

colpi di clacson

Mercato Italia 2014 a +2,7% «Ma siamo da Serie C»

Il mercato dell'auto italiano potrebbe chiudere il 2014 con 1.330.000 immatricolazioni, in crescita del 2,7% rispetto al 2013, che dovrebbe chiudere invece a 1.295.000. «Il rischio è quello di diventare un Paese di Serie B ed avere un mercato dell'auto di Serie C». La previsione è del presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano: «Le condizioni per un arresto della caduta delle immatricolazioni sembrano esserci, ma non vi sono quelle di una ripresa degna di questo nome».

Una Volkswagen per la Cina Costerà 6.500 euro

Volkswagen dovrebbe confermare entro pochi giorni il programma per la nuova auto low cost destinata esclusivamente al mercato cinese. Il Gruppo di Wolfsburg sta definendo il business plan per questo nuovo brand (l'auto non verrà marchiata Volkswagen) ma è certo che il primo modello verrà lanciato nel corso del 2014. Secondo la rivista AutoExpress il primo modello della nuova marca sarà messo in vendita ad un prezzo corrispondente a 6.500 euro.

Il museo Storico Fiat più popolare per Facebook

Il Centro Storico Fiat di Torino è il museo italiano più popolare su Facebook (oltre 100mila "mi piace"). Inaugurato nel 1963, espone auto, aeroplani, treni, trattori, camion, bici, lavatrici e frigoriferi a marchio Fiat con un archivio con più di 400mila disegni, 5.000 tra volumi e riviste di auto, 6 milioni di immagini e 500 ore di filmati. La pagina Facebook in 6 mesi ha avuto più «mi piace» di quelle della Galleria degli Uffizi e dei Musei Vaticani insieme.

Accordo Ue sul tetto di CO2 Berlino ottiene il rinvio

Accordo raggiunto tra le istituzioni dell'Unione Europea sulle norme che limitano le emissioni di CO2 delle nuove auto con una vittoria, seppure parziale, della Germania. I negoziatori di Parlamento e Consiglio Ue hanno concluso un'intesa che prevede l'obbligo di ridurre le emissioni delle nuove auto a 95 grammi per chilometro entro la fine del 2020, e non all'inizio del 2020 come inizialmente previsto, con misure transitorie fino al 2022.

DI PAOLO CICCARONE

Sono passati dieci anni dall'ultima grande riforma del Codice della strada, il cui primo esemplare entrò in vigore, nella forma poi aggiornata negli anni, nel lontano 1959. Nell'ultimo decennio sono state tante le novità e le norme che hanno contribuito a fare del codice della strada italiano uno fra i più completi e avanzati al mondo. Non è un paradosso, ma nel paese in cui la legge della strada è la più completa e complicata, abbiamo il record europeo di multe: ogni anno in Italia vengono erogate 78,5 milioni di sanzioni stradali, 215 mila al giorno. Se si pensa che la Germania è al secondo posto, con "appena" 23 milioni di multe a fronte del doppio di abitanti, si capisce bene che la riforma del codice sia necessaria. Vista così, infatti, l'italiano al volante pare un pericolo vagante, mentre spesso è l'ignoranza delle norme a creare quelle zone grigie dove la voglia di fare cassa dei Comuni si scontra con norme complicate, astruse e spesso ignorate. Ad esempio, quanti sanno che superare anche di pochi centimetri la riga bianca dello stop all'incrocio è sanzionabile con una multa e la decurtazione dei punti? Alcuni Comuni però lo sanno bene e hanno messo le telecamere per multare chi per distra-

zione o ignoranza della norma invece che fermarsi sulla riga, la supera appena. Urge chiarire e semplificare. Oggi si sono infatti 230 gli articoli del Codice e l'intenzione della Commissione Trasporti, che lo scorso 5 novembre ha cominciato la riunione in Parlamento per sfrondate gli orpelli inutili, è di ridurre il tutto a una ottantina di articoli. Nel codice attuale tra l'altro, non compaiono alcune novità tecnologiche che in passato non c'erano. Basti dire che si parla ancora di "velocipedi" invece che biciclette, e che i parametri degli spazi di frenata considerati sono ancora quelli degli anni '50, ovvero si prende per buono un valore di arresto a 100 km/h di oltre 120 metri, quando in realtà una media utilitaria oggi si ar-

