

auto-flash

CONSEGNATI DA LAND ROVER ITALIA
Altri 51 Defender «antincendio» a difesa dei Parchi nazionali

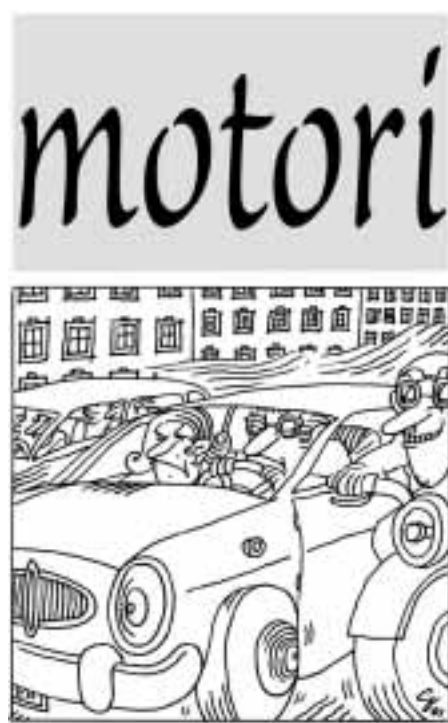


Land Rover Italia a difesa dei Parchi nazionali. La filiale dello storico marchio inglese, ora del gruppo Ford, ha consegnato 27 Defender (versioni 90 Station Wagon e 110 High Capacity Pick Up) al ministero dell'Ambiente e altri 24 Defender HCPU al Parco del Gargano. Tutti e 51 sono destinati al Servizio di vigilanza antincendio boschivo. Per questo sono equipaggiati con cisterne da 400 litri. In totale, l'Ambiente ha ora in dotazione 200 Land Rover.

PER L'IMMINENTE LANCIO IN AMERICA
Freelander: cresce la produzione E in Italia è il bestseller dei 4x4



Dall'inizio di settembre la fabbrica inglese di Solihull della Land Rover incrementerà la produzione giornaliera dei Freelander (nella foto) portandola da 1750 a 1950 unità per rispondere alla crescente domanda del mercato europeo e giapponese (dove ha triplicato le vendite dopo l'introduzione della versione V6) e soprattutto in vista del lancio del Freelander anche sul mercato americano a fine anno. In Italia è il 4x4 più venduto con 4912 unità nel primo semestre.



DAVANTI A CENTOMILA SPETTATORI
La MG Lola EX 257 di Le Mans protagonista a Goodwood



Appena tornata alla ribalta della 24 Ore di Le Mans, dopo una lunga assenza, la MG Lola EX 257 (nella foto) ha letteralmente entusiasmato gli oltre centomila spettatori del Goodwood Festival of Speed. E non poteva essere diversamente, visto che la MG Lola giocava in casa e che Goodwood (il circuito privato di Lord Mach) è una delle più rinomate vetture mondiali per auto di prestigio, storiche e non. Ben 225 le vetture impegnate in circuito.

NOVITÀ TRA I COMMERCIALI DAEWOO
Tacuma Van, il furgone di lusso carica fino a 219 kg in bagagliaio



Daewoo amplia la propria gamma di veicoli commerciali con il monovolume compatto Tacuma in versione Van. Spinto dal 1.8 da 98 CV a benzina, Tacuma Van, omologato furgone, ha 4 posti, un vano bagagli capace di trasportare 219 kg e una ricca dotazione di serie (2 airbag, Abs e vetri elettrici compresi). Anche Tacuma Van (31.450.000 lire il prezzo chiavi in mano) gode della garanzia Daewoo di 3 anni o 100.000 km e assistenza stradale Euroservice di pari durata.

Maserati Spyder per tornare in Usa

Firmata da Giugiaro, ha il cambio da F.1

Marcello Pirovano

regina a Francoforte

Al Salone di Francoforte, dove giocherà un ruolo di protagonista assoluta, sarà presentata insieme da Mikael Schumacher e dal presidente Luca di Montezemolo così da sottolineare allo stesso tempo la sportività del modello e la sua appartenenza alla prestigiosa famiglia Ferrari, di cui il marchio Maserati è parte integrante. Parliamo della nuova Maserati Spyder, il modello chiamato non solo alla sua importante missione commerciale e di immagine, ma anche a riportare il marchio del Tridente sul ricco mercato americano.

