

I furti di auto in Italia nel corso del 1999 si stabilizzano sulla linea dell'anno precedente. Le case automobilistiche tentano di mettere in commercio vetture con dispositivi sempre più a prova di ladro (vedi l'«immobilizzatore» che consente la messa in moto del motore solo tramite l'apposita chiave abilitata o le nuove chiavi d'avviamento con un «trasponder» che fornisce un codice segreto indispensabile al funzionamento della centralina elettronica di gestione del motore) ma, purtroppo, i furti continuano a proliferare. Non c'è, insomma, antifurto che tenga... e, nel nostro paese nel corso del 1998 in testa alla graduatoria primeggiava la Lombardia (con 72.400), seguita

PIANETA ANTIFURTI

Da Viasat a Bullock: l'«abc» anti-ladro

dal Lazio (con 59.450) e dalla Campania (con 43.155). Picco più basso per la Valle d'Aosta con «soli» 122 furti in un anno. In dodici mesi nel nostro paese sono state rubate in totale 309.113 vetture: 195.842 nell'Italia centro-settentrionale; 113.271 in quella meridionale. Quest'anno, nel trimestre gennaio-marzo il dato globale è di 78.860 (in media col 1998), così suddiviso: 47.793 furti nord e centro Italia; 31.067 nel mezzogiorno. Sempre la

Lombardia guida la lista nera (17.587); poi ancora il Lazio (14.573) e la Campania (11.939). Rimane ultima della graduatoria la Valle d'Aosta che però in soli tre mesi ha fatto registrare 60 furti, la metà del suo totale del '98.

Cosa usare per essere più tranquilli? Chi crede nelle nuove tecnologie può tentare con il Viasat (che in questi giorni ha presentato il navigatore tascabile, Viasatcard, primo servizio

al mondo che fornisce su telefonino le indicazioni di percorso per arrivare a destinazione) - joint-venture costituita nel '98 tra Telespazio e Magnetit Marelli - che ha predisposto un antifurto satellitare che non solo fa ritrovare l'auto, ma garantisce in caso di incidente, aggressione, malore, un immediato soccorso. Soprattutto però permettere di abbattere i costi di assicurazione (in media il 60% per chi lo installa). Il co-

sto? 1.990.000, tutto compreso. E le case automobilistiche? La Nissan ad esempio su tutti i suoi modelli adotta un dispositivo progettato appositamente per tutta la gamma, approvato anche dalle maggiori compagnie assicurative: il sistema blocco motore NATS III. Per mettere in funzione il sistema è sufficiente inserire o togliere la speciale chiave d'accensione a codice variabile. Dopo aver inserito la chiave il motore sarà in

condizione di accendersi solo dopo aver verificato il segnale trasmesso dalla stessa chiave, che varia periodicamente in modo da renderne impossibile l'identificazione.

Mentre la Bosch ha escogitato un sistema di protezione avanzato, il nuovo «Sicurtronic», antifurto compatto che vanta elevati standard qualitativi e caratteristiche tecniche innovative, ed è in grado di offrire sicurezza e affidabilità al proprietario di una vettura. Sicurtronic garantisce una totale protezione perimetrica e volumetrica, anche in caso di rottura dei vetri, a cui si può aggiungere l'opzione antitraino-sollievo. Tre sono gli impianti previ-

sti (101; 201 e 301). I prezzi vanno dalle 660.000 alle 560.000.

Infine per chi ama la semplicità c'è anche il Bullock Millennium, sicuramente meno costoso (159 mila lire) ma dai «risultati» sorprendenti, al pari dei più sofisticati antifurti. Proprio la Bullock in questi giorni ha chiuso un accordo con la linea accessori della Fiat. In pratica ogni concessionaria Fiat offrirà ai clienti che acquistano la Nuova Punto, il Bullock Millennium (antifurto meccanico dal funzionamento e montaggio semplice e rapido) corredato da un bonus Furto speciale. Cosa pensate: potrà bastare?

