

auto-flash

È INIZIATO IL CICLO DI CONFERENZE
Mini entra nelle università
e offre 7 stage in Bmw Italia



È iniziato il 28 febbraio alla Bocconi di Milano il ciclo di conferenze propedeutiche all'ingresso nel mondo del lavoro per gli studenti in materie economiche e terminerà il 16 maggio alla Cà Foscari di Venezia. Mini ha organizzato le conferenze in 7 atenei rendendo disponibili 7 stage retribuiti di tre mesi nella sede Bmw Italia. Gli stagisti avranno in comodato d'uso una Mini One per l'intero periodo. Per aderire all'iniziativa chiamata Mini@Campus si può visitare il sito «www.mini.it» e compilare un modulo.

TROFEO «RETE DELL'ANNO»
I concessionari Volvo i migliori
tra 22 Case presenti in Italia



I concessionari Volvo italiani si sono aggiudicati il trofeo «La Rete dell'Anno 2001» assegnato da InterAutoNews. La rete Volvo (nella foto la station wagon V70) è risultata quella con il più alto livello qualitativo sulla base di 770 azioni di mystery shopping effettuate in tutta Italia dagli specialisti della NFO Infratest presso 35 concessionari di ciascuna delle 22 Case che nel corso del 2000 hanno fatto registrare vendite superiori allo 0,7% del mercato totale.

motori



DISPONIBILI DA QUESTO MESE
Suzuki Grand Vitara anche
con immatricolazione autocarro



Da questo mese Suzuki Grand Vitara 2.0 TDI 5 porte e Grand Vitara 1.6 3 porte sono disponibili anche con immatricolazione «N1 autocarro» (senza costi aggiuntivi per l'aggiornamento del Certificato di conformità). Le vetture usufruiscono delle agevolazioni previste dalla Tremonti Bis. In virtù della nuova normativa europea, entrambi i veicoli possono trasportare 2 o 4 persone, a seconda del modello. I prezzi al netto di IVA: 15.018,33 e 19.685,00 euro + allestimento e messa su strada.

MOBIMILES INSTALLATI ENTRO IL 2006
Bollo e pedaggi via satellite
per 10 milioni di auto in Olanda



In Olanda 10 milioni di auto saranno dotate del «MobilMiles», uno speciale apparecchio che utilizza una sofisticata tecnologia satellitare per far pagare bollo e pedaggi autostradali in base agli effettivi chilometri percorsi. Questi apparecchi entreranno in funzione entro il 2006, ma già dal prossimo anno sarà disponibile una mappa digitale con l'indicazione delle tariffe corrispondenti a ciascun tragitto. Le fasce di prezzo saranno inizialmente 5 e terranno conto dell'intensità del traffico e delle spese di manutenzione.

Ginevra, occhi puntati sullo stile italiano

Si apre domani un Salone ricco di novità e di attese dopo la cancellazione di Torino

Il Salone internazionale di Ginevra, che si apre domani alla stampa e giovedì (fino al 17) al grande pubblico, quest'anno avrà inevitabilmente un «sapore» tutto particolare. La cancellazione dell'appuntamento di Torino farà sì che ancora più del solito si concentri l'attenzione sulla produzione italiana e in particolare sulle proposte dei nostri «maghi dello stile». Da sempre, infatti, agli stilisti italiani è riconosciuto il grande merito di avere creato, e continuato a rinverdire, una vera e propria cultura dell'automobile. Cultura che hanno saputo trasferire anche in altri continenti, contribuendo alla crescita di alcuni Costruttori, dando forma ai loro prodotti, ma anche prendendo spunto dalle altre culture e anticiparne gli sviluppi futuri. È quanto si potrà vedere anche in questa 72esima edizione ginevrina, dove Giugiaro, Bertone e Fioravanti (si legga l'articolo qui sotto, ndr) spaziano con maestria tra varie soluzioni di carrozzeria e di interni.

Ecco, se c'è una caratteristica che si fa avanti nei Saloni più recenti - e Ginevra non fa eccezione - è proprio la mancanza di un filone dominante. Certo, le Sport Utility continuano a conquistare Costruttori e segmenti di mercato. Certo, si allarga la ricerca applicata all'abitacolo sia in termini di sfruttamento dello spazio sia di utilizzo delle nuove tecnologie info-tele-

matiche. Tuttavia oggi non c'è sviluppo possibile che non venga indagato. Lo conferma la 72esima edizione del Salone elvetico dove, dalle anticipazioni pervenute, tra le tante novità troviamo le Peugeot 206 e 307 station wagon; il nuovo SUV Sorento della coreana Kia; i monovolume gemelli Fiat Ulysse, Lancia Phedra, Peugeot 807 e Citroen C8, ai quali fanno da contraltare la Renault Espace Concept, e, in piccolo, la Kalos di Daewoo; le nuove ammiraglie Phaeton della Volkswagen e Vectra della Opel; l'avveniristica medio-piccola Citroen C3 e il prototipo MX Sport Runabout della futura medio-piccola sportiva della Mazda. r.d.