L'ha disegnata lo «stilista del secolo» Giorgetto Giugiaro sempre più assistito dal figlio Fabrizio, ai quali va riconosciuto di aver saputo creare un modello di grande fascino, carico di ricordi e di citazioni, specie in certi dettagli.

Le misure sono relativamente compatte, con un telaio accorciato di 220 mm rispetto alla versione coupé e quindi 4290 mm di lunghezza totale. Il frontale largo e aerodinamico valorizza il bel tridente al centro della mascherina e riscopre lo storico scudo ovale al centro del cofano. I roll bar ad arco (posizionati dietro i due sedili) in tinta di carrozzeria e rivestiti nella parte anteriore sono al tempo stesso elementi di sicurezza e di stile, e lo stesso vale per le belle ruote in lega a 15 razze. La capote è ad attivazione idraulica con comando automatico e si ripiega a scomparsa in un vano separato dal baule. L'abitacolo, riservato a due soli passeggeri, presenta un ambiente arredato con lusso



In fatto di stile e di lusso, si sa, l'Italia automobilistica può tranquillamente dare lezione a tutti. Si potrebbe obiettare che Case prestigiose come la Rolls Royce e la Bentley hanno lo scettro del lusso, anche se a nostro avviso quella è storia di altri tempi quando le «auto dei re» erano autonome e inglesi al cento per cento. Di sicuro lusso e stile abbinati, nell'immaginario collettivo mondiale, sono appannaggio indiscusso della scuola italiana. Sfidiamo chiunque, ricco o povero che sia, a dire che non ha mai sognato di possedere o almeno potersi sedere su una Ferrari o una

e accurata scelta di materiali. I sedili rivestiti in pelle e con poggiatesta incorporato sono a completa regolazione elettrica e con memoria di posizione per il pilota.

Le prime avvisaglie di alta tecnologia sono nel display a colori

e nel sistema multimediale con sofisticato impianto radio CD, navigatore GPS, e modulo telefonico GSM. Quanto alle dotazioni di sicurezza, una vettura di questa classe non può negarsi i quattro airbag e dispositivi quali i controlli elettronici di frenata e



Dopo 11 anni di assenza, il Tridente riparte alla conquista degli States con metà produzione della «scoperta» by Ferrari

Maserati. Certamente sono un sogno molto diffuso in Giappone e in America, Paesi dove si concentra il più alto numero di «collezionisti» di vetture di queste due prestigiose marche modenesi. Oggi poi che la «cura Ferrari» in casa del Tridente incomincia a dare i suoi frutti, e a quanto si vede squisiti, c'è da giurare che la Maserati conoscerà di nuovo quel successo che ancora oggi negli Stati Uniti fa mettere i suoi modelli (ormai storici) fra i più ambiti da «chi può» e tra i più desiderati dai veri appassionati. Tant'è vero che negli Usa esiste un Maserati Club

di trazione. Il motore è un nuovo 8 cilindri, 32 valvole di 4200 cc più leggero di 20 kg rispetto al 3200 turbo. Erogeno 390 CV e spinge la vettura fino a 280 km/h, valori record per una spyder stradale. Nuovo è anche il «Cambio-

corsa» a sei rapporti con selezione computerizzata delle marce, che gestisce secondo quattro modalità: Normal, Sport, Auto e Bassa Aderenza, selezionabili mediante pulsanti sulla consolle. In Normal/Sport controlla anche la taratura delle sospensioni.

Queste dispongono anche del sistema Skyhook per il controllo automatico dello smorzamento, adottato in prima mondiale. In definitiva una vettura degna della miglior tradizione Maserati e pronta a rivenderne i fasti presso la clientela più esigente.

International (presidente e animatrice i signori Frank e Janet Mandarano) che da ben 22 anni raccoglie i numerosissimi fan del Tridente, e che lo scorso anno ha dedicato proprio ai modelli di Modena l'esclusivo «Concorso Italiano» di Monterey. Oggi con la Spyder la Maserati ha una chance fantastica per rinfrescare tanta passione nei suoi confronti dopo 11 anni di assenza di novità. Negli States la Spyder arriverà all'inizio del 2002 e proprio a quel mercato, non per niente, viene riservata la metà dei 4000 esemplari l'anno che si intende produrre. r.d.