Maurizio Colantoni

IN BREVE

Smart, allo studio Sportiva e «4» posti

La divisione Mcc Smart di Daimler Chrysler intende sviluppare due nuovi modelli Smart, uno a quattro posti e uno sportivo e conta di ridurre significativamente la perdita operativa nel 2000. «Al 99,9% produrranno le nuove versioni Smart», ha detto il numero uno di Mcc Andreas Renschler.

Mazda, perdite nel primo semestre

La Mazda ha chiuso il primo semestre del 1999/2000 (aprile-settembre) con una perdita lorda di 3,2 miliardi di yen contro un utile di 18 miliardi nello stesso periodo del 1998/99. La casa giapponese ha spiegato le perdite con oneri legati alla ristrutturazione della rete commerciale. L'utile netto si è invece attestato a 1,3 miliardi contro perdite precedenti di 4,4 miliardi su un fatturato sceso da 1.200 A 1.090 miliardi. Per l'intero 1999/2000 Mazda ha previsto un utile lordo di 25 miliardi e un profitto netto di 14 miliardi su un fatturato di 1.520 miliardi.

Ferrari unico azionista Maserati

La Ferrari è diventata l'unico azionista del marchio e pieno proprietario della Maserati spa (di cui è presidente Montezemolo), della quale dal 1997 deteneva il 50%. Lo ha reso noto la Casa di Maranello, specificando di avere esercitato l'opzione di acquisto, da Maserati Partecipazioni Spa (controllata al 100% da Fiat Auto) del restante 50%. Quest'anno la Maserati, grazie al successo del Coupé 3200 Gt, prevede di consegnare oltre 1800 vetture che rappresentano più del triplo di quelle del '98.

DALL'INVIATA
ROSSELLA DALLO

PADOVA Allacciate le cinture. Mettetevi il casco. «La sicurezza non può più aspettare». Su questo slogan, legato alla riforma del Codice della strada, si è discusso sabato in un convegno organizzato dall'Unione italiana giornalisti dell'automobile (Uiga). Per il nuovo Codice, datato 1992, si dovrà attendere. Il testo è fermo in Comitato ristretto alla Camera da circa 10 mesi perché spiega il presidente della commissione Traspor-



JEEP

GRAND CHEROKEE

Tutto sotto controllo con il Quadra-Drive

Come impreziosire ancora di più la Jeep Grand Cherokee? Semplice, con il nuovo sistema a trazione integrale «Quadra-Drive». È rispetto al modello precedente, assolutamente identico nell'aspetto, la gamma Jeep si migliora per gli interni (pelle più morbida e finiture in radica), per il nuovo impianto Hi-Fi e per le nuove tonalità di colori (blu, verde e argento). La trazione è automatica, ma «chicca», appunto, è l'esclusivo sistema a trazione integrale (Quadra-Drive), che consente una maggior aderenza e una elevata sensibilità in qualsiasi condizione di guida. In condizioni normali si comporta come una normale vettura a trazione posteriore; altrimenti il ripartitore si blocca e trasferisce tutto sull'avantreno o in casi estremi il 100 per cento della coppia può essere spostato addirittura su una sola ruota. Insomma la Grand Cherokee può essere un efficacissimo fuoristrada come, all'occorrenza, una comodissima berlina. Le previsioni di vendita (globali) di Chrysler e Jeep per il 1999 sono di 106.300 unità: la Grand Cherokee contribuirà con una buona fetta, 22 mila, 1/5 delle vendite. Le ven-



dite previste per il '99 dovrebbero soddisfare le aspettative. Delle 30 mila previste, già 22 mila, appunto, sono state vendute: cifra top per l'era Grand Cherokee (che è sul mercato dal '95). I prezzi? Più alti del 3,5%: 89 milioni e 100 mila lire per la versione 3.1 TD Limited; stesso prezzo per la benzina 4.0 Limited; si arriva ai 93 milioni e 100 mila lire per la 4.7 (V8) Limited. E come cilegna, a metà del 2000, «nascerà» la versione «economica» per arricchire ancora di più la gamma Grand Cherokee. Ma. C.



