

IL 26 E 27 SULLE RIVE DEL LAGO DI COMO A Villa d'Este le belle d'epoca e per la prima volta i prototipi

Villa d'Este, il bellissimo ed esclusivo albergo di Cernobbio sulle rive del lago di Como, da moltissimi anni (nel 2004 saranno 75) evoca un importantissimo appuntamento per gli appassionati di auto d'epoca. E soprattutto di quelle che hanno segnato, con la loro bellezza, l'evoluzione del design. Villa d'Este, infatti, è il teatro di uno dei più acclamati, al mondo, concorsi di eleganza per vetture. Una vetrina unica, che quest'anno (il 26 aprile su invito a Villa d'Este e il 27 nella vicina e più capiente Villa Erba a ingresso libero) si arricchisce di nuovi motivi di interesse, per la prima volta saranno presenti accanto alle 50 vetture selezionate (su 90 domande) per il Concours d'elegance, ben 15 concept car delle più recenti, fra le quali la Bertone «Rossellini» in anteprima assoluta. Questa rassegna speciale, con relativi Trofei (uno è quello della Bmw da alcuni anni sponsor della



manifestazione) è destinata a diventare una delle maggiori attrattive della Villa d'Este. A latere poi sono da segnalare una collezione di Rolls Royce, la mostra delle realizzazioni di

Giugiaro, che festeggia i 35 anni della Italdesign, il raduno delle Bmw M1 e l'esposizione, davvero esclusiva, della Bmw art car disegnata da Andy Warhol. **r.d.**

PUÒ MANTENERE I 280 KM L'ORA È la Mercedes 55 CLK AMG la safety car della F.1

L'abbiamo vista entrare in pista più volte in Brasile alla guida delle F.1. Speriamo di non doverla rivedere a Imola oggi e domani. È la Mercedes CLK 55 AMG (nella foto), quarta safety car della divisione sportiva della Casa tedesca dal 1997. Seguirà per tutta la stagione le gare della F.1 con al volante l'esperto pilota Mercedes Benz DTM, Bernd Mayländer. Nel comunicato che ne illustra le caratteristiche, la 55 CLK AMG viene definita con le parole: «dinamismo ed esclusività».



Niente di più esatto per la potente coupé della «stella», mossa da un otto cilindri di 5,5 litri che eroga ben 367 CV e assicura prestazioni straordinarie. La safety car,

infatti, deve essere in grado di raggiungere e mantenere una velocità elevata, generalmente di 280 km/h, al fine di non creare problemi di surriscaldamento ai sensibili

motori delle monoposto e per evitare il raffreddamento, e dunque la perdita di aderenza, dei pneumatici da gara. Gli interventi per ottimizzare l'aerodinamica, il sistema di raffreddamento, il serbatoio del carburante, l'alimentatore, le sospensioni e i freni - si legge nella nota stampa - hanno consentito di ottenere «non solo un eccellente dinamismo di guida, ma anche un elevatissimo livello di affidabilità in qualsiasi condizione, dal caldo tropicale del GP della Malesia al clima più freddo del circuito di Norimberga, in Germania». Oltre a tutto ciò, come ovvio, la 55 CLK AMG «F1A» si distingue dalla sorella di serie per l'impianto luci di emergenza sul tetto: verdi per segnalare di avere raggiunto il centro della pista e alle monoposto la possibilità di superare; intermittenti arancio, una volta messasi alla testa della corsa, segnalano il divieto di sorpasso. Infine le luci bianche stroboscopiche anteriori e posteriori lampeggiando di continuo segnalano che la safety car è in azione. **r.d.**

motori

Spider e GTV tengono alto il nome Alfa

Rinnovate nell'elegante design Pininfarina e dotate di nuovi motori ancora più potenti

l'opinione

Un rimedio peggiore del male

avv. Franco Assante

In una recentissima esternazione a proposito dell'aumento della sinistralità stradale, il presidente Berlusconi ha dichiarato che, in caso di omicidio colposo conseguente a mancato rispetto dello «stop» da parte del conducente del veicolo, con conseguente investimento mortale di altri circolanti sulla strada, fosse da configurare il reato di «omicidio preterintenzionale» e non quello di «omicidio colposo». Auspicava, pertanto, che il codice penale fosse modificato in tale senso.

Per chi non avesse dimistichezza con il codice penale vorrei ricordare che la pena attualmente prevista dall'omicidio colposo (art. 589) va da uno a cinque anni, mentre per quello preterintenzionale (art. 584) va da 10 a 18 anni. La differenza sostanziale sta nel fatto che nell'omicidio colposo il presupposto è l'imprudenza, l'imperizia e la negligenza (c.d. colpa) mentre nel preterintenzionale è la volontà cosciente di produrre alla vittima delle lesioni che invece cagionano la morte (evento non voluto).

