La nuova sfida: Salone a tema

Torino volta pagina

«Un Salone che pensa al Duemila», così viene promossa in questi giorni l'immagine della rassegna internazionale dell'automobile che si terrà nel rinnovato Lingotto Fiere di Torino dal 23 aprile al 3 maggio prossimi. Di futuristico ci sono le strutture completamente rifatte in funzione di un uguale trattamento degli espositori - quattro padiglioni a un solo piano per un totale di 62.000 metri quadrati - e dotate di moderne gallerie polifunzionali, di «servizio».

Ma nuovo è anche lo «spirito» della manifestazione. «Dopo 63 edizioni - spiega una nota di Uica spa, organizzatore del Salone - si volta pagina: la fiera sceglie la strada della specializzazione e punta più sulla scoperta e divulgazione delle tendenze di mercato che sulla presentazione del "quotidiano"». In altri termini, Torino si trasforma in una sorta di «laboratorio aperto», che da semplice momento espositivo diventa anche centro di discussione nel quale «l'auto si misura con i suoi piccoli e grandi problemi». E infatti, il prossimo Salone sarà dedicato al tema di più battente attualità che è l'ecologia.

Il rapporto tra «L'auto e l'ambiente del Duemila» sarà al centro di un convegno internazionale nei giorni del Salone e la stessa impostazione degli stand, stando all'organizzatore, dovrà essere vista «in funzione di un'auto più "verde"». Nel «Forum del Design», poi, i più famosi carrozzieri presenteranno in prima mondiale otto prototipi di vetture che dovrebbero compendiare le idee dell'automobile di domani. E anche il pubblico sarà maggiormente coinvolto con una serie di iniziative.

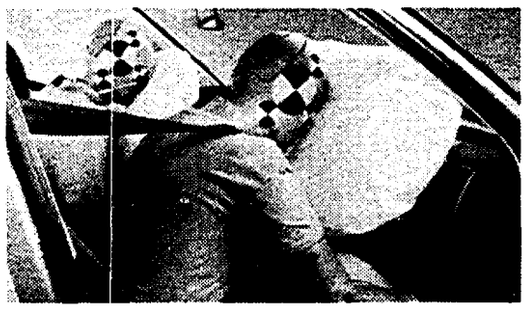
Se le intenzioni sono egregie e «tagliano» con il passato (il Salone come vetrina di prodotti), su Torino pende però la spada di Damocle di numerose assenze «nobili». Mancheranno infatti Ford, Peugeot, Renault, Rover, Volvo e Jaguar che da sole fanno il 26,19% del mercato italiano, pari a 613.488 vetture immatricolate nel 1991. Le ragioni addotte, pur con le dovute diversità, si possono riassumere in un non adeguato «ritorno», in commissioni e in immagine, a fronte di un investimento ingente (Renault, l'unica a fare cifre, parla di oltre un miliardo).

In generale, dicono, non si tratta di una preclusione preconcetta nei confronti di Torino, ma della necessità di scegliere fra le tante manifestazioni quelle più immediatamente produttive (Peugeot e Ford), che offrono alta affluenza di visitatori con reali «potenzialità commerciali anche in funzione del territorio su cui gravita la rassegna» (Renault) e infine «dove c'è anche un mercato», dice Volvo che cita il caso di Bruxelles dove in 10 giorni di Salone si concretizza il 20% di tutte le vendite annuali in Belgio. Anzi, secondo Volvo Italia, è la stessa «forma Salone» che ha perso consistenza nel nostro Paese.

Staremo a vedere se Torino saprà ribaltare con fatti e cifre queste affermazioni. E intanto, almeno sul piano del ritorno di immagine una risposta la anticipa: le giornate del Lingotto Fiere saranno trasmesse in Eurovisione tv. □ R.D.