Ogni giorno 215 mila multe, anche perché molti automobilisti (e le forze dell'ordine) non conoscono bene le norme. Ora si lavora per ridurle da 230 a 80

resta in meno di 40 metri. Ma il vero scopo della riforma è consentire un testo più snello, facile e senza difficoltà di interpretazioni e che non sia una trappola nascosta per chi, in buona fede, si ritrova a violare la legge senza nemmeno saperlo. E questo vale anche per le forze dell'ordine. U-

na recente indagine, commissionata da "Quattroruote", ha detto che il 65% dei vigili urbani non conosce il codice, a fronte di punte massime del 40% di Carabinieri e Polizia. Ciò spiega l'alto numero di ricorsi ai giudici di pace e ai prefetti, anche questo record europeo assoluto. Ma quanti sanno che con l'articolo 143 sei obbligato a tenere la corsia di destra in autostrada (quindi non puoi stare al centro o sulla corsia di sorpasso) quando a destra la prima corsia è libera? E quanti sanno dell'articolo 141 che lascia a discrezione delle forze dell'ordine stabilire se andavi troppo veloce o meno a seconda delle condizioni del traffico, al di là del controllo con autovelox? E le luci obbligatoriamente accese anche di gior-

no fuori città? Spesso molti non lo fanno, le forze dell'ordine non multano e quindi avere una regola e non farla rispettare è come se non ci fosse affatto, da qui la revisione delle norme con lo sfilamento di tutto quello che non serve o è di minor pericolo. Visto che dal 1959 al 2003, quando venne introdotta la patente a punti (chiesta con forza dall'allora ministro Lunardi e che ebbe effetti positivi sulla circolazione) è passato qualche anno, la speranza è che la semplificazione attuale impieghi molto meno a giungere a conclusione. Evitando quelle zone grigie in cui le amministrazioni locali si infilano a danno degli utenti in buona fede con il solo scopo di fare cassa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Codice della strada, un mistero infinito

Citroën C4 Grand Picasso Torna il piacere di viaggiare

DI ALBERTO CAPROTTI

La D (come design) per la linea DS, la C (come comodità) per tutte le altre. Due lettere che indicano l'inizio e il fine, due strategie di prodotto diverse e ben definite. Questa è oggi Citroën, che con 5,33% del mercato si conferma primo costruttore francese in Italia per numero di immatricolazioni con una gamma di prodotto completa che si arricchisce oggi con la nuova versione della C4 Grand Picasso, uno dei "classici" della sua gamma. Già con nuova C4 Picasso, presentata in giugno, Citroën aveva indicato con chiarezza le possibilità offerte dalla inedita piattaforma modulare EMP2 sia a livello di design che di funzionalità degli interni e di comportamento stradale. Ora, svelando la variante Grand C4 Picasso con passo più lungo (2,84 m) e 7 posti, la casa francese ribadisce la volontà di presidiare il segmento delle monovolume di fascia alta, in controtendenza rispetto ad uno dei principali competitor (Renault) che ha già dichiarato che la prossima generazione dell'Espace non sarà più un mpv ma un crossover. Grand C4 Picasso si differenzia dalla variante 5 posti non solo per la maggiore lunghezza del corpo vettura (4,59 m) ma anche per un diverso stile esterno nella fiancata e in coda, con un equilibrio tra ingombri e fluidità delle linee che è forse più apprezzabile rispetto alla Picasso "corta". Spiccano nel design di questa nuova versione Grand gli archi del tetto che dalla base del parabrezza si spingono fino alla coda, valorizzando spaziosità dell'abita-

colo, ampiezza delle superfici vetrate e qualità della vita a bordo. Da "grand" famiglia anche lo spazio per i bagagli, che arriva ora a 645 litri con la terza fila di sedili non utilizzata. Questo valore può inoltre crescere fino a 700 litri se le tre poltrone vengono avanzate al massimo, sfruttando l'escursione record in senso longitudinale (15 cm) di questi sedili. La prova su strada, sulla viabilità tedesca e austriaca, ha permesso di verificare come ogni passeggero della nuova Grand C4 Picasso abbia a disposizione

Sette posti, grandi spazi e nuova piattaforma modulare per la classica monovolume familiare francese di fascia alta, commercializzata con un'interessante formula di finanziamento

sette soluzioni specifiche, che fanno del viaggio un'esperienza piacevole e non affaticante. I sedili anteriori sono molto ampi e dispongono anche di massaggio per la schiena. La seconda fila prevede invece tre poltrone indipendenti con posizione longitudinale e inclinazione dello schienale regolabili, con una seduta comoda anche nel sostegno della gamba. Nessuna novità, invece, a livello meccanico se non per una diversa taratura delle sospensioni. La gamma in vendita in Italia comprende due motori a benzina (1.6VTi da 120 Cv e 1.6 THP da 155 Cv) e tre unità a gasolio (1.6 e-HDi nei livelli di potenza 90 e 155 Cv, 2.0 BlueHDI da 150 Cv Euro 6).

