

## PROGETTATO E PRODOTTO DA WEBASTO Con il tetto Sky Window la Fiat Stilo «a cielo aperto»

Da qualche tempo molti modelli vengono presentati con ampio tetto panoramico. L'industria automobilistica ha infatti scoperto la voglia degli utenti di vivere l'automobile non più solo come mezzo di trasporto, bensì come una vera e propria «esperienza di viaggio» seppure di breve o brevissima durata. Ecco perché già alla presentazione internazionale pre-lancio della Fiat Stilo la vettura è stata proposta anche una un innovativo tetto in vetro molto particolare: lo Sky Window. Letteralmente: finestra sul cielo. Davvero particolare, diverso da tutti gli altri, questo tetto progettato e prodotto dalla Webasto di Venaria è di tipo lamellare. Questo sistema originale, spiega Mauro Ferrari, amministratore delegato dell'azienda torinese, oltre a dare alla Stilo una piacevole sensazione di viaggiare in una «cabriolet» ha «un altro grande vantaggio: l'assenza di turbolenza anche a cielo aperto e a elevate velocità,



grazie alla prima lamella che ha una "funzione spoiler" particolarmente efficace». Comandato da un dispositivo elettrico che lo apre nell'arco di 10 secondi, lo Sky Window è composto da 5 lamelle in vetro. Quando viene aperto la prima si solleva in posizione

basculante, e le altre quattro scorrono indietro sovrapprendendosi l'una sull'altra esternamente alla vettura. Inoltre, per regolare il flusso della luce in abitacolo, questo tetto panoramico comprende una tendina parasole scorrevole a comando elettrico.

## CON LE BMW E MINI GOMMATE DUNLOP Compie 20 anni Guidare Pilotare la scuola di guida sicura di Sthor

Se avete un po' di soldi da investire nella vostra (e altrui) sicurezza e un paio di giorni liberi non perdetevi l'occasione di frequentare un corso di guida sicura. Anche chi ha esperienza pluridecennale al volante (lo abbiamo constatato di persona, ndr) esce dal corso sfrondata dai classici difetti di posizione - ad esempio: tenere il volante con una sola mano; guidare col gomito appoggiato al finestrino - e pronto a capire e affrontare con anticipo le eventuali emergenze sulla strada. Di scuole del genere in Italia ormai ce ne sono diverse. Le più autorevoli,

fondate da ex piloti di Formula Uno, sono sicuramente quella di Varano de' Melegari (Parma) diretta da Andrea De Adamich in combinata con l'Alfa Romeo, e quella di Misano Adriatico (Rimini) diretta da Siegfried Sthor. Quest'ultima, «Guidare



Pilotare» che proprio quest'anno compie vent'anni, vede in Sthor (14 Gran Premi in F.1 con la Arrows, un titolo italiano di F.3 e uno di Formula Italia alle spalle, nonché ex commentatore di F.1 su l'Unità) uno dei primi e più accesi fautori della

necessità di portare la formazione sulla sicurezza stradale a livello di massa e il primo a fondare per questo una scuola di guida sicura, a Misano. Per le lezioni pratiche, oltre ad avvalersi di istruttori esperti e delle più moderne tecnologie di video-registrazione, la scuola di Sthor utilizza da anni tutti i modelli BMW, e ora anche le Mini. Da quest'anno è nata poi una «collaborazione pluriennale» con la Goodyear per la quale le «sue» BMW sono equipaggiate con pneumatici Dunlop SP Sport 9000 (nella foto, Sthor accanto a una BMW così gommata) mentre le Mini montano gli SP Sport 200. Il primo è un direzionale ribassato progettato per gli utenti di auto sportive ad alte prestazioni i quali non vogliono rinunciare al comfort. La miscela e il particolare disegno del battistrada assicurano un eccellente livello di sicurezza anche nelle situazioni di guida più critiche. Il secondo è un ribassato sportivo ad alta aderenza destinato a vetture a elevate prestazioni dei segmenti medio e superiore. **r.d.**

# motori

## Citroen C3 e Iveco Eurotrakker, sorprendenti

Tra viaggio e avventura tremila chilometri in Irlanda, altri duemila attraverso il deserto del Sudan

Lodovico Basalù

**DUBLINO** Un viaggio sicuramente alternativo. In una terra che conserva antichi valori, antiche tradizioni. E con questo spirito che siamo atterrati a Dublino, una città che sembra subito contraddire quanto il resto del Paese propone: caotica, cara, tutto sommato molto British. Siamo nella Repubblica d'Irlanda, che conta solo 3,5 milioni di abitanti, la maggior parte dei quali residenti proprio a Dublino. L'Irlanda del Nord, invece, arriva a 1,5 milioni di abitanti: in totale fa meno di Milano, comprensorio incluso. Per conoscere parte di questo Paese ci siamo avvalsi della nuova Citroën C3, nella versione di 1.1 litri a benzina, consegnataci dalla filiale Citroën Gallic di Dublino. Ovvero la versione che sta alla base della gamma di questo modello che sta attirando l'attenzione di molti Paesi europei. La 1.1 5 porte Elegance (che in Irlanda si chiama Sx) costa sul nostro mercato poco meno di 12.000 euro. Un listino di attacco molto interessante vista la dotazione di accessori a disposizione, dal climatizzatore alla radio con CD, passando per gli airbag frontali e laterali oltre all'ABS. Quel che più ci conforta, visto il lungo viaggio da affrontare, è la vivibilità a bordo, sicuramente a livello di un modello di cilindrata e segmento ben più alti. Tutto è... simpatico, dalla plancia alla strumentazione, un misto di analogica-digitale di sicuro effetto. Spazio ovunque, compreso il bagagliaio, dove stanno tranquillamente quattro valigie di medie dimensioni più borsette varie.

Si parte e stupisce subito la silenziosità, anche con il piccolo 4 cilindri che spinge la nostra C3. I cavalli non sono molti, 60 in tutto, per una velocità massima di 157 km/h con un consumo medio di 6 litri ogni cento chilometri percorsi. E impressiona anche la piacevolezza di guida, persino nel caos di Dublino. Dove raccomandiamo di non perdere il National Museum, con importanti settori dedicati alla tradizione celtica e alle invasioni vichinghe. Dopo essere scappati da Dublino, puntiamo dritti su Galway, che si trova già sull'oceano Atlantico. Per arrivarci facciamo oltre 300 chilometri all'interno del Paese. Come in Inghilterra, verde, tanto verde, ancora più verde. E mucche bianche e nere, come quelle che erano raffigurate su un famoso 33 giri dei mitici Pink Floyd. Non bisogna aver fretta, perché il tipo di strade impone una guida tranquilla. Nei pressi dei centri abitati troviamo le classiche rotonde, veramente tante, come in Inghilterra e in Francia. Le autostrade sono poche, ridotte al lumicino. E forse è un bene, in un Paese che scopriamo man mano sempre più dolce, interessante.

Galway ospita un'antica Università, frequentata anche da studenti italiani che arrivano fin qui per dei corsi di specializzazione. La C3 è osservata, scrutata, perché è un prodotto nuovo anche per l'Irlanda, nazione dove pullulano molti modelli del Gruppo PSA,



## Miki Biasion passa dalla Delta mondiale al camion, sulle orme dei Faraoni nubiani

Massimo Burzio

**TORINO** Dal campionato mondiale rally con la Lancia Delta alle spedizioni archeologiche alla guida di un camion Iveco. Non si può certo dire che Miki Biasion non sia capace di trovare sempre nuovi stimoli e di affrontare sfide del tutto inedite come quella che l'ha portato, qualche mese fa, nel deserto sudanese. Il pilota veneto, infatti, ha partecipato alla ricerca, nella Nubia (Sudan), dell'antichissima «strada del deserto». E cioè della via di comunicazione, che univa Kurgus a Korosko, usata soprattutto dagli uomini del Faraone Thutmosis III quasi 1500 anni prima della nascita di Cristo per trasportare oro, avorio, ebano, pelli, tessuti e, purtroppo, schiavi, nelle zone del nord dell'Egitto e sulle coste del Mediterraneo. Un impegno, quello di Biasion, quindi totalmente diverso sia dai rally in auto sia da quelli con i camion, dove Miki

ha vinto anche qui un titolo iridato (1998/99). «E' stata la prima avventura archeologica della mia carriera», racconta. Un'esperienza fantastica perché avendo partecipato sempre soltanto a manifestazioni sportive dove la velocità è predominante, non avevo mai avuto la possibilità di assaporare a pieno e con calma il deserto e le grandi civiltà che ancora nasconde».

Ma come si è svolta la missione di Biasion? Chiamata «Iveco Pharaonic Track», quest'avventura scientifica ha tratto origine dagli studi di Alfredo e Angelo Castiglioni, esperti mondiali di archeologia e nubologia che nel 1989 avevano già scoperto le vestigia di Berenice Pancrisia e cioè una città ricca di miniere d'oro e antico insediamento egiziano nella Nubia sudanese. Da questi ritrovamenti è quindi iniziata la ricerca della pista che serviva per il trasporto di merci preziose destinate ai Faraoni e ai commerci. E puntualmente, proprio le tracce di questa strada

di collegamento sono state ritrovate assieme a geroglifici su roccia, miniere abbandonate, reperti come macine per sminuzzare pietre e quarzi, vasellame, resti di accampamenti. Si è dunque confermata l'ipotesi fatta dai Castiglioni che gli antichi Egizi, dopo essersi espansi in Africa (e in Sudan in particolare), avessero provveduto a costruire una pista di 500 chilometri che veniva utilizzata in luogo della navigazione sul Nilo che, oltre ad essere complicata dalla presenza di cateratte e venti contrari, era, tra l'altro, lunga più del doppio. Dalla Nubia a Luxor (l'antica Tebe) infatti, per la via d'acqua si dovevano percorrere 1000 chilometri, mentre sono esattamente la metà lungo la carovaniere.

I mezzi utilizzati per l'«Iveco Pharaonic Track» sono stati un camion Iveco Eurotrakker Cursor 13, ovviamente 4WD, con motore 6 cilindri, cilindrata di 12.900 cc e 440 CV, e due Iveco Torpedo 4x4 2500 cc e 103 CV. In totale hanno percorso oltre 2000

chilometri, con temperature che hanno avuto escursioni termiche dai 5 gradi notturni agli oltre 40 del giorno e su sterrati e pezzi di pista spesso costellati da piccole e insidiosissime rocce. A complicare la vita dei mezzi e dei partecipanti al Pharaonic Track, poi, anche alcune tempeste di sabbia con venti che a volte hanno raggiunto velocità superiori ai 100 km/h. Nessun inconveniente, però, ha complicato il cammino dell'Eurotrakker - che è stato guidato sempre da Biasion - e dei due Torpedo che hanno in questo modo ribadito la vocazione della produzione Iveco agli impieghi «estremi». Operando in zone che nella maggior parte dei casi sono totalmente disabitate, tra l'altro, i veicoli erano stati allestiti con serbatoi supplementari soprattutto per carburante e acqua. L'Eurotrakker, ad esempio, portava 800 litri di gasolio e altrettanti d'acqua, mentre i Torpedo avevano ciascuno 8 taniche da 25 litri sempre di acqua e quasi altrettante di carburante.



In queste immagini vediamo la C3 accanto alle mura del Bunratty Castle e davanti a un caratteristico distributore di carburante. Ben più difficile il rifornimento per l'Iveco Eurotrakker di Miki Biasion in Sudan: finalmente dopo tanto deserto in un villaggio si provvede a riempire un bidone di gasolio

### Notizie Utili

**Come arrivarci** - Tra le compagnie aeree anche l'Alitalia ha comodi voli da Milano e da Roma per Dublino. Oppure con la propria auto comodi traghetti da Francia e Inghilterra.

**L'Irlanda che abbiamo visitato** - Le Midlands, lo Shannon Inferiore, il Cork e il Kerry, la Dingle Peninsula.

**Cosa vedere a Dublino** - Christ Church Cathedral, O'Connell Street, Dublin Castle, Trinity College, National Museum, le Case Georgiane.

**La lingua parlata** - L'inglese e l'irlandese (gaelico).

**Cosa mangiare** - Salmone e patate, Mussel Soup (zuppa di cozze), ostriche, o il classico "Fish and Chips".

**Cosa bere** - Tutti i tipi di birra, il vino c'è, specie francese, ma è molto caro, anche se amato dagli irlandesi. Non dimenticate il classico Irish Coffee.