Nel primo caso, cioè, è soltanto l'inosservanza di determinate regole di prudenza a produrre l'evento lesivo; nel secondo caso questo è coscientemente voluto sia pure in forma meno grave.

Se si introducessero nel nostro ordinamento giuridico il principio enunciato da Berlusconi, questo dovrebbe applicarsi in tutte le ipotesi di colpa, e cioè di inosservanza delle norme del codice della strada. Anche il superamento della velocità, il non aver mantenuto la distanza di sicurezza, l'aver superato in prossimità di un crocevia un veicolo, se determinano un evento mortale, configurerebbero un delitto preterintenzionale, con applicazione delle più pesanti pene.

Il codice penale prevede per ciascun reato le pene minime e massime; deve essere il giudice a determinare la pena da irrogare facendo attenta valutazione del grado di colpa di ciascuno degli attori dell'evento lesivo utilizzando maggior rigore nella irrogazione delle pene accessorie (ad esempio sospensione della patente di guida). Comprendo la finalità cui si è ispirato Berlusconi nel fare la proposta, ma il rimedio risulterebbe peggiore del male, ed è contrario ai principi del nostro diritto.

Rossella Dallò

CAMBIANO Che le Alfa Romeo siano da sempre sinonimo di sportività è ben noto in tutto il mondo. Ma la GTV e la Spider aggiungono a un «cuore» degno della pista anche un'eleganza che ha pochi concorrenti. Tanto più ora che la Pininfarina, già autrice della prima generazione della coupé e della spider, ne ha rivisitato il design, interno ed estero, valorizzando ancora di più le forme dinamiche che caratterizzano il nuovo family feeling del Biscione. Particolarmente evidente nell'ampio frontale segnato dalla vistosa nervatura a V del cofano che si chiude sulla punta inferiore del grande scudetto. Aggressive sì, ma sempre eleganti, specie nell'abitacolo dove gli interventi apportati da Pininfarina - dalla plancia alla strumentazione, dalla consolle centrale che integra ora anche il navigatore satellitare ai nuovi tessuti e rivestimenti - danno un ulteriore tocco di raffinatezza alle due belle Alfa Romeo. Prodotte dalla stessa Pininfarina (10mila esemplari in tutto tra quest'anno e il prossimo) e in vendita dal 19 maggio al prezzo di 27.325, 30.625 e 37.625 euro per la GTV, mille euro in più, ciascuna versione, per la Spider.

Per vetture «doc» del Biscione, però, la bella forma non basta. E infatti, come da tradizione, l'innovazione vera corre sul filo della meccanica. La taratura delle sospensioni è stata rivisitata in



funzione dell'inserimento in gamma di nuovi motori ancora più potenti e prestanti. In particolare, la sospensione posteriore multilink a cinque bracci garantisce - lo possiamo sottoscrivere dopo una prova sulle strade del Torinese intorno al Centro ricerche e sviluppo della Pininfarina - la massima

stabilità in curva. La posizione di guida è stata abbassata nel segno della maggiore sportività delle due vetture. L'impianto frenante è ancora più potente e progressivo, così ben modulato che quasi non ci si accorge di frenare in pochissimo spazio. Infine, anche lo sterzo è ora più pronto e diretto, e

l'adozione del sistema ASR controlla al meglio motricità e direzionalità.

Sono comunque i nuovi motori il clou del rinnovamento della gamma. Sotto il cofano di Spider e GTV battono un brillantissimo V6 di 3.2 litri da 240 CV capace di raggiungere addirittura i 255 km/h (ci fidiamo del dato fornito dalla Casa!) e di un'accelerazione davvero «bruciante»: 6,8 secondi per passare da 0 a 100 km l'ora. Ovviamente è il «top». Ma non meno scattanti sono il 2.0 litri JTS - già inserito nella gamma della 156 - forte di 165 CV e il 2.0 Twin Spark da 150 CV entrambe in grado di superare abbondantemente i 200 orari. Per l'esattezza, rispettivamente, 220 e 215 km/h. Se vi sembra poco! A noi, che abbiamo provato la Spider 2.0 JTS, non pare proprio. Contagiri e tachimetro salgono senza che ci si accorga, non fosse per il vortice d'aria che consiglia, anche a velocità inferiori a quella autostradale, l'uso un cappellino o meglio l'acquisto di un frangivento.