La nuova Grand Cherokee dotata dell'innovativo sistema a trazione integrale Quadra-Drive

Casco e cinture

Sanzioni pronte

Riforma del codice della strada

Ernesto Stajano, ci sono 250 emendamenti e ogni parlamentare si sente «come tanti italiani di fronte alla nazionale di calcio: in diritto di dire la sua», perciò è stata scelta la formula del disegno di legge delega e una serie di misure a stralcio. «Lo faremo» - promette - anche per il certificato di idoneità alla guida di ciclisti (patenti) e per l'avvisatore acustico di mancato allaccio delle cinture di sicurezza.

Tuttavia diverse modifiche sono già state apportate al vecchio testo. Di pochi giorni fa è il decreto

che dal prossimo febbraio obbliga all'uso del casco tutti gli utenti delle due ruote a motore. Grazie al quale forse - ricorda il presidente dell'Acci Rosario Alessi salutando con favore il provvedimento - si potranno finalmente risparmiare 200 vite l'anno. Ma non farà la stessa fine della legge sulle cinture di sicurezza (presoché inattuata), chi controllerà e punirà gli «evasori»? La Polizia stradale, assicura il direttore del servizio Pasquale Piccitelli, intensificherà il controllo «soprattutto su casco e cinture e soprattutto in città, dove si verifi-

ca la maggioranza degli incidenti gravi». Per il sottosegretario ai Lavori pubblici Mauro Fabris molto dipenderà dalla fine della guerra tra «furbi», nonché dalla effettiva possibilità di dare efficacia alle sanzioni. A suo dire, infatti, il provvedimento di depenalizzazione per i reati minori potrebbe annullare il rigore, previsto nelle 30 linee-guida del piano nazionale per la sicurezza stradale varato dal governo. E in proposito Ernesto Stajano - «padre» della norma sul casco e relatore del nuovo Codice stradale - già contrario alla de-

penalizzazione per guida senza patente («se reiterata, bisogna prevedere anche il carcere») promette un giro di vite.

È all'ordine del giorno del Comitato ristretto la «patente a punti»: con meccanismo bonus-malus, si perdono punti a ogni infrazione e incidente («così si eliminano anche i falsi incidenti a fini assicurativi») fino ad esaurimento dopo di che si obbliga a seguire un corso; si riacquistano in caso di spontaneo approfondimento dell'educazione stradale. Si pensa anche a «pene alternative» tipo: per la «febbre del sabato sera» proibizione alla guida nel week end (l'Acci punta sul foglio rosa a 16 anni per abituare alla guida; la Polizia chiede più facilità di controllo su uso di alcool e stupefacenti); o per altro, pena che incidano sul possesso del veicolo: blocco, confisca. Non ultima, l'educazione stradale come materia del programma scolastico, per la quale il governo ha attivato una serie di incentivi: per gli insegnanti, che frequentano corsi di aggiornamento, in forma di punteggio ai fini della carriera, e per gli studenti come «credito scolastico» da utilizzare nella valutazione finale.

SICUREZZA

Contro la nebbia, l'azoto liquido

L'esperimento sulla Padova-Mestre

Azoto liquido contro la nebbia. È l'ultimo rimedio della scienza contro una delle calamità naturali più frequenti nelle stagioni fredde, e vero «mostro» paventato da tutti gli utenti della strada. Molto spesso i normali supporti catarifrangenti o le tracce segnaletiche sull'asfalto non sono sufficienti a rendere la guida sicura. Le cronache riportano di sovente notizie di gravi tamponamenti a catena causati da questa nefanda condizione atmosferica. Patria della nebbia, come si sa, è la pianura padano-veneta. E proprio qui da tempo si sperimentano nuovi accorgimenti per cercare di ridurre gli effetti devastanti del traffico e la circolazione. Già in atto sull'autostrada Venezia-Trieste sarà esteso fra poco anche sulla Padova-Mestre un esperimento a base di azoto liquido.

