

PORTE APERTE IL 14 E 15 SETTEMBRE

Nella gamma della nuova Ibiza arriva la 1.4 TDI 75 cavalli

In tempi di motorizzazioni turbodiesel di piccola cilindrata anche la spagnola Seat (Gruppo Volkswagen) si appresta a dire la sua. Con il classico weekend di «porte aperte» nelle concessionarie Seat d'Italia, il 14 e 15 settembre debutterà il brillante motore 3 cilindri di 1.4 litri da 75 CV turbodiesel a iniezione diretta ad alta pressione con sistema iniettore-pompa (lo schema tipico adottato dai modelli del Gruppo di Wolfsburg). Questo propulsore si impone all'attenzione in particolare per i suoi ridotti consumi di carburante e le basse emissioni di anidride carbonica (124 g/km). Infatti la Ibiza 1.4 TDI rispetta i limiti anti-inquinamento Euro3 stabiliti dall'Unione europea. Ma soprattutto sfrutta al massimo l'energia ricavata dal gasolio. Tant'è che nel ciclo urbano le bastano 5,7 litri per percorrere 100 km, e ancor meglio, come ovvio, si comporta nell'uso extra-urbano (4,10 l/100



km) e nel combinato (4,60 l). Le sue doti di risparmio non la penalizzano però nelle prestazioni: secondo i dati forniti dalla Casa, raggiunge i 172 km/h di velocità massima. La nuova versione, proposta solo in allestimento Stella, costerà 12.970 euro chiavi in mano.

Chi dispone di una vettura non catalizzata da rottamare, potrà comunque avvalersi delle esenzioni dal bollo per tre anni, dall'IPT e dalle spese di trascrizione al PRA, visto che la sua potenza in kW (55) rientra nel «tetto» previsto.

CAUSA IL 24% DEGLI INCIDENTI MORTALI

Contro il colpo di sonno il sistema sperimentale Bmw

Mai come in questo momento di grandi esodi estivi il rischio di incorrere in un incidente è sempre in agguato. Fra i pericoli maggiori: la disattenzione e l'assopimento alla guida. La marcia lenta in colonna, magari sotto il sole e dopo avere mangiato o bevuto qualcosa di troppo possono facilmente generare un colpo di sonno. A questo si devono, ad esempio, il 24% degli incidenti mortali in Germania, secondo uno studio commissionato dall'associazione degli assicuratori tedeschi. Per cercare una soluzione, a questo problema sta



lavorando il settore ricerche del Gruppo Bmw insieme all'Università di Wurzburg. Insieme hanno messo a punto un nuovo sistema sperimentale in grado di riconoscere il livello di attenzione o di stanchezza del conducente tramite la misurazione dei battiti delle

palpebre e, se del caso, di avvisarlo con dei segnali luminosi sul display del veicolo. Il sistema rientra nel progetto Bmw ConnectedDrive. Ma come funziona il sensore di veglia? Quando il conducente prende posto, una telecamera integrata

sopra il cruscotto, proprio dietro il volante (nella foto), si focalizza sui suoi occhi, ne segue e registra i movimenti. Nello specifico tiene sotto controllo il battito e l'ampiezza di apertura delle palpebre. Una persona sveglia, infatti, chiude gli occhi con meno frequenza ma molto velocemente. Chi è più stanco, invece, le batte più spesso e più lentamente e tende a chiudere gradualmente gli occhi. Il gruppo riconosce quattro stadi di allerta: vigile, meno vigile, stanco, assonnato. In base alle rilevazioni si illuminano rispettivamente due spie verdi, una o due spie gialle, due spie rosse. Queste ultime significano che chi guida corre un serio pericolo imminente di colpo di sonno. Ma il sistema Bmw tende ad avvisarlo già al secondo stadio, anche con un eventuale aggiuntivo avvertimento acustico. In questo modo, la persona al volante oltre ad avere una piccola «scarica» di benefica attenzione, sa che al più presto deve fermarsi a prendere una boccata d'aria e sgranchirsi le gambe, o addirittura pensare a schiacciare un corroborante pisolino.

motori

La «patente speciale» non è più un handicap

Finalmente al Centro di Mobilità di Milano radunate in un solo luogo tutte le pratiche e i test per la guida

Rossella Dallò

MILANO L'automobile è una protesi. C'è da sempre chi considera la propria vettura come il prolungamento di braccia, gambe, cervello e cuore. È il teorema dell'identificazione con il veicolo, che non è un mezzo di trasporto, ma una parte di sé. Non sempre questo stretto connubio si concretizza in comportamenti positivi: il bullo e il prepotente a quattro ruote non mancano mai. Ben diverso è il discorso quando al volante è seduto un disabile. Allora si che la «protesi» assume valenze solo positive. Per lui è un fattore, indispensabile e sacrosanto, di libertà, di autonomia. E giusto Autonomy è il nome del programma varato nel 1995 da Fiat Auto proprio per facilitare la vita a chi è meno fortunato. Cioè dandogli la possibilità di muoversi in perfetta autonomia al volante di un'auto, studiata e adattata in base alle sue difficoltà psicomotorie.