Insomma, veramente due belle vetture, piacevoli e divertenti da guidare. Non per niente ad esse il numero uno della business unit Alfa Romeo, Daniele Bandiera, assegna il compito di tenere alta l'immagine del Marchio, in attesa della nuovissima GT Coupé che arriverà a fine anno e dei nuovi modelli - anche a trazione integrale - che porteranno al completo rinnovamento e ampliamento della gamma Alfa entro il 2005 e al sospirato ritorno in Usa nel 2007.

accade nel mondo

— **RECORD DI VENDITE MICRA** in Giappone, dove si chiama March. Nell'anno fiscale chiuso il 31 marzo la piccoletta della Nissan ha totalizzato 158mila consegne: un record assoluto per questo modello e anche di tutta la gamma Nissan negli ultimi 12 anni.

— **PEUGEOT 307 MILIONARIA** è questo, infatti, il prestigioso traguardo raggiunto in marzo dalla vettura francese in soli due anni. La 307, tre e cinque porte, Station e SW a 7 posti è prodotta nei due stabilimenti francesi di Mulhouse e Sochaux. A questi si aggiungerà nel 2004 la produzione (16mila l'anno) nello stabilimento argentino di Palomar.

— **LA SAAB SI FA PICCOLA** a partire dal prossimo anno quando entrerà in produzione (in Giappone) la Saab 9-2, nuovo modello d'accesso alla gamma. Sempre «ad alte prestazioni», sarà dotata di trazione integrale. Inizialmente verrà proposta solo negli Usa, in due versioni a 5 porte e motorizzata con un 4 cilindri di 2.5 litri e un 2 litri turbo.

Disponibile ora anche con un grintoso 4.2 V8, ma il 3.2 V6 è più che sufficiente

Touareg, un Suv dieci e lode



La sofisticata elettronica della Touareg tiene sotto controllo tutto e permette al bel Suv della Volkswagen di superare passaggi molto difficili come questo

PALAZZO ARZAGA Touareg promossa a pieni voti, su strada e fuori. La nuova bellissima Volkswagen (disponibile ora anche con motore 8 cilindri a V, di 4.2 litri e 310 CV) appartiene alla categoria dei Suv ma per le sue capacità può benissimo inserirsi tra i fuoristrada. Magari non in grado di superare passaggi estremi, ma da quanto abbiamo affrontato noi nella prova, su un percorso piuttosto accidentato, preparata dagli istruttori della Federfuoristrada nell'entroterra bresciano del lago di Garda ci fa pensare che ci vada molto vicino.

La nostra Touareg motorizzata con il più piccolo, si fa per dire, propulsore finora disponibile, il 3.2 V6 da 220 CV, non si è minimamente scomposta di

fronte a nulla. Salite da caprioli, discese stile dosso toscano che quando sei in cima non sai dove sono le ruote anteriori, ponte di tronchi, pietraia di massi degni di Ercole, tormentone di buche tanto profonde da far galleggiare la vettura su tre o due ruote, stretti viottoli con forte pendio laterale percorsi con due ruote a terra e due al di sopra del volante. Sì, per i veri fuoristradisti forse c'è di peggio. A noi, tutto questo, è bastato. Alla Touareg invece non ha fatto un baffo. L'elettronica sofisticata, i buoni angoli d'attacco e d'uscita, l'equilibrata ripartizione dei pesi, l'altezza da terra incrementabile fino a 30 cm, l'efficiente blocco elettronico del differenziale centrale superano tutto come se si trattasse

di asfalto. Dove, peraltro, i suoi potentissimi motori abbinati all'ottimo cambio automatico Tiptronic a sei rapporti e alla trazione integrale portano «sul l'olio» questo lussuoso «salotto» di oltre due tonnellate, fardito del meglio degli accessori e dei dispositivi di sicurezza. Che, naturalmente, ha un prezzo adeguato a tanto lusso ed equipaggiamenti: il 3.2 V6 costa 45.230 euro, 66.960 è il prezzo del 4.2 V8 appena introdotto, e ben 72.250 euro si devono sborsare per l'incredibile V10 TDI Tiptronic, il potentissimo Diesel a iniezione diretta pompa-iniettore che eroga 313 CV, sviluppa una coppia massima di 750 Nm e accelera da 0 a 100 km/h in 7,8 secondi. Per contro però mette a dura prova la