A quanto annuncia il rappresentante della società autostradale, Mario Liccardo, dal 15 dicembre a fine febbraio 2000 sul tratto tra la stazione di Mestre e Quarto d'Altino saranno posizionati a distanza fissa degli «spruzzatori» di azoto liquido che ha la proprietà di far precipitare le particelle pesanti. Questo dispositivo, sull'altro tratto autostradale, in condizioni fredde sotto gli zero gradi centigradi «ha già dato qualche risultato». In più la Padova-Venezia è dotata di dispositivi luminosi sul guard-rail e in previsione c'è anche la costruzione di vie di fuga (per incaso, un'altra anticipazione è, finalmente, la costruzione della corsia di emergenza sulla famigerata tangenziale di Mestre). Se l'esperimento dovesse funzionare, per i 30 milioni di utenti l'anno della Padova-Venezia sarebbe un enorme sollievo. R. D.

AUTO EUROPA 2000

Jaguar S-Type, dopo 13 anni un'auto di lusso torna in vetta



Quesiti, suggerimenti e informazioni vanno indirizzati a «Auto&Dintorni» 0669996297 L'Unità, via Due Macelli 23/13 00187 Roma FAX 066783502

JAGUAR S-TYPE. La nuova regina del Duemila, non c'è che dire, è proprio una delle auto che ciascuno vorrebbe possedere. Sarà per il mito che circonda questo marchio inglese (finito nell'orbita Ford) o più semplicemente perché è una di quelle vetture «inarriocabili» della stragrande maggioranza delle persone. A listino parte da 75 milioni, già dotata di antifurto (e ci mancherebbe), cerchi in lega da 16", controllo elettronico della trazione, climatizzatori automatici, sedili regolabili elettricamente e sistema audio Jaguar. Di sicuro, la S-Type si impone subito all'occhio e al desiderio. La sua linea è fortemente caratterizzata da uno strano, e ben riuscito, miscuglio di vecchio e nuovo stile: gli allestimenti interni non deludono mai, dai rivestimenti in vera pelle «umana» agli abbondanti inserti in radica chiara, alla perfezione degli assemblaggi. E in questo compendio di raffinata eleganza traspare nella posazza del cofano e nella grande griglia radiatore la potenza dei suoi motori a sei e ot-

to cilindri. Struttura in alluminio, il propulsore V6 di tre litri sprigiona 238 cavalli (276 il V8 4 litri). Tra le sue particolarità, è dotato di sistema di iniezione con assistenza ad aria, grazie al quale l'aria viene introdotta insieme con il carburante all'interno dell'inietto- re. Ne risultano una migliore efficienza di combustione, la riduzione dei consumi e della emissione di idrocarburi. OPEL ZAFIRA. È la bella monovolume della casa tedesca, forse un po' tradizionale nella linea, ma estremamente innovativa per il suo incredibile sistema di posizionamento dei sedili, grazie al quale in pochissimi secondi è possibile configurarla da due a sette posti a seconda delle esigenze. I sedili si ripiegano l'ultima fila sotto la penultima e a sua volta questa in modo tale da formare un pianale perfettamente piano. L'unico vero difetto della Zafira sta nella posizione arretrata della leva cambio che non consente di essere usata con la dovuta facilità neppure a braccio di guida alzato. Interes-

sante, infine, la motorizzazione turbodiesel 2.0 litri 16 valvole a iniezione diretta, un po' rumorosa sempre, ma una volta «calda» veloce allo spunto dell'acceleratore. ROVER SEVENTYFIVE. Rinnova completamente l'immagine di classica britannica che aveva perso negli ultimi anni nel passaggio dall'abbinamento con Honda all'acquisizione da parte Bmw. Classicheggianti nei molti profili cromati, elegante nell'insieme dentro e fuori, è «very english» col cambio automatico.

LANCIA LYBRA. Con questa berlina finalmente la Lancia trova dopo anni un modello in grado di competere con le tedesche nel segmento D. Se la forma esteriore può piacere o no - sobria e pulita secondo noi, poco personale per altri - l'interno è talmente ben curato da non dovere temere confronti. E al volante (fatto salvo il rumore sulla turbodiesel common-rail) risponde davvero ad ogni stile di guida con immediatezza, precisione e se del caso con brillante baldanza. R. D.