«Siamo molto soddisfatti della C4 Picasso lanciata in giugno - ha detto Pablo Puey, direttore generale di Citroën Italia -. Per il 2014 puntiamo a vendere 7.000 C4 Picasso e 4.000 Grand C4 Picasso entrando nella top 3 del segmento». I prezzi vanno dai 24.300 euro della Attraction 1.6VTi 120 Cv ai 34.800 della Exclusive 2.0 BlueHDI 150 c.a.6, con l'interessante posizionamento del cuore della gamma - la Seduction 1.6 e-HDi 115 Cv - a 27.000 euro. Da sottolineare la formula d'acquisto "FreeDrive" che, ad esempio nel caso di una Grand Picasso del valore (scobntato) di 23.000 euro, prevede un anticipo di 7.848 euro che può essere coperto dal valore dell'usato in permuta, due anni di contratto di finanziamento con rate mensili fisse (da 229 euro), al termine del quale è possibile scegliere se sostituire l'auto con una nuova, tenere la propria corrispondendo il Valore Finale Garantito (12.403 euro) stabilito in partenza, o restituirla. In questo modo l'acquirente può avere un'auto sempre nuova con la possibilità di cambiarla ogni 2-3 anni per far fronte ad eventuali nuove esigenze, oltre alla comodità di pagare un costo mensile fisso per la guida (che comprende garanzia furto, incendio e rapina, grandine ed eventi naturali o atti vandalici, rottura cristalli e servizi di mobilità e assistenza) senza doversi preoccupare di ulteriori spese di manutenzione.

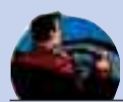
mine del quale è possibile scegliere se sostituire l'auto con una nuova, tenere la propria corrispondendo il Valore Finale Garantito (12.403 euro) stabilito in partenza, o restituirla. In questo modo l'acquirente può avere un'auto sempre nuova con la possibilità di cambiarla ogni 2-3 anni per far fronte ad eventuali nuove esigenze, oltre alla comodità di pagare un costo mensile fisso per la guida (che comprende garanzia furto, incendio e rapina, grandine ed eventi naturali o atti vandalici, rottura cristalli e servizi di mobilità e assistenza) senza doversi preoccupare di ulteriori spese di manutenzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Citroën Grand C4 Picasso

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Bollino svizzero e beffa nostrana

I cittadini svizzeri hanno respinto al mittente, cioè al Governo federale, la proposta di aumentare da 40 a 100 franchi il prezzo della cosiddetta "vignetta" autostradale, il bollino che va applicato sul parabrezza e che permette di viaggiare per 12 mesi sull'intero sistema autostradale. Strano popolo quello elvetico: il prezzo era fermo da dieci anni, ma quando l'interesse collettivo va contro l'interesse individuale, loro fanno un referendum. E basta vincerlo per evitare nuovi balzelli. Quasi come da noi, insomma. Dove lo scorso aprile i pedaggi autostradali sono aumentati mediamente del 3,8% senza che nessuno si premurasse non diciamo di chiedere il permesso, ma nemmeno di spiegare il perché, visto ad esempio lo stato della Torino-Milano, dove i lavori di "ammmodernamento" (corsia di emergenza inesistente da quando venne trasformata in terza corsia di marcia) sono in corso da oltre dieci anni e dove si paga per percorrere un'autostrada che in realtà è un percorso ad ostacoli.

SUPERCAR

Con la Lamborghini Veneno il made in Italy seduce gli arabi

Un palcoscenico davvero insolito quello in cui, in prima mondiale, è stata presentata nei giorni scorsi la versione Roadster della "hypercar" Lamborghini Veneno ad Abu Dhabi. Scenario dell'evento il ponte di volo della nave militare Cavour, grazie all'invito che Marina e Ambasciata d'Italia negli Emirati Arabi avevano fatto alla Casa di Sant'Agata Bolognese per portare questa esclusiva vettura sulla nave quale «esempio dell'eccellenza automobilistica italiana», nell'ambito della missione "Sistema Paese in Movimento"

dedicata alla promozione internazionale del made in Italy. La Veneno Roadster è una delle auto stradali più esclusive al mondo, non solo per il prezzo di 3,3 milioni di euro, i cavalli (750) e per la velocità massima (355 km/h) ma anche per il programma produttivo che ne prevede solo 9 esemplari. «Il nostro mercato qui è in crescita», dice Christian Mastro, responsabile Lamborghini Europa e Medio Oriente, sottolineando che il marchio fra il 2001 ed il 2012 ha aumentato dell'80% le vendite negli Emirati Arabi.



La Veneno Roadster costa 3,3 milioni di euro e verrà prodotta in soli 9 esemplari