In sette anni il progetto del Gruppo torinese - direttore della Piattaforma Autonomy e Easy Drive è l'entusiasta Severino Mapelli - si è alquanto evoluto e abbraccia tutte le divisioni, dai marchi di auto, bus e trattori fino a quella assicurativa e ai nuovi servizi di info-assistenza Targa Service. Oggi sono 15 i Centri di Mobilità Autonomy sparsi per l'Italia (11 sono gestiti da cooperative di disabili), altri 14 funzionano in Europa e da 3 sono ora presenti in Brasile.

Fiore all'occhiello di Autonomy è l'ultimo nato, il Centro di Mobilità inaugurato un mese fa a Milano. Per la prima volta, infatti, si è riusciti a mettere insieme in un unico luogo, la sede della (ex) Motorizzazione civile, tutte le parti interessate alla valutazione di idoneità alla guida, al rilascio delle patenti «speciali», più Fiat Auto, gli allestitori specializzati, e chi di handicap ne sa davvero qualcosa provandolo sulla propria pelle o per motivi di lavoro e volontariato. Nella fattispecie, l'Associazione paraplegici Lombardia (da 21 anni molto attiva in regione) che gestisce il Centro in collaborazione con la Cooperativa Geode, specializzata nell'assistenza di portatori di handicap gravi e molto gravi in residenze protette nell'hinterland milanese.

Questo Centro, insomma, segna una svolta epocale per la valutazione della disabilità, proprio perché riunisce in sé tutti i passaggi obbligati finora polverizzati tra tanti uffici sparsi. Ma anche e soprattutto perché l'handicap non viene più giudicato nelle sue valenze negative. Anzi, proprio grazie all'ultima generazione di simulatore di guida, di cui il Centro è dotato, si mettono in risalto «le capacità» del soggetto disabile. Ad affermarlo è nientemeno che il presidente della Commissione medica della ASL di Milano per le patenti speciali, dottor Antonio Vitello. Prima del Centro, per valutare la forza fisica residua del portatore di handicap - spiega Vitello - gli si chiedeva di stringere la mano del medico. Risultato: «una rilevazione abbastanza approssimativa», ammette. Oggi invece con il simulatore «finalmente si valutano le possibilità reali del disabile». Si è «preso atto che esiste uno strumento che misura l'abilità anche dinamica (la forza), la tenuta nel tempo, i tempi di reazione, ndr) del soggetto e se ne tiene conto per stabilire di conseguenza gli ausili alla guida più adatti». Da qui

Pronti alla prova sul mini-circuito di un Centro di Mobilità. A destra: posto di guida di una Punto multi-adattata: comandi a infrarossi sul volante, leva freno a lungo braccio, acceleratore freno Easy drive



l'equazione, coniata da Vitello: «l'auto è uguale a una protesi».

Molti sono i passi avanti permessi oggi da questo complicato strumento elettronico, che consente una serie di test standard e altri specifici per patologia. Inoltre, ad

esempio, può evidenziare l'esistenza di conseguenze da traumi cranici con coma di 48 ore (1500 persone ogni anno), magari non percepiti dopo l'osservazione ospedaliera, rivela Antonio Ridolfi coordinatore dei Centri Autonomy e impegnato proprio in

questi giorni nella revisione della parte sanitaria del Codice della strada. Il Centro di Mobilità, aggiunge Giulio Colombo, presidente dell'Associazione paraplegici, «serve appunto per approfondire e valutare casi che senza tali strumenti non avrebbero mai



avuto la possibilità di ottenere la patente».

Il «bello» dell'iniziativa milanese - aperta il martedì e venerdì con orario prolungato fino a sera - è che è veramente polifunzionale. Il disabile prenota la visita e trova «un percorso che gli consente l'arrivo alla guida con un passaggio continuo: strumentazione, prova pratica su mini-circuito, commissione patente più tutte le informazioni legali, fiscali», sintetizza Roberto Garrisi, direttore della Motorizzazione.