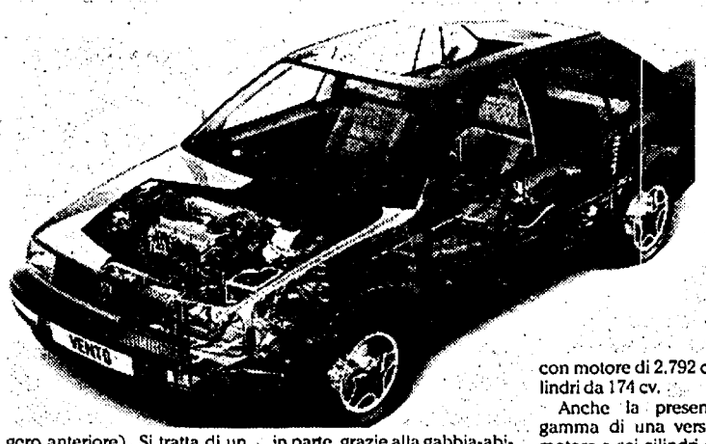
Dalla Volkswagen una nuova gamma di berline del segmento D tutte con catalizzatore e con l'«airbag» in opzione

L'ecologia e la sicurezza i punti forti delle Vento



Dal mese di marzo l'Autogerma comincerà le consegne delle nuove Volkswagen Vento, le berline del segmento D che si caratterizzano per le innovazioni nel campo della sicurezza e dei dispositivi antinquinamento. Sette versioni con, al top, un sei cilindri da 174 cv. La singolare vicenda degli «airbag», che da noi rischiano di non poter essere venduti a causa di una piccola cartuccia.

FERNANDO STRAMBACI



La nuova Volkswagen Vento è una berlina molto compatta, come si può notare nella «vista in trasparenza». Nella foto piccola è ripreso il momento in cui l'«airbag» entra in funzione al momento dell'impatto ad una velocità superiore ai 35 km/h

WIESBADEN. La voce di Luciano Pavarotti che canta «Vento, portami via con te...» come interpretasse un pezzo d'opera; targhette stradali che, sia pure provvisoriamente, battezzano «via Vento» il breve tratto di strada tra il Nassauer Hof Hotel e la sala Christian Zais della Wiesbadener Kurhaus, il complesso termale con annessa casa da gioco dove lo staff della Volkswagen ha organizzato la presentazione della nuova vettura media nata a Wolfsburg e che – ricordate le Volkswagen Scirocco e Passat? – è stata battezzata, appunto, Vento. Mai come oggi alla Volkswagen, grazie alle vendite che hanno il vento in poppa, ha tirato tanto il vento dell'ottimismo e non sorprende se, presentando la nuova berlina, si è puntato, più che sulle caratteristiche prestazionali della macchina, sugli elementi di sicurezza e di rispetto dell'ambiente che la caratterizzano.

Il «Verbo» di Carl H. Hahn – presidente del consiglio di amministrazione della Volkswagen AG – «fare delle Volkswagen le vetture più sicure e meno inquinanti sul mercato», è stato infatti rispettato rigorosamente ed ecco che le Vento sono le prime vetture del segmento D (quello di Tempra, Vectra, 405, ecc.) che – oltre ad essere tutte catalizzate – vengono offerte, a richiesta naturalmente e con supplemento di circa un milione di lire, equipaggiate oltre che delle tradizionali cinture di sicurezza a tre punti, dell'«airbag» (il cuscino, già in uso negli Stati Uniti, che gonfiandosi in caso di urto protegge pilota e passeggero anteriore). Si tratta di un dispositivo davvero eccellente, che entra in funzione entro 25 millesimi di secondo dall'urto. Peccato che ad attivare il propellente (azoto) sovrintenda, oltre naturalmente ai sensori d'impatto, una minuscola cartuccia esplosiva la cui presenza (proprio in un Paese come il nostro, nel quale i morti ammazzati a mitraglia si contano ogni anno a migliaia) sta creando non pochi grattacapi per l'omologazione. Speriamo prevalga il buon senso, altrimenti l'auto europea più sicura sarà, in Italia, sicura soltanto in parte, grazie alla gabbia-abitacolo rigida contornata da zone ad assorbimento d'urto, grazie ai longheroni stampati in lamiera con spessore differente ma con saldatura plastica continua, grazie ai profili di rinforzo sulle portiere, ai passaruota anteriori rinforzati, alle soglie irrigidite e grazie ad una traversa di sicurezza.

Tutte queste attenzioni per le sicurezza non hanno reso più pesanti le Vento, il cui peso va dai 1.060 kg della versione con motore di 1.781 cc e 75 cv ai 1.210 kg della versione con motore di 2.792 cc a sei cilindri da 174 cv.