Accanto il prototipo di berlina firmato da Bertone; sopra l'Alfa Romeo Brera di Giugiaro; sotto, il possente SUV Yak disegnato da Fioravanti

Marcello Pirovano

GINEVRA Di pagine storiche, a Ginevra, gli stilisti italiani ne hanno scritte tante, a cominciare da quando si chiamavano ancora «carrozzeri» e non sapevano, forse, di essere veri e propri maestri d'arte, depositari di una cultura che tutto il mondo ci invidia. Questa edizione della rassegna elvetica non fa eccezione e ancora una volta, sono le nostre matite le più ammirate del Salone.

L'onore della prima citazione spetta a Bertone che coglie anche l'occasione per celebrare i suoi «primi 90 anni». I festeggiamenti sono affidati a un prototipo di ricerca che prosegue il lavoro iniziato da tempo nel settore delle berlina di gamma alta. La proposta riguarda infatti una vettura a metà tra la berlina e la monovolume disegnata su linee tese che trasmettono una notevole carica dinamica e al tempo stesso, promettono grande abitabilità interna.

Oltre che per i contenuti stilistici innovativi per questa categoria, la proposta di Bertone si segnala per le più evolute tecnologie nel campo della guida, della multimedialità e della qualità della vita a bordo proseguendo un discorso già iniziato lo scorso anno con il prototipo Filo. Lo sviluppo ha chiamato in causa anche Nokia e Bose e utilizza il sistema



drive-by-wire SKF.

Altrettanto è forse ancor più seducente per la sua concretezza è il lavoro di **Giorgio Giugiaro** che, finalmente, torna anche ai primi amori giovanili per l'Alfa Romeo, che nel 1960 lo vide firmare la 2000 Sprint e poi la GT del 1963 e ancora l'Alfa Sud nel 1971. Questa volta la sua fantasia e la sua profonda sapienza nell'interpretare i valori formali di un marchio come quello del Biscione si esercitano sulla Brera, uno straordinario coupé 2+2 dalla enorme carica rievocativa ed emozionale. I vecchi e nuovi alfisti saranno di certo conquistati dall'inconfondibile frontale su cui va a finire un lunghissimo e possente cofano che accoglie un motore V8 di 4000 cc e 400 CV montato anteriormente in posizione longitudinale dietro le ruote anteriori così da realizzare una eccellente distribuzione dei pesi. Trasmette la potenza alle ruote posteriori utilizzando però la moderna tecnologia transaxle (cambio e differenziale sull'asse posteriore) come sulle Ferrari e Maserati.

La fiancata a cuneo, l'abitacolo basso e fortemente spostato all'indietro, i gruppi ottici a feritoia e tre luci e il classico scudetto sono gli altri elementi distintivi sui

quali chiunque sarebbe disposto a scommettere per un immediato passaggio in produzione a cui far seguire un altrettanto immediato sbarco in America dove l'Alfa è amata da sempre e attesa da troppo tempo.

Leonardo Fioravanti si è fatto invece tentare dallo stimolante tema della Sport Utility. La sua si chiama Yak e del bisonte tibetano sembra proprio prendere l'essenza e l'aspetto solido ed essenziale e, forse proprio per questo, ricco di personalità. Alto dal suo giusto per ricordare l'uso in fuoristrada e con un aggressivo frontale con profonde prese d'aria, lo Yak facilita l'accessibilità a bordo adottando porte a chiusura contrapposta. Interessanti alcuni brevetti che il progettista non manca mai di inserire nei suoi lavori come utile suggerimento anche per la produzione di serie. È il caso dei tergicristalli laterali nascosti nel montante centrale, dell'illuminazione completamente a LED e delle cinture di sicurezza semi-attive a X come sulle auto da competizione. Qui la chiusura viene facilitata da un meccanismo che, abbassando i braccioli, mette automaticamente la parte superiore delle cinture stesse in posizione di aggancio.

il legale

Prudenza, pedone in vista!

avv. Franco Assante

L'art. 190 del codice della strada ha fissato obblighi e diritti per i pedoni, quando circolano sulla strada o l'attraversano. La condizione di maggiore pericolo è proprio quest'ultima, perché la marcia dei pedoni interferisce con la circolazione dei veicoli.

I pedoni per attraversare la strada devono servirsi dei sottopassaggi, ma se mancano o si trovano a oltre 100 metri, lo possono fare a condizione di procedere perpendicolarmente. È fuori di luogo ribadire che va osservata la massima prudenza, così da non mettere in pericolo la propria sicurezza o quella dei conducenti dei veicoli.

I pedoni non godono quindi del diritto di precedenza rispetto ai veicoli, i quali debbono essere usati con altrettanta prudenza cedendo il passo ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento. Costoro debbono prima accertarsi che nessun veicolo stia sorraggiungendo o che, comunque, si trovi a distanza tale da poter attraversare senza imporre al conducente manovre di emergenza.