Garrisi come Vitello, Ridolfi, e Colombo sono convinti sostenitori dei Centri di Mobilità. Per capirne i motivi abbiamo seguito l'iter di una bella ragazza con problemi motori, che per ragioni di privacy chiameremo Anna. Anna arriva accompagnata dalla madre. Il personale dell'Associazione e della Geode l'accoglie con il sorriso. Prova al simulatore la capacità di tenuta del volante, bloccato e libero. Altra difficoltà, deve usare la mano sinistra per tenere il «pomello» che le consente di girarlo. La «macchina» segna su un terminale il grafico dello sforzo e la sua durata. Poi si passa ad altri test reattivi e con vari ausili. Ritroviamo Anna dopo poco all'esterno della palazzina per la prova pratica. Sul piazzale ci sono tre vetture allestite con diversi supporti: una Fiat Punto, una Lancia Y e una Alfa Romeo 147 Selespeed. Per la cronaca le auto vengono date in comodato ai Centri di Mobilità e da quest'anno, volendo, in sub-comodato al disabile per consentirgli di fare scuola guida. Anna non è mai salita prima d'ora al posto di guida. È in ansia, ma il suo istruttore sa come metterla a proprio agio. Si parte. Senza scosse. Prima un giro intorno all'anello di birilli più largo, poi a quello più stretto e infine in gimcana tra un birillo e l'altro. Abile e arrociata. Se vuole, da questo momento può persino pensare ad acquistare la «sua» vettura. Gli allestitori, gli uomini di Fiat Auto, l'assicuratore sono lì per renderle il compito facile. Dal suo ingresso al Centro di Mobilità all'uscita è trascorsa un'ora e tre quarti. Nell'era ante Autonomy, la Commissione sanitaria impiegava 5-10 minuti per dirle sì o no. E a volte il no era sbagliato.

Prorogate alla scadenza del decreto governativo le offerte del gruppo torinese, con risparmi sui prezzi di listino che sfiorano i 3000 euro

Fino a fine anno le super-promozioni Fiat Auto

LANCIA	kW	Prezzo di listino	Totale contributo statale	Riduzione listino Lancia	Risparmio cliente	Finanziamento 36 mesi tan 0 1* rata ottobre	Totale vantaggio cliente
Modello							
Y 1.2 8v	44	da 10.280,00	543,51	1.550,00	2.093,51	750,00	2.483,51
Elefantino Blu/S							
Y 1.2 8v DoDo/Unica	44	10.890,00	543,51	540,00	1.083,51	750,00*	1.833,51
Y 1.2 16v LS/LX/ Elefantino Rosso	59	da 12.770,00	663,21	1.550,00	2.213,21	750,00	2.963,21
Y 1.2 16v DoDo/Unica	59	11.560,00	663,21	660,00	1.323,21	750,00*	2.073,21
Lybra 1.6/1.6 LX	76	da 23.320,00	798,87	1.550,00	2.348,87	no	no
Lybra 1.9 JTD/ 1.9 JTD LX/Intensa	85	da 24.810,00	870,69	1.550,00	2.420,69	no	no

* - Finanziamento valido solo per la versione Lancia Y DoDo

Elaborazione su base date Lancia

MILANO Gli incentivi Fiat Auto continuano. Ben oltre la scadenza di luglio inizialmente indicata. I vertici torinesi sono stati i primi a rinforzare le agevolazioni fiscali varate dal governo, subito seguiti a ruota praticamente da tutte le Case estere presenti sul nostro mercato, come abbiamo riportato sulla pagina Motori di lunedì scorso. Ebbene, ora dal Lingotto fanno sapere che le promozioni, fra le più favorevoli messe in atto a vantaggio dei consumatori, con qualche piccola differenza avranno un seguito fino alla scadenza del 31 dicembre prevista dal decreto legge 138. Tra intervento statale e iniziativa autonoma i risparmi per l'utente su tutte le nuove vetture fino a 85 kW sono davvero notevoli e vanno da un minimo di 1200 euro a un massimo di 3700. In vecchie lire, da due a circa sei milioni in meno sui prezzi chiavi in mano, più le esenzioni fiscali. In più, in molti casi come per tutti i modelli della gamma