**Dove dormire** - Quasi tutti i Bed&Breakfast va bene.

**Cosa acquistare** - I caldi maglioni di Aran, il tweed del Donegal, le cristallerie di Waterford, il salmone affumicato.

**Gli sport da praticare** - Equitazione e trekking a cavallo, il golf.

**I divertimenti** - Parecchi festival musicali estivi, dedicati a S. Patrizio e al famoso scrittore James Joyce.

**Moneta in uso** - Euro

**Clima** - Anche in estate non si superano mai i 22-23° C.

**Auto a noleggio** - Sono abbastanza care, meno se si prenota per tempo il pacchetto aereo+auto. Occorre la patente da almeno 2 anni. La benzina costa circa 10-15 centesimi in meno al litro rispetto all'Italia.

**Assistenza sanitaria** - Gratuita, per i cittadini UE ma meglio procurarsi il modulo 111.

**Ufficio del Turismo dell'Irlanda** - In Italia a Milano, via Santa Maria Segreta, 6 - 20123 - Tel: 02-8690541.

con in testa la Peugeot 206. E ottimo è anche l'andamento per la Fiat, sia con la Punto, sia con la Stilo.

Dopo un breve soggiorno a Galway puntiamo verso sud. Ci hanno detto che la Dingle Peninsula è semplicemente strepitosa, un paradiso terrestre. Ah, dimenticavamo, ottimi i Bed&Breakfast: silenziosi, immersi nel verde, con abbondanti (sin troppo) colazioni al mattino. Il prezzo medio è di 70 euro a notte per una camera familiare contro i 130-140, come minimo, di un albergo. Più salati, in proporzione, i ristoranti, dove abbondano sì il salmone e le patate, ma spesso la cucina è contaminata da quella inglese, quindi pesante e poco adatta ai gusti latini. Meglio optare per i Pub, molto caratteristici e spesso secolari.

Arriviamo a Dingle dopo essere transitati per Bunratty Castle (il più antico e meglio conservato d'Irlanda) e aver percorso coste incantevoli, caratterizzate da scogliere a picco sul mare, con le montagne e i prati che scendono fino a riva. Dingle è una piccola cittadina di pescatori dove c'è un delfino che da una ventina d'anni procura soldi a palate ai pochi ma felici abitanti: staziona nel golfo di Dingle e si esibisce in continue evoluzioni. Qui i delfini sono numerosi come le zanzare in Kenia: ma sono molto meno pericolosi. Dopo un doveroso giro in barca a contatto col simpatico Fungie (è il nome del delfino "adottato" dai pescatori) riprendiamo la nostra C3. Ci attende un lungo giro sulla Dingle Peninsula, con scenari mozzafiato. Tra strette stradine e tornanti apprezziamo cambio, sterzo (dotato di un'ottima servoassistenza elettrica) e freni. Solo il fatto di guidare a sinistra ci condiziona un po' quando incrociamo un pullmam di turisti.

Dopo un paio di giorni in zona, puntiamo sul Ring of Kerry, altra Penisola da non perdere. È questa la vera essenza dell'Irlanda, questi paesaggi, questa natura per fortuna ancora incontaminata. Stessa musica nella sottostante Behara Peninsula all'estremità della quale, a picco su una scogliera, c'è un cartello che indica la distanza da New York. Come noto, l'Irlanda è stato un Paese di grandi emigranti, data la povertà di una volta, solo un brutto ricordo, oggi. E un Museo al proposito è stato allestito a Cobh, vicino a Cork (200 km a ovest di Behara) da dove partì per il suo ultimo viaggio, nel 1912, il famoso Titanic.

Riprendiamo la strada per Dublino non prima di aver attraversato i laghi di Killybegs, frequentati nel corso della storia da artisti, poeti, pittori, per il loro incredibile fascino. La nostra C3 è molto più carica che alla partenza. Oggetti vari hanno trovato posto in uno dei tanti anfratti previsti dai progettisti, come il doppio cassettino portadocumenti o portagioielli posto davanti al passeggero anteriore. Una volta arrivati nei pressi dell'aeroporto di Dublino abbiamo percorso quasi 3000 chilometri riuscendo a fare, in media, 16 km/litro. Siamo sui livelli di un ottimo Diesel, non c'è che dire.