Anche la presenza nella gamma di una versione con motore a sei cilindri è una peculiarità delle Vento, sulle cui caratteristiche di rispetto dell'ambiente hanno molto insistito i tecnici di Wolfsburg, facendo tra l'altro notare che il motore Diesel da 75 cv risponde al severo limite sulle emissioni di particolato, pari a 0,08 g/km, fissato dalla norma «Toepfer», che consente in Germania (da noi manco pensarlo) un'esenzione da imposte fiscali per un certo periodo.

Ma veniamo alle Vento che saranno importate in Italia da marzo. Questa comoda e compatta berlina a tre volumi lunga soltanto 4,38 metri ma con una «misura confort» (ossia la distanza tra cruscotto e schienale del sedile posteriore) di metri 1,84 sarà disponibile in sette versioni. Al top la VR6 (accessoriatissima, con ABS, EDS, ossia bloccaggio elettronico del differenziale, condizionatore) che può raggiungere i 225 orari e che verrà importata più avanti. Alla base la CL, il cui motore di 1.781 cc da 75 cv consente velocità di 168 km/h. Due versioni CL e GL con la stessa cilindrata, ma con motore di 90 cv e velocità di 180 km/h. Una versione GT con motore di 1.984 cc e 115 cv da 198 orari. Due versioni Diesel catalizzate (ma la GL arriverà l'anno prossimo) con motore di 75 cv e 165 km/h. Consumi contenuti per tutte e prezzi, non ancora fissati, che dovrebbero andare dai 20 ai 43 milioni di lire.

Da oggi auto Fiat più care del 2,1%

Comprare una Fiat da oggi costa di più. Secondo una nota diffusa dalla Casa torinese, i prezzi di listino delle vetture Fiat (nella foto, una Panda) subiscono un aumento medio del 2,1%. Il rincaro non tocca comunque quanti hanno effettuato l'ordine di acquisto entro il mese di gennaio. Per questi clienti vale infatti il prezzo in vigore fino a ieri. Ma c'è un «però»: il ritiro della vettura ordinata dovrà avvenire entro la data tassativa del 30 aprile prossimo.

Citroen: serie speciale AX First «Compact disc»

La Citroen Italia commercializza sul nostro mercato una versione speciale, in 1200 esemplari, della AX First: la «Compact disc». Come la First ha carrozzeria tre porte, motore TU di 1124 cc, cambio a 5 marce; la velocità massima è di 161 km/h; il consumo a 90 orari è di soli 3,9 litri per cento chilometri (oltre 25 km al litro). Lo dice il nome, la «Compact disc» offre di serie un'autoradio CD della Sony, comprensiva di una coppia di altoparlanti. Il prezzo «chiavi in mano» è di lire 11.976.280. Con oltre 43.500 unità immatricolate in Italia nel '91, la Citroen AX ha raggiunto un totale di 210.000 vetture vendute sul nostro mercato.

Accordo Diavia Comit per un credito «climatizzato»

Se ci perdonate il gioco di parole, l'iniziativa è davvero interessante e consentirà a molti automobilisti di realizzare un piccolo sogno per trascorrere l'estate al fresco. La Diavia, leader negli impianti di climatizzazione e condizionatori d'aria per auto, si è accordata con la Banca Commerciale italiana per lanciare una nuova linea di credito, il «Climazzurro» che consente a chiunque di pagare in 18 rate mensili «senza interessi» il montaggio di un climatizzatore Diavia sulla propria vettura prima dell'estate. Per accedere al credito basta presentarsi entro il 30 aprile a un centro Diavia, scegliere l'impianto, compilare l'apposito modulo di finanziamento e portarlo a uno sportello della Comit insieme a una copia del cedolino di stipendio o del modello 740. Le rate mensili, a seconda dell'impianto prescelto, vanno da un minimo di 100.000 lire a un massimo di duecentomila.

Caravan: carta servizi Laika Club ai clienti '92

La Laika Caravans ha deciso di gratificare i clienti che acquisteranno o ritireranno un caravan o un motorhome nel corso dell'anno. A tutti verrà consegnata la carta servizi Laika Club Card che consente di usufruire di: soccorso stradale gratuito in Italia e all'estero; tariffe preferenziali per viaggi e vacanze Acitour; sconti carburante presso i distributori Erg; condizioni agevolate sui traghetti Navarma Lines per Corsica, Sardegna, Grecia; centrale operativa 24 ore su 24 per tutto l'anno.

Assistenza Rover ancora migliorata in tutt'Europa

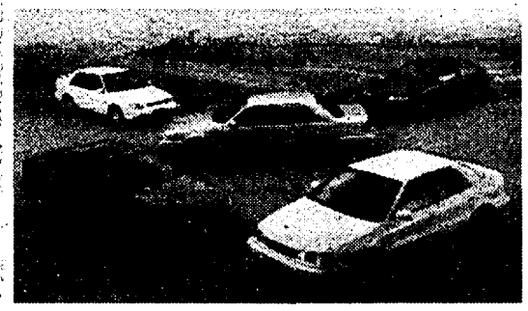
Dall'inizio dell'anno è in vigore un nuovo servizio di assistenza post-vendita per tutti i clienti Rover europei. Grazie a un accordo tra Rover Cars e Arc Tranistance (l'organizzazione che raggruppa gli Atomobil Club dei maggiori Paesi del continente) è stato varato un programma di soccorso stradale comune alla Gran Bretagna e a tutti i Paesi d'Europa. Una nota della filiazione italiana Rover specifica che in presenza di inconvenienti come foratura, perdita delle chiavi o piccoli incidenti si può contare ovunque sul pronto intervento delle pattuglie di soccorso della Arc Transistance, mentre in caso di incidenti che richiedano interventi più approfonditi l'assistenza verrà offerta dai più vicini concessionari Rover.

Presentata la gamma vetture 1992, tutta catalizzata di serie
Record di vendite in gennaio per la casa coreana

Hyundai solo «antismog»

Lo smog appieda gli automobilisti cittadini. La Hyundai offre loro, da oggi, tutta la propria gamma catalizzata di serie. E ha un occhio di riguardo anche per chi ha già acquistato suoi prodotti non in regola con le misure ecologiche: i centri Hyundai stanno preparandosi a montare, su richiesta, marmitte a tre vie. In gennaio record mensile di vendite per la casa coreana.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ



Una panoramica della gamma Hyundai, rigorosamente catalizzata

SATURNIA. Tra un anno tutte le vetture di nuova immatricolazione dovranno essere catalizzate di serie. Ma già ora le grandi città italiane rischiano di restare appiedate per decreto (Ruffolo-Conte) ad ogni aumento dello smog, a meno che non si circoli su auto in regola con l'ecologia. Fortunatamente ci sono costruttori non altrettanto miopi quanto il nostro governo che continua a glissare il problema degli incentivi per la produzione – e l'acquisto – di auto a benzina provviste di marmitta catalitica. Fra questi c'è la Hyundai che ha dimostrato di sapersi muovere con lungimiranza. Tant'è che con perfetto tempismo ha presentato ieri, nella cornice «salutistica» delle terme di Saturnia, la sua gamma 1992 totalmente catalizzata. Per inciso, non si mettano in allarme quanti possiedono una Hyundai non catalitica. Per queste vetture, infatti, la casa coreana sta predisponendo il montaggio della marmitta trivalente.

Pony, Lantra, S Coupé e Sonata – che coprono un arco di cilindrate da 1300 a 2000 cc, anche con la più moderna distribuzione plurivalente – sono dunque offerte da oggi in versione ecologica. «Certo – ammette l'amministratore delegato di Hyundai Automobili Italia, Giulio Del Pietro – per noi la scelta è stata relativamente più facile, considerati i nostri volumi di vendita, che nel 1991 hanno toccato le 7200 unità». Sta di fatto, però, che la decisione di importare in Italia vetture catalizzate di serie risale a parecchi mesi fa.

Già nel corso del 1991 Hyundai ha incrementato questa sua tendenza con la commercializzazione, in aprile, del modello Lantra solo cat; con l'immissione sul mercato, in novembre, di motorizzazioni ecologiche per l'«ammiraglia» Sonata. E si può andare anche più indietro, all'aprile del 1990, quando Hyundai decise di importare la nuova S Coupé, venduta in versione «pulita» per l'80%. Lo sforzo «ecologico» della marca coreana è infatti stato premiato: il 42,3% dei clienti 1991 ha scelto il catalitico.

A questo gioco d'anticipo si deve forse ascrivere anche il nuovo successo di vendite di gennaio (record mensile): 1200 vetture, pari a un sesto di tutte le immatricolazioni dello scorso anno, lasciano prevedere un facile superamento dell'obiettivo '92 di 10.500/11.000 unità vendute. Ancora si punterà, in particolare, sulla Pony (4000/4200 unità), la più apprezzata dal pubblico italiano anche perché economicamente competitiva: la 1300 Cat, affidabile e ben accessoriata, costa mediamente da un milione a un milione e mezzo meno della Astra e della Tipo.

Nel futuro ci sono progetti ambiziosi: nel 1993 il rifacimento completo della Sonata; nel 1994 toccherà alla Pony e alla nuova sportiva Hcd1, il cui prototipo è stato presentato un mese fa a Detroit; nel 1995 alla nuova Lantza. L'obiettivo di Hyundai è di arrivare fra tre anni a coprire l'1% del mercato italiano.

Usa contro Giappone al grido di: «Compra americano»

Sale negli Usa la febbre gialla. Già al rientro del presidente George Bush e dei dirigenti delle «Big Three» dalla catastrofica missione economica in Giappone la tensione era palpabile. Ma sono state le affermazioni (gli americani sono pigri e analfabeti) sfuggite dalla bocca di alcuni politici giapponesi che hanno dato vita - dalla East alla West Coast - ad una vera e propria crociata anti-giapponese al grido di «Buy American».

RICCARDO CHIONI

NEW YORK. Sventolando bandiere a stelle e strisce un corteo di lavoratori della Ford è sfilato di fronte alle concessionarie giapponesi di Detroit, sventolando cartelli di protesta contro le affermazioni dei dirigenti giapponesi. Per una giornata intera hanno picchettato gli ingressi. Una dimostrazione spontanea che però ha spianato la strada ad altre manifestazioni che indicano più palesemente quanto stia salendo la colonnina di mercurio sotto l'influsso della febbre gialla.

Si sono moltiplicate così iniziative private intese ad incentivare gli americani ad acquistare auto «made in Usa». La Monsanto Chemical-Company ad esempio offre ai suoi 12.000 dipendenti 1000 dollari ciascuno e la Tosco Corporation ha seguito l'esempio, come pure la Franklyn Savings Bank che ha addirittura allargato l'offerta anche ai clienti della banca.

Ma quanto detto - va precisato - è già storia vecchia. Nei giorni scorsi infatti gli americani sono passati dalle parole ai fatti. Madison Avenue, la mecca delle agenzie pubblicitarie di New York ha scatenato - per conto della General Motors - una campagna pubblicitaria all'insegna del nazionalismo, ripetendo agli americani le affermazioni del parlamentare giapponese Yoshio Sakurauchi: «gli americani non solo sono pigri; un terzo non sa né leggere né scrivere».

«Nonostante in Giappone ai vertici del governo - si fossero precipitati a sminuire le dichiarazioni per cercare di gettare acqua sul fuoco, gli americani decidevano però di tastare il polso dei giapponesi per capire se quelle infami affermazioni erano frutto di una mente isolata o dell'intera popolazione. La risposta non si è fatta attendere: ad un sondaggio condotto dalla New York Times e dalla network Cbs è così emerso che il 66% dei gialli è pienamente convinto che quanto detto da Sakurauchi sia la cruda realtà. È stata questa la molla che ha fatto partire la crociata anti-giapponese. La municipalità di Los Angeles ha immediatamente cancellato un contratto da 122 milioni di dollari con la Sumitomo Co. per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria. Le Big Three (General Motors, Chrysler e Ford) hanno dimezzato l'importazione di acciaio e Yakoka con tono bellicoso si è rivolto al Detroit Economic Club affinché «l'America scenda in campo per confrontare il paese del sol levante».

Nonostante lo scetticismo degli economisti circa l'efficacia della strategia «Buy American», gli americani si sono scatenati. A parte gli isolati atti di teppismo contro concessionarie, si aggiunge la decisione della fabbrica Ford del Connecticut che ha proibito l'ingresso del parcheggio dei dipendenti a tutte la auto non americane. A Cincinnati un gruppo di scalmanati ha eliminato dalle strade tutti i furgoni giapponesi, macinandoli nella macchina che «impacchetta» i metalli. E mentre il presidente Bush cerca disperatamente di convincere gli americani d'essere tornato dalla missione in Giappone non solo con l'influenza, il paese del sol levante aggiunge alla beffa l'insulto. Il Parlamento giapponese ha infatti deciso di dimostrare la sua buona volontà nell'incrementare l'import di auto «made in Usa»: ne ha ordinate due. Due Buik, modello Park Avenue per un totale di 50.000 dollari.

AUTO D'INVERNO / 3

Su neve e ghiaccio è bene sapersi destreggiare di sterzo e controsterzo. Proprio come nei rally

Via con la sbandata... controllata

FURIO OLDANI *

La neve è un ottimo banco di prova per affinare le proprie capacità di guida: i ridotti coefficienti di attrito permettono infatti di acquisire una elevata sensibilità nell'uso dei comandi e, contemporaneamente, di apprendere i segreti e le tecniche della guida sportiva senza dover portare la vettura ad alta velocità. Sbandate controllate e controsterzi diventano, insomma, manovre realizzabili in tutta sicurezza e, anche in caso di fallimento, raramente portano a conseguenze rovinose per la propria incolumità e per la vettura.

Nulla di meglio di una bella strada imbiancata per cimentarsi come Kankkunen o Sainz, fermo restando che la «pista» oggetto delle nostre prove dovrà essere chiusa alle normali vie di traffico. Certi che nessuno potrà venire in senso contrario e che i muri di neve laterali hanno la consistenza necessaria per tenere in strada l'auto in caso di testa-coda, ci si potrà lanciare in una sorta di autoapprendimento avente un duplice obiettivo: capire quali sono i limiti di tenuta della vettura e delle gomme e come poter sfruttare in maniera conveniente le reazioni del veicolo quando si superano tali limiti.

La prima finalità può essere raggiunta percorrendo più volte la stessa strada a velocità sempre crescente. Così facendo, scoprirete subito che l'aderenza al terreno viene a mancare in modo abbastanza improvviso, e che quindi il preavviso offerto dall'auto è minimo. Vi sarà però anche facile accertare che una guida pulita e fluida, cioè priva di irruenze e di improvvisazioni, consente di marciare abbastanza velocemente e che le risposte della vettura cambiano moltissimo in funzione del tipo di fondo stradale: sulla neve le possibilità di controllo sono infatti notevoli, mentre su terreni ghiacciati diventano minime.

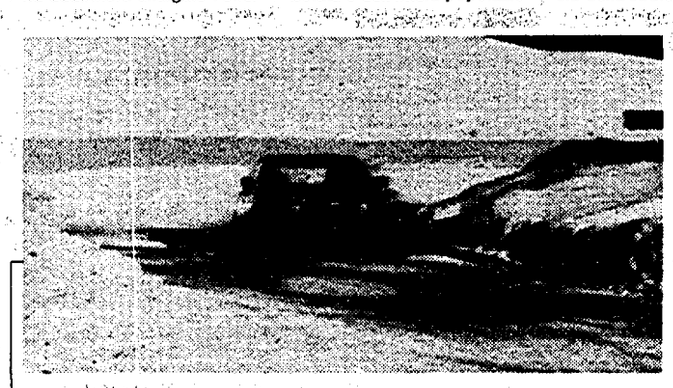
In ambedue i casi è comunque importante saper rimediare alle perdite di aderenza dei pneumatici, situazione che, come dicevamo, può essere tenuta sotto controllo solo innescando e correggendo sbandate effettuate volontariamente. Queste, una volta messe a punto le tecniche di correzione, potranno inoltre essere sfruttate con efficacia anche per muoversi velocemente in curva, come d'altra parte fanno in gara i piloti dei rally. In curva è infatti possibile, giocando di freno, acceleratore e sterzo, dare origine ad una sbandata controllata del ponte posteriore che porti la vettura a riallinearsi con anticipo sulla traiettoria di uscita; anticipo che può essere utilizzato per uscire con maggiore accelerazione.

Sulle trazioni posteriori ciò è ottenibile dosando l'acceleratore in modo da far pattinare il retrotreno e sterzando leggermente il volante nella direzione della curva: l'auto tenderà a spostare verso l'esterno la coda e tale movimento dovrà essere contrastato dal guidatore sterzando dalla parte opposta a quela iniziale. Modulando acceleratore e sterzo si potrà controllare alla perfezione la sbandata e, insieme, anche far riacquistare aderenza alle ruote motrici.

Con le trazioni anteriori la stessa manovra è un po' più complessa in quanto bisogna lavorare allo stesso tempo di freno col piede sinistro e di acceleratore con quello destro. In entrata in curva, infatti, la vettura va mantenuta in accelerazione facendo però perdere di aderenza alle ruote posteriori mediante una momentanea frenata, secca e decisa, effettuata col piede sinistro. Tale manovra, abbinata ad un «colpetto» di sterzo in direzione della curva, darà origine alla stessa sbandata descritta in precedenza. Da notare che sulle trazioni anteriori la stessa manovra può essere effettuata in maniera più istintiva, ma meno corretta, usando il freno a mano se questi agisce sulle ruote posteriori: in tal caso il piede sinistro resterà inattivo e lavorerà il braccio destro. Importante, ovviamente, che la leva del freno a mano sia comandata tenendo pressato il pulsante di blocco della leva stessa (pollice destro): con un po' di abilità sarà possibile effettuare l'intera curva senza dover praticamente agire sullo sterzo e lavorando solo di freno a mano e di acceleratore.

Queste manovre apparentemente futili permettono inoltre di acquisire una sensibilità di guida che può tornare utile anche nella normale marcia su strada: saper fare fronte a sbandate improvvise causate da colpi di vento o dalle pozzanghere è importante e non a caso tali comportamenti sono proprio quelli generalmente insegnati nei «corsi di guida sicura» che si tengono nei principali autodromi italiani.

* *Responsabile del Centro Prove di «Automobilismo»*



Il gioco del pendolo

Cosa fare se l'auto non si avvia perché le ruote pattinano?

Provate a disporre un letto di pietre o di rami davanti e sotto le ruote motrici in modo da offrire loro una presa sul terreno. In ultima analisi provate anche ad usare i tappetini di gomma della vettura. Evitate inoltre di accelerare troppo (scavereste solo dei gran buchi) e se trasportate dei passeggeri cercate di disporli dentro e fuori della vettura in modo da far gravare il loro peso sulle ruote motrici (se possibile, l'ideale è di farli sedere direttamente sui parafanghi). Se anche in questo caso l'auto non si muove, non rimane che farsi spingere o trainare.

...e se le ruote sono bloccate dalla neve?

Dovete liberarle completamente usando una pala, un bastone o, alla peggio, il cric. Se si sono formate due fossette sotto le ruote motrici, e queste non riescono a fare presa, cercate di spianare loro la strada e poi uscite facendo il «pendolo». Inserite la seconda marcia e quindi, dosando con parsimonia l'acceleratore, cercate di far avanzare l'auto, anche di pochi centimetri. Non appena sentirete le gomme pattinare schiacciate la frizione e lasciate che l'auto arretri ritornando nella sua posizione iniziale. Vi renderete conto che l'inerzia stessa della vettura porterà il veicolo a superare leggermente tale posizione e a fermarsi subito dietro di essa. A questo punto, ripetete la manovra cercando di sincronizzare il lavoro dell'acceleratore e della frizione con i movimenti dell'auto. Potrete così innescare un movimento oscillatorio sempre più ampio che vi permetterà dopo poco di ripartire. □ F.O.

A lezione di guida da Siegfried Stohr In marzo corso «rain» a Vizzola

È ovvio che il modo migliore per imparare le tecniche di guida «sportiva» è quello di affidarsi ad un vero e proprio «maestro». Fra questi c'è l'ex pilota di Formula 1 Siegfried Sthor che per primo nel 1982 ha pensato di mettere a disposizione degli automobilisti la propria esperienza di gara. La sua scuola di pilotaggio (tel 0541/21788) organizza infatti in vari circuiti italiani (compreso Monza) corsi di guida sicura, sportiva, alta velocità, agonistica e relativi perfezionamenti. Da quest'anno, poi, c'è anche uno specifico corso «rain» (sul bagnato) che si terrà sulla pista Pirelli di Vizzola il 7 e 8 marzo prossimi. L'obiettivo, per tutti i corsi ma in particolare per il rain, è quello di mettere l'automobilista in grado di affrontare qualsiasi imprevisto. Le lezioni teoriche e pratiche (su 8 vetture Bmw 325i appositamente preparate) si tengono quasi ogni week-end da febbraio alla fine di novembre. I costi vanno da 1.250.000 per la guida sicura ai 2.900.000 del perfezionamento agonistico.