Alfa Romeo «in pronta consegna», si somma alla possibilità di finanziamento a tasso zero - fino a un massimo di 12mila euro - che porta un ulteriore beneficio alle tasche degli acquirenti valutabile in diverse centinaia di euro. Nelle tabelle riassumiamo l'offerta riguardante i marchi Fiat e Lancia, tenendo conto che sono raggruppate per modello e kilowatt di potenza, valore sul quale vengono calcolate le esenzioni (per tre anni) relative al «bollo». Nella sola gamma Fiat, infatti, le versioni che beneficiano degli «sconti» statali sono in totale ben 133. A quelle riportate qui accanto, inoltre, si devono aggiungere le promozioni relative alle precedenti famiglie dei modelli Palio Weekend e Multipla, che sono state da poco rinnovate (nella tabella, contrassegnate con la sigla M.Y.). Per le «vecchie» Palio la riduzione di listino prevista da Fiat Auto è di 2000 euro, mentre per le «vecchie» Multipla è di 1860 euro. r.d.

FIAT	kW	Prezzo di listino	Totale contributo statale*	Riduzione listino Fiat	Totale vantaggio cliente
Gamma					
Panda 1.1	44	da 6.370,00	511,59	715,00	1.226,59
Panda 4x4	40	da 10.730,00	511,59	715,00	1.226,59
Seicento 1.1	40	da 7.740,00	511,59	690,00	1.201,59
Punto 1.2	44	da 10.230,00	543,51	1.476,00	2.019,51
Punto 1.2 16v	59	da 11.630,00	663,21	1.476,00	2.139,21
Punto Sporting	59	da 14.220,00	663,21	1.476,00	2.139,21
Punto 1.9 D	44	da 11.960,00	543,51	1.476,00	2.019,51
Punto 1.9 Jtd	63	da 13.070,00	695,13	1.476,00	2.171,13
Palio WM.Y. 1.2	44	12.450,00	543,51	810,00	1.353,51
Palio W.M.Y. 1.9 DS	46	13.450,00	559,47	810,00	1.369,47
Palio W.M.Y. 1.2 16v	58	12.850,00	655,23	810,00	1.465,23
Palio W.M.Y. 1.9 TD	59	13.750,00	663,21	810,00	1.476,21
Palio W.M.Y. 1.6 16v	76	13.450,00	798,87	810,00	1.608,87
Stilo 1.2	59	da 13.990,00	663,21	860,00	1.523,21
Stilo 1.6	76	da 14.620,00	798,87	860,00	1.658,87
Stilo 1.9 jtd 80 cv	59	da 15.360,00	663,21	860,00	1.523,21
Stilo 1.9 jtd	85	da 16.770,00	870,69	860,00	1.730,69
Doblo 1.2	47,5	da 12.910,00	571,43	880,00	1.451,43
Doblo 1.6	76	da 13.510,00	798,86	880,00	1.678,86
Doblo 1.9 D	46	da 14.510,00	559,47	880,00	1.439,47
Doblo 1.9 JTD	74	da 15.770,00	782,90	880,00	1.662,90
Nuovo Ulysse	80	da 26.500,00	830,79	900,00	1.730,79
Multipla M.Y. 1.6 Blupower	68	da 20.080,00	753,02	860,00	1.395,02
Multipla M.Y. 1.6 Bipower	76	da 20.080,00	798,86	860,00	1.458,86
Multipla M.Y. 1.6 16v	76	da 17.920,00	798,86	860,00	1.458,86
Multipla M.Y. 1.6	76	da 20.700,00	798,86	860,00	1.458,86
Marea JTD 100	74	19.580,00	782,90	2.840,00	3.622,90
Marea 100 16v	76	da 17.510,00	798,86	2.840,00	3.638,86
Marea JTD 100	81	da 19.270,00	838,76	2.840,00	3.678,76

* - Il contributo statale comprende le esenzioni di bollo per tre anni più IPT + IBPRA. Il bollo è calcolato sulla base di euro 2,66/kw (2,87 nelle Marche, 2,93 in Veneto) e l'IPT sulla base di euro 150,81 per tutte le vetture (maggiorazioni fino al 20% da regione a regione).

Elaborazione su dati Fiat

Indirizzi utili

Centri di Mobilità della rete Autonomy: per informazioni o per prenotare un appuntamento chiamare il numero verde 800.838333.

Sito Internet: www.fiatautonomy.com (attrezzato anche per i non vedenti) offre svariati servizi compresi l'acquisto di una vettura con relative agevolazioni fiscali.

Fiat Auto: numero verde 800.815015. Coordinamento Centri Mobilità: tel. 055.331459. Motorizzazione di Milano: via Cilea 119. Associazione Paraplegici Lombardia: via Tarvisio 13 - 20125 Milano. tel. 02.67074267; 67074375.