

MASERATI

Al museo Ferrari di Modena una rassegna di vetture d'epoca unica al mondo per celebrare un secolo di storia del marchio del Tridente

DI GIAN PIERO PIAZZA

La cornice è quella del MEF, l'avveniristica struttura che ospita il Museo Enzo Ferrari, sorta a pochi metri dalla sede della fabbrica Maserati di Modena in viale Ciro Menotti dove dal 1939 hanno preso forma le raffinate e ruggenti automobili con il simbolo del Tridente che hanno alimentato la passione per la velocità sui circuiti e sulle strade del globo.

Una scelta obbligata per celebrare con una mostra unica al mondo il centenario della Maserati, tenuto conto che la storia della casa automobilistica fondata a Bologna nel 1914 da Alfieri Maserati s'interseca in mille episodi di accesa e costruttiva rivalità con quella del costruttore dei bolidi nati sotto il segno del Cavallino Rampante.

Aperta al pubblico fino a gennaio 2015, la rassegna ripercorre le tappe più significative dell'evoluzione di un mito tutto italiano attraverso l'esposizione di 21 fra i più prestigiosi modelli da corsa e stradali, nella più importante selezione di vetture Maserati presentata fino a oggi a livello planetario.

All'inaugurazione erano presenti l'amministratore delegato della Maserati Harald Wester e il presidente della Ferrari Luca Cordero di Montezemolo, principale sostenitore, alla fine degli anni Novanta, della rinascita dell'azienda con il suo accorpamento nel Gruppo Fiat, oltre che i diretti discendenti dei fratelli Maserati e della famiglia Orsi, che dal 1937 al 1967 ne rilevò la proprietà per dare vita alla trionfale affermazione della Maserati nel segmento delle vetture granturismo. O-

spite d'onore, il leggendario Stirling Moss, il pilota ufficiale della Maserati che con lui negli anni Cinquanta si aggiudicò una serie di straordinarie vittorie. Le protagoniste assolute della mostra sono ovviamente le magnifiche 21, a cominciare dalla Tipo 26B del 1929, prima vettura a portare il marchio Maserati sulla calandra, quella che tre anni prima aveva consentito alle Officine Alfieri Maserati di Bologna di affacciarsi nel mondo dei grandi costruttori. Prodotta in 43 esemplari, era equipaggiata con un otto cilindri in

linea di 1980 cc e raggiungeva i 210 km/h. Difficile non stupirsi poi di fronte alla Tipo V4 Sport Zagato del 1932, che con i sedici cilindri a V di 3.961 cc nel 1929 batté il record mondiale di velocità sui 10 chilometri a Cremona alla media di 246 km/h. Fascinose e davvero all'avanguardia poi la A6 1500 Pinin Farina del 1947, il primo modello stradale della Maserati, come pure la 5000 GT del 1959, la vettura più veloce della produzione mondiale carrozzata Touring e costruita appositamente per lo Scia di Persia.

Fra le elegantissime e grintose Maserati stradali esposte alla mostra del centenario corre l'obbligo di citare la Boomerang del 1971, un V8 da oltre 280 kmh. Firmata Italdesign, fa parte delle creazioni di Giorgetto Giugiaro, indicato come il designer di automobili più influente al mondo e artefice di modelli Maserati di grande successo come la Ghibli, la Bora, la Merak, la Quattroporte "tipo Bertoni", fino alla 3200 GT del 1998, la vettura che ha proiettato la Maserati sulla via del suo attuale rilancio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La BMW i8 ibrida Secondo i dati ufficiali percorre 100 km con soli 2,1 litri di benzina Il prezzo? Davvero per pochi: si parte da 134mila euro



BMW

Design, ecologia e tecnologia Con la spettacolare i8 il marchio tedesco inaugura il segmento delle ibride plug-in supersportive

DI ALBERTO CAPROTTI

L'audacia inebriante delle forme che esaltano i flussi aerodinamici, la stratificazione dei piani, l'uso esclusivo di materiali leggeri (alluminio e carbonio), la sensazione che tutto - estetica compresa - sia stato studiato in funzione dell'efficienza. Si chiama i8 ed è la macchina del futuro, pur essendo del presente.