Fondato 35 anni fa, l'Istituto Europeo del Design ora ha sede a Torino, Milano, Roma e Madrid

Dal mondo a scuola di car design

Massimo Burzio

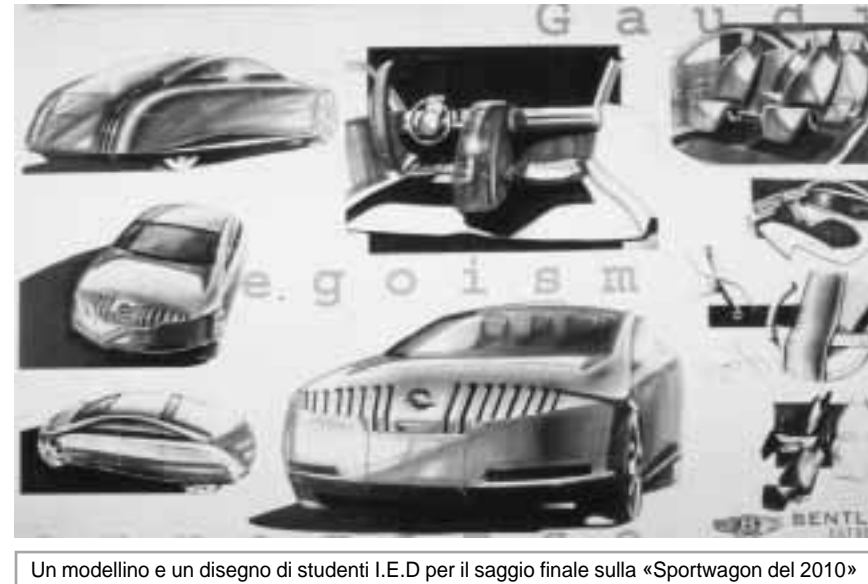
Designer di automobili, stilista di moda o esperto di comunicazione visiva. Tre professioni affascinanti, che oggi richiedono non soltanto creatività e senso artistico ma anche precise conoscenze tecniche e di gestione industriale dei prodotti. Certo, non tutti possono essere un Giugiaro, un Pininfarina e neanche un Armani o un Valentino. E ben pochi arrivano al livello di un Oliviero Toscani. Ma perché mettere dei limiti ai sogni? Provarci è doveroso anche perché il mercato del lavoro che riguarda il car design, la moda e la pubblicità è sempre abbastanza ricettivo.

Le qualità potenziali, il talento naturale non sono, però, sufficienti. Occorre anche una formazione completa e crescente negli anni. Ecco allora, per chi «ci vuole provare», le scuole di design. Una di queste è l'Istituto Europeo del Design (sito Internet www.ied.it), in pratica una sorta di accademia dello stile con corsi triennali alternativi a quelli universitari. Fondata nel 1966, l'I.E.D. è cresciuto, nel tempo, sino ad avere sedi a Torino, Milano, Roma e Ma-



drid. In media conta su 500 studenti, provenienti in particolare dall'Italia e dall'Europa ma anche dall'estremo Oriente e dal sud America. Pur essendo un'istituzione totalmente privata, l'Istituto Europeo del Design vanta strette collaborazioni, tanto per fare alcuni esempi, con il Centro Stile della Fiat, con la Bertone, la Pininfarina, l'Italdesign, l'Idea Institute ma anche la Piaggio, la Pirelli e la giapponese Yamaha. Come si può notare, si tratta di realtà

industriali importanti che non è escluso che in questa scuola sperino di trovare un nuovo Walter de' Silva, l'uomo che ha disegnato ad esempio le Alfa 156, e 166 e da un paio d'anni si è trasferito in Spagna, dove sta facendo nascere, per il Gruppo Volkswagen, le Seat del futuro. Le «materie» di insegnamento dell'I.E.D. includono, ovviamente, il design a livello storico, tecnico e tecnico-progettuale, la costruzione di modelli di stile, la progettazione degli



Un modellino e un disegno di studenti I.E.D. per il saggio finale sulla «Sportwagon del 2010»

interni delle auto e molte parti dedicate alle esercitazioni ai computer. Alla fine del triennio didattico, infine, ecco una sorta di «saggio pratico». In questo 2001, riguardava la proposta sul «come» potrebbe essere un'Alfa Romeo Sportwagon del 2010. Ne sono scaturiti dei modelli 1:4 certamente interessanti, sicuramente esemplificativi di un approccio non banale a un modello che dovrebbe sempre coniugare, come dice il nome Sportwagon, il famoso «cuore

sportivo» a sufficienti capacità di trasporto. Per quanto riguarda la moda e la comunicazione visiva, invece, gli studenti vengono impegnati sempre per tre anni. Nel primo caso con un gran numero di «laboratori didattici» di sartoria, tessile, oreficeria, maglieria e con computer grafici, e nel secondo, soprattutto con il digital design, la grafica e la fotografia ma anche con le immancabili tecnologie internet-tiane.

RIDATECI I VECCHI TOPI D'AUTO

Rossella Dall'ò

Duecentoventiduemilaottocentosestantadue. A leggerlo tutto d'un fiato manca il respiro. Proprio come è accaduto - possiamo immaginarlo - agli sfortunati possessori delle 222.872 auto rubate nel corso del 2000. Se scomponiamo il totale lo sgomento resta: ogni giorno sono spariti 610 veicoli, 25 ogni ora, 1 ogni quasi due minuti. Teatri prediletti delle gesta dei ladri d'auto sono, nell'ordine, la Lombardia (43.019), la Campania e il Lazio. Per provincia, l'area più colpita è Roma (38.304) poi Napoli (31.009), Milano (30.575), Bari (22.942) e Torino (12.860). Le regioni «delice» sono la Valle d'Aosta, il Molise, la Basilicata e il Trentino Alto Adige. La Sardegna, che fino a poco tempo fa apparteneva a quest'ultima sezione, appare in netta controtendenza. Eppure, i furti di auto sono in calo del 15,4% rispetto al 1999. Lo assicura il Rapporto annuale Cesc-Viasat. Dunque, c'è di che rallegrarsi. Ma le stesse statistiche ci dicono anche che i «recuperi», che si attestano poco oltre la metà (55,5%), sono a loro volta in diminuzione. E comunque non si dice in quali condizioni le vetture sono state ritrovate. La ricerca del Cesc (Centro europeo di studi criminologici) rileva infatti un mutamento nell'identikit del «topo d'auto» e nelle modalità di scasso. Fino a 10-20 anni fa il ladro aveva più di 35 anni, era un «professionista» con un proprio «codice deontologico» per cui non solo sceglieva un tipo di macchina che gli assicurasse un buon introito, ma anche stava attento ad aprirla con il minore danno possibile. Oggi, invece, si tratta nel 90% dei casi di giovani anche sotto i 20 anni, spesso tossicodipendenti e quasi sempre recidivi per gli stessi reati, oppure extracomunitari (albanesi e slavi), tutti comunque «sbandati» e disperati, che con cacciavite e grimaldelli tentano di arrangiare economicamente un'esistenza marginale o, frequentemente, anche solo di rifornirsi di droga». Inoltre, alle loro spalle non c'è più un carrozzeria compiacente, ma quasi sempre una vera organizzazione criminale e mafiosa che «con i proventi del mercato clandestino delle auto rubate finanziano altre attività illecite». Dunque, oggi il furto d'auto diventa ancora di più socialmente pericoloso. Vien quasi voglia di dire: ridateci il vecchio «topo d'auto». Indagando tra le vittime, infatti, i ricercatori di Cesc e Viasat hanno, tragicamente, scoperto una buona fetta di fatalistica rassegnazione al possibile ripetersi di «espropri» delle amate quattroruote. Solo un 30% degli intervistati dichiara di avere sostituito l'impianto antifurto e un 6% di avere installato dispositivi satellitari. Sei su dieci invece lamentano un risarcimento inadeguato del danno e cinque su dieci le troppe difficoltà burocratiche. Se la schiera di chi vuole pene detentive severe rasenta il plebiscito, si fa avanti una interessante quota di automobilisti che chiedono misure di prevenzione a partire da strade meglio illuminate.