Correlato a tale prudente comportamento dei pedoni è quello degli automobilisti, i quali hanno l'obbligo di rallentare la marcia e anche di fermarsi (art. 142 C.S.) tutte le volte che il pedone crea una condizione di pericolo avvertita dal conducente. È esclusa una loro responsabilità soltanto quando comportamenti dei pedoni non sono avvisabili tempestivamente o sono così rapidi e improvvisi da rendere inevitabile il contatto. L'automobilista non deve dimenticare che, al di là dell'azione penale per le lesioni e i decessi causati dalla sua imprudenza, è tenuto a risarcire comunque il danno se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare l'evento (art. 2054, co.1 Cod. Civ.).

Parte a maggio la sesta avventura dei famosi camion Iveco. Beppe Tenti guida il gruppo attraverso 20 Paesi

Overland scala le vette mediterranee

Massimo Burzio

TORINO Partirà a maggio la sesta avventura di Overland, il raid intorno al mondo che dal 1996 ha portato quattro camion Iveco ANW 6x6 a percorrere oltre 170.000 chilometri. Dopo aver attraversato, in poco più di quattro anni, tutta l'Europa, il continente americano, l'Asia e l'Africa per un totale di 660 giorni di viaggio in 91 paesi, Overland 6 si dedicherà, questa volta, a un percorso totalmente montano. È quello che idealmente fa da cornice al Mediterraneo e che si snoderà esattamente a ridosso delle montagne che collegano tre continenti: Europa, Asia ed Africa. Obiettivo della spedizione è quello di onorare e festeggiare il 2002 che l'ONU e la FAO hanno proclamato «Anno Internazionale delle Montagne» allo scopo di promuovere «la conservazione



e lo sviluppo sostenibile di queste regioni assicurando, così, il benessere delle loro comunità e anche delle popolazioni delle pianure».

Overland 6 sarà guidata, ancora una volta, da Beppe Tenti della

Trekking International e passerà lungo i 20.000 km di strade, sterrati e, in molti casi, mulattiere e antiche carovaniere di 20 paesi: Italia, Slovenia, Croazia, Bosnia Erzegovina, Montenegro, Albania, Grecia, Turchia, Ci-

pro, Siria, Libano, Giordania, Egitto, Libia, Tunisia, Algeria, Marocco, Spagna, Francia, Principato di Monaco.

I mezzi impiegati saranno, ancora una volta, 4 camion Iveco 330.30 ANW 6x6, normali e di serie a livello di meccanica ma allestiti con box di sopravvivenza espressamente concepiti per Overland e che ospitano mensa, dormitorio, docce e servizi, officina e cisterna con carburante di scorta. Gli ANW 6x6 avranno in appoggio altri tre mezzi preparati e forniti della Iveco: un Torpedo (40.10 WM 6 posti da 103 CV) e due Daily Combi (3.5 da 9 posti e 110 CV di potenza).

Ma protagonisti di Overland 6 saranno anche gli uomini, gran parte dei quali sono dei veterani delle precedenti avventure. In tutto ci saranno 15 persone tra autisti, operatori televisivi, fotografo, medico e due studiosi, esperti di trekking e di alpinismo.

In vendita a fine mese insieme ai nuovi invernali Winter con mescola brevettata

Yokohama AVS, il silenzio



L'AVS db V500 è stato studiato per ridurre la rumorosità di rotolamento

AOSTA Si chiamano AVS db V 500 e V550 e Winter i nuovi pneumatici della giapponese Yokohama. I primi, indicati non a caso dalla sigla AVS db (acronimi di Advanced Vehicle System e di decibel, l'unità di misura del suono), sono stati concepiti proprio per offrire silenziosità, comfort e prestazioni elevate, mentre i secondi, Winter, puntano a rendere impercettibile la differenza di guida tra l'estate e l'inverno. Si tratta, in ambedue i casi, di coperture molto moderne, che mirano ad accrescere sicurezza e guidabilità sostituendosi alle gomme montate dalle Case come primo impianto e che per svariate ragioni, non ultima quella del contenimento dei costi, non possono sempre offrire performances specialistiche. Gli AVS db V 500 e V550 e i Winter in vendita a fine mese, sono quindi destinati all'after-market che in Italia vale 1.450.000 pezzi l'anno e in Giappone 15 milioni di unità. Gli AVS db V500 sono adatti soprattutto a vetture di medie dimensioni, mentre i V550 presuppongono auto più sportive. Entrambi presentano un disegno unidirezionale del battistrada con un cordolo centrale e speciali tasselli inclinati di 20° e che la Yokohama definisce a «zanna». Questi hanno il compito di ridurre la rumorosità dovuta all'attrito, da sempre il tallone d'Achille delle gomme sportive. La carcassa interna, infine, permette reattività in curva e nei tornanti più impegnativi.

Negli Winter, definiti dalla Yokohama degli «invernali» e non solo delle «gomme da neve», il battistrada è asimmetrico e la mescola è quella speciale in Zeruma. È un particolare agente chimico, brevettato dalla Casa giapponese, che ha come compito principale quello di assicurare un grip costante sia sulla neve sia sul bagnato. Piccoli blocchi interni al battistrada, poi, funzionano come delle ventose in frenata, mentre gli ampi tasselli all'esterno e le nervature assicurano stabilità e aderenza anche a velocità sostenuta. m.b.