pazienza del cliente con tempi di consegna intorno ai 10 mesi (non da meno sono i 5-6 mesi per le altre due versioni). Anche se chi è disposto a spendere circa 140 milioni delle vecchie lire non dovrebbe avere problemi ad aspettare. Infatti, sui 2000-2200 esemplari stimati per quest'anno in Italia, la divisione Volkswagen dell'Autogerma ha già incassato oltre 1200 ordini (500 le consegne già effettuate) così da indurre i vertici a chiedere alla Casa madre ulteriori 1000 esemplari per arrivare a un massimo complessivo di 3200-3500 vendite nel 2003. Tanto più che entro l'estate è annunciato un ampliamento della gamma motori con un inedito turbodiesel cinque cilindri in linea di 2.5 litri da 175 CV e oltre 400 Nm di coppia. Andandosi a posizionare alla base della famiglia Touareg e dunque a un prezzo più basso - si ventila intorno ai 42mila euro, ma ancora si discute su allestimento ed equipaggiamenti - questa versione dovrebbe infatti allargare ancora la cerchia dei potenziali clienti. **r.d.**

Gabriele Mutti

A un anno dalla comparsa sul nostro mercato la Daewoo amplia la gamma della monovolume compatta

Sulla Kalos battono due nuovi motori

A un anno e mezzo dal lancio, Daewoo amplia la gamma dei motori della compatta Kalos. All'attuale 1.4 si affiancano i nuovi 1.2 litri, che vanta doti di erogazione (72 CV) di tutto rispetto a fronte di un consumo dichiarato di soli 6,6 litri/100 km nel ciclo combinato, e un 1.4 litri bialbero a 16 valvole, da 90 CV. Al primo sono accoppiati due allestimenti, SE Plus e SX, al secondo è riservato il livello SX Sport. Interessanti le prestazioni di questo propulsore che, peraltro, non si pagano in termini di consumi (7 litri per 100 km di media) e garantiscono una velocità massima di 176 km/h e uno scatto da 0 a 100 km/h in 11,1 secondi.

Da rilevare, nel più piccolo dei motori della Kalos l'elevata potenza specifica per un 8v, che supera i 62 CV/litro a un regime contenuto: 5.400 giri. Di rilievo anche la coppia: 104 Nm a 4.400 giri. I dati delle prestazioni confermano le buone doti di erogazione: la velocità massima di 157 km/h e l'accelerazione 0-100 in 13,7 se-

condi sono valori niente male per un'auto che privilegia la volumetria interna e ha elevati standard di sicurezza.

Al volante la Kalos 1200 - che abbiamo provato abbastanza a lungo - ha evidenziato una buona maneggevolezza e facilità di guida, grazie anche al pratico sensore di parcheggio (disponibile in after market al prezzo di 137 euro più Iva) che agevola le manovre in retro-marcia. In salita, però, occorre «tirare» le marce per avere un po' più di verve, anche se questo incide negativamente sui consumi, che comunque nella media appaiono lievemente superiori a quelli di alcune rivali di questo segmento.

La Kalos ha una linea piacevole e moderna, opera dell'Italdesign di Giorgetto Giugiaro che

ha saputo armonizzare linee fresche a un livello di praticità sempre più elevato. Come le altre versioni, anche quelle con motore 1.2 hanno i paraurti in tinta con la carrozzeria capaci di resistere senza danneggiarsi ad urti fino a 4 km/h. Fendinebbia anteriori e specchietti in tinta caratterizzano la 1.2 SX e la 1.4 16v SX Sport. La linea di quest'ultima, inoltre, è resa più aggressiva da uno spoiler posteriore. Per estendere al massimo la capacità del bagagliaio - illuminato e interamente rivestito - si può ripiegare il divano posteriore, portando così il volume utile all'altezza dei finestrini da 220 a 980 litri. Le versioni SX dispongono anche di un comodo tavolino ripiegabile dietro lo schienale del sedile anteriore. Va sottolineata la presenza di attac-

chi posteriori tipo Isofix per un montaggio rapido e sicuro dei seggiolini per bambini.

Le versioni 1.2 SE Plus ed SX hanno la stessa dotazione di serie dei corrispondenti allestimenti 1.4. In tema di sicurezza, sono comuni gli airbag anteriori full size, l'Abs con Ebd e le cinture di sicurezza a tre punti per tutti e cinque i posti; la SX aggiunge gli airbag laterali da 21 litri. La garanzia della Kalos, come per tutti i modelli Daewoo, è di 3 anni o 100.000 km, con assistenza stradale Euroservice di pari durata. I prezzi chiavi in mano delle nuove Kalos sono di 10.200 euro per la 1200 SE Plus e di 12.100 euro per la 1.4 SX Sport. Gli unici optional per entrambe sono il climatizzatore (700 euro) e la vernice metallizzata (230 euro).

