RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOBILE CLUB MODENA

ANNO XL - DICEMBRE 2022

AUTOMODENA

DALLARA

UN ALTRO GIOIELLO DELLA MOTOR VALLEY: LA STRADALE, 855 KG E 400 CV...

ZERO DSR/X

LA MAXIENDURO ELETTRICA CHE VIENE DAGLI USA

PROVA AUTO

FERRARI PUROSANGUE

UN SUV CON IL CAVALLINO RAMPANTE NELLE ARTERIE. INFATTI NEL COFANO HA UN 12V CON UN'ENORMITÀ DI CAVALLI. E POI TANTA TECNOLOGIA!

PERIODICO DI INFORMAZIONE DELL' AUTOMOBILE CLUB MODENA - REDAZIONE VIA VERDI, 7 - TEL. 059/247660
PUBBLICAZIONE PERIODICA TRIMESTRALE DESTINATA AI SOCI DELL'AUTOