up!, Seat Mii (sotto a sinistra) e Skoda Citigo (sotto a destra) le tre auto gemelle del Gruppo di Wolfsburg

# Gemelle diverse

## Seat Mii e Skoda Citigo, le sorelle low-cost della up!

DI ALBERTO CAPROTTI

**L'**auto è una sola, ma i modelli sono tre. Identici pianale, motori, cilindrate e sito produttivo (Bratislava), molto simile l'estetica. Cambia qualche particolare e soprattutto sarà diverso il portafoglio di chi le acquista. Chiamatela economia di scala, ottimizzazione delle risorse, o semplicemente operazione intelligente: fatto è che proporre sul mercato in rapida successione tre vetture con le stesse fattezze sotto marchi diversi, è comunque una scommessa rischiosa. Specie in un segmento di mercato come quello delle city-car, forte nei numeri ma sempre risicato nei margini di ricavo. Peugeot, Toyota e Citroen avevano dato l'esempio tempo fa con le gemelle 107, Aygo e C1. Ora ci prova Volkswagen che subito dopo la up! è pronta a far debuttare le "sorelline" di Seat e Skoda, rispettivamente chiamate Mii e Citigo. Tre marchi dello stesso Gruppo, un solo prodotto declinato in maniera diversa: più lussuosa (ma anche seria) la up!, più economiche, allegre e meno pretenziose la Citigo e la Mii. La vettura ceca e quella spagnola si differenziano dalla gemella tedesca più ricca nel portellone posteriore, nel disegno dei fari, nella griglia anteriore e nel fascione paraurti. Ma la vera differenza sta nel prezzo, applicazione pratica della strategia che punta ad valorizzare due marchi low cost con un crescente contenuto tecnologico. Una scelta precisa quella del Gruppo Volkswagen che ha chiuso un 2011 da record con il maggior numero di auto vendute nella sua storia (5,1 milioni) e un incremento del 13,1% rispetto al 2010. Per vedere su strada la piccola Seat occorrerà aspettare l'estate: la Citigo ha già nel nome il target di riferimento, un cliente che cerca un'auto economica e adatta al traffico delle grandi metropoli. Lunga come le sue due sorelle, 3,56 metri, larga 1,65 e alta 1,48, arriverà con le stesse motorizzazioni 1.0 litri a benzina da 60 o 75 cavalli che ha

sotto il cofano anche la Mii, ed è prevista anche una versione a Gpl. Non ancora annunciato il prezzo che dovrebbe comunque partire da circa 9.000 euro.

Il marchio Seat invece apre un nuovo capitolo della sua storia con l'eredità della Arosa. Insolito ma non casuale il nome, Mii, corto, facile da memorizzare, uguale da pronunciare in tutte le lingue e che richiama un forte senso di appartenenza. L'abbiamo provata sulle strade di Barcellona che ne hanno esaltato brillantezza e facilità di guida. Nei piani di Wolfsburg la spagnola, faccia sbarazzina e il pallino della personalizzazione, delle tre gemelle è quella destinata ai più giovani. Arriverà nelle concessionarie italiane a maggio, in versione a tre o a cinque porte. Anche qui il prezzo è ancora ufficioso, ma dovrebbe essere inferiore a 9.500 euro, ovvero 1.600 euro in meno di quanto costa la up!, che attacca però col motore da 75 cv rispetto ai 60 cv della Mii base.

Benché figlia di un progetto multiplo, la nuova city-car della Seat sfoggia comunque una sua personalità, concentrata tutta nel frontale appunto. Essenziale ma non povera nell'allestimento base, migliora nelle versioni più ricche, la Style e soprattutto la Sport, caratterizzata da vetri oscurati, fari fendinebbia, sospensioni più rigide e assetto ribassato.

Tra gli optional, piacerà il navigatore portatile con schermo touch-screen, mentre rappresenta un'innovazione in questo segmento di mercato il sistema di frenata automatica City Safety Assist: a velocità inferiori ai 30 km/h, un sensore laser riconosce la presenza di altri veicoli che precedono. Il dispositivo avvisa il guidatore del pericolo di collisione e in assenza di un intervento manuale, blocca automaticamente l'auto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Volkswagen up!

### La piccola tedesca, sfiziosa da città

DI GIAN PIERO PIAZZA

**B**ellezza e simpatia, con tanto di "fil rouge" che l'avvicina alla Golf e al Maggiolino per alcuni tratti distintivi e la perfezione delle proporzioni, oltre a una semplicità di linee al tempo stesso eleganti e funzionali create su misura per conquistare i favori del pubblico femminile. La up della Volkswagen, city car novità con la "u" minuscola ma non per questo figlia di un dio minore, deve la sua forza alla capacità di esprimere una peculiare compattezza coniugata all'eccezionale capienza interna. In soli 3,54 metri di lunghezza la up sviluppa un abitacolo a quattro comodi posti che è il più ampio della sua classe, alchimia volumetrica ottenuta grazie alla collocazione delle ruote nei punti estremi della carrozzeria e alle ridotte dimensioni del cofano motore, ma si distingue anche

per un pregio davvero apprezzabile, la grande maneggevolezza. Abbiamo avuto l'opportunità di provarla in anteprima nel congestionato traffico del centro di Roma. Al primo impatto la piccola Volkswagen stupisce per l'inaspettata silenziosità di marcia, virtù difficilmente conciliabile con una meccanica a tre cilindri. Ma qui l'usuale ruvidità di quel tipo di motore è stata affinata dall'adozione di soluzioni tecniche all'avanguardia che ne hanno drasticamente ridotto le vibrazioni. Questo mille benzina a dodici valvole da 75 cv di potenza si rivela sufficientemente brioso, tanto da consentire alla vettura di divincolarsi brillantemente nei meandri di una circolazione tutt'altro che disciplinata. Ottima la scelta dei rapporti dell'ultraleggero cambio manuale a cinque marce (appena 25 chilogrammi di peso) studiati per consentire una progressione di marcia rapida e lineare, come pure la leggerezza del pedale della frizione. Ma l'asso nella manica è indubbiamente il servosterzo elettromeccanico molto preciso e tanto morbido alle basse velocità da agevolare al massimo le manovre di parcheggio. Grande visibilità, robustezza e prezzo accettabile, a partire da 10.600 euro con ESP e navigatore di serie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## Se la Polizia resta a piedi

**E**ntro il 2015, circa 600 mila veicoli della pubblica amministrazione saranno ibridi, elettrici o alimentati con carburanti alternativi. Una vera svolta per la mobilità "pulita". Inutile illudersi però, perché la notizia in questione riguarda gli Stati Uniti.

Da noi realtà e prospettive sono ben diverse. A iniziare dalle auto in dotazione alle forze dell'ordine. In circolazione sulle nostre strade ci sono ancora migliaia di Fiat Marea della Polizia, di Fiat Punto prima serie dei Vigili urbani e di Fiat Stilo dei Carabinieri. Con il paradosso di vedere agenti appena scesi da una macchina Euro 1 che multano automobilisti perché nel giorno di blocco stradale girano con una Euro 3. La conseguenza? Secondo stime non confermate, dei 19.000 veicoli (compresi quelli speciali) a disposizione, un terzo sono fermi in attesa di essere riparati. Non è una barzelletta sui Carabinieri, e comunque non fa ridere.