Ci spieghiamo: la nuova super sportiva ibrida di Bmw è già in vendita, ma come accadrà per la piccola i3 (la prima completamente elettrica del marchio tedesco) è talmente "avanti" concettualmente che non potrà che rappresentare un punto di partenza per lo sviluppo futuro di tutte le vetture di questo genere. E non solo quelle targate Bmw.

Sotto al cofano i motori sono due. Tra le ruote anteriori trova posto l'e-

lettrico sincrono capace di 96kW (131cv) e 250Nm. Tra le ruote posteriori invece c'è un tre cilindri 1.500 TwinPower Turbo a iniezione diretta di benzina con 231 cavalli e 320Nm a 3.700 giri. Tra i due, infilato nel tunnel centrale il pacco batterie Li-Ion da 7,1 kWh che consente una guida solo elettrica fino a 37 chilometri di autonomia con una velocità massima di 120 km/h.

«La i8 è un'auto che ridefinisce i concetti di sportività e di rispetto dell'ambiente, portandoli a un livello mai raggiunto prima - spiega Franz Jung, Presidente di Bmw Italia - ed è il modello più innovativo e tecnologico mai prodotto da noi». Il design colpisce subito, la i8 sembra un'astronave appena atterrata dallo spazio, leggera e silenziosa. Il segreto sta nell'uso massiccio di alluminio e magnesio, ma soprattutto della cellula dell'abitacolo realizzata in CFRP, ovvero un composito di carbonio e fibre a matrice polimerica, roba da Formula 1. L'aspetto è quello di una coupé 2+2, con i piccoli sedili posteriori solamente d'emergenza e le due porte che si aprono scenograficamente verso l'alto come fossero delle ali: per "calarsi" ed "estrarsi" dal posto guida è necessario un minimo di agilità.

La strumentazione è completamente digitale e l'head-up display riporta le informazioni principali sul parabrezza, così lo sguardo del pilota rimane sulla strada. Appagante - e non poteva essere diversamente - la guida: la i8 scivola potente nell'aria lasciando solo un dubbio sulla scelta di ammortizzatori molto rigidi, forse troppo. Il cambio, infine, è un automatico (convertitore di coppia) a 6 rapporti con i paddle al volante e i tasti per gestire le modalità di guida, dalla 100% elettrica e Drive all'aggressiva Sport, passando per la basica Comfort e la più risparmiosa Eco Pro. La denominazione di ibrida plug-in significa che la i8 può essere ricaricata con una presa di corrente per percorrere una piccola parte di tragitto senza emettere CO2, oppure per consumare quasi 50 km con un litro di benzina, sfruttando al massimo l'interazione tra i due motori. La trazione è integrale, perché quello elettrico agisce sull'avantreno, mentre il termico si occupa del retrotreno.

Stratosferico, come era lecito attendersi, anche il listino che parte da 134.000 euro (optional esclusi) nelle 14 selezionate concessionarie che in Italia trattano anche le Bmw della linea "i". Dopo l'estate la consegna dei primi esemplari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Autovelox e falsi miti: meglio guidare con la testa

DI PAOLO CICCARONE

State, vacanze, viaggi in auto. E poi qualche brutta sorpresa al ritorno. Tipo una multa per eccesso di velocità, là dove uno non ha nemmeno visto il cartello del limite, o per una ZTL indebitamente attraversata in un comune sconosciuto.

Le insidie sono dietro l'angolo e non serve il passaparola con alcune leggende metropolitane che dovrebbero salvarvi portafoglio e punti patente. Ad esempio, c'è chi pensa che il telelaser dei controlli di velocità non funzioni di notte: falso. Il telelaser funziona in ogni condizione atmosferica (e ti beccano fino a 1200 metri prima del rilevamento!), anche al buio.

Tra le credenze più vecchie per passare indenni, sventa poi il (ridicolo, ammettiamolo) posizionamento di un cd dietro il parabrezza, che rifletterebbe il raggio del telelaser e impedirebbe così alla pattuglia di rilevare la velocità. Falso ovviamente. I telelaser effettuano fino a 200 misurazioni al secondo e sono dotati di un sistema in grado di superare gli eventuali disturbi. Un cd appeso allo specchio retrovisore interno quindi non serve a nulla. Ma visto che parliamo di leggende

il telelaser che non funzionerebbe di notte, il cd dietro il parabrezza o la lacca sulla targa per ingannare il Tutor? Leggende metropolitane cui è pericoloso credere. In vista dell'esodo per le vacanze, rispettare i limiti è l'unica buona idea, magari ricorrendo ad ausili tecnologici

metropolitane, negli ultimi tempi si è diffusa la credenza per cui se si spruzza della lacca o una speciale vernice trasparente sulla targa, gli autovelox non riescono a fotografarla. Falso. Si può farla franca solo se il numero di targa è occultato. Attenzione però. L'alterazione o la manomissione della targa costituisce un reato. E si rischia grosso, sequestro e confisca del mezzo.

Un altro falso mito: se si superano i 250 km/h, gli autovelox non riescono a rilevare la velocità. Si tratta di una leggenda nata negli anni Ottan-

ta, quando l'apparecchio più diffuso dell'epoca dichiarava una velocità massima operativa di 250 km/h. Tuttavia già dal modello successivo l'operatività è salita fino a 300 km/h. Quindi nemmeno Alonzo sulla sua Ferrari passerebbe indenne, figuratevi...

Sull'argomento la fantasia si è scatenata. La prima presunta convinzione è che se si transita nella corsia di emergenza in autostrada, il Tutor non rileva il passaggio. Falso. Le telecamere infatti controllano più corsie. Inoltre, percorrere indebitamente la corsia di emergenza comporta una multa di 419 euro, la perdita di 10 punti e la sospensione della patente da due a sei mesi. Sffuggire al tutor transitando a cavallo tra due corsie? Inutile pure questo. Ogni telecamera è in grado di controllare uno spazio pari a più corsie di marcia. Così come i Tutor funzionano di giorno e notte, sole o pioggia, non cambia nulla. E non basta - come favoleggia qualche facilonone - fermarsi ogni tanto in un'area di servizio, abbassando così la velocità media del viaggio. Tra due portali attivi del Tutor infatti non ci sono mai né uscite, né aree di servizio. Non c'è scampo.

Ad aiutare gli automobilisti c'è però anche un sistema da montare a bor-



do: si chiama Coyote, ed è un ausilio alla sicurezza stradale. «Infatti è un assistente elettronico che avvisa del limite di velocità in quel tratto di strada, segnala se ci sono ingorghi o pericoli alla circolazione ed è basato sulle informazioni che gli utenti si scambiano in tempo reale», spiega Hans Restini, country manager di Coyote, che elenca anche un po' di numeri: «In Italia sono operativi 7.800 autovelox, 1900 T-Red ai semafori e 400 portali Tutor, un numero enorme se si pensa che in Francia ci sono solo 3.900 autovelox

attivi col doppio del territorio». Risultato: in Italia nel 2013 sono state comminate 58 milioni di multe contro 23 milioni della Germania e 18 milioni della Francia (fonte Ministero degli Interni). Insomma, distrarsi è possibile, i mezzi per impedirlo e aiutarci nella guida ci sono, ma di sicuro non facciamo confonderci dai falsi miti. Su strada non esistono e si rischia grosso. Guidare con la testa, rispettando il codice della strada, soprattutto in vacanza, è l'unica verità da seguire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Com'è strano, a Milano

In nove mesi nasce una vita, figuriamoci se otto non bastano per cambiare opinione: «Non esistono le condizioni per un nuovo Salone dell'auto in Italia. Francoforte con Parigi, e Ginevra sono più che sufficienti per produttori e pubblico...». Così il 15 novembre scorso, Fiat stroncava il Milano Auto Show che annunciava di voler aprire i battenti. Ora invece pare che Fiat le condizioni le abbia trovate e a Milano l'11 dicembre ci sarà. Meglio così, perché un Salone in Italia senza il produttore nazionale sarebbe come una pasta al sugo senza pasta. Strano, almeno quanto lo sarà una rassegna dedicata alle auto proprio nella città la cui amministrazione più le ostacola. Secondo Alfredo Cazzola, numero uno di Promotor che la organizza, sarà «trendy, concentrata sui social network, un nuovo concept dedicato al green, e all'information and communication technology». Speriamo sia anche italiana. E, magari, pure con le auto. Non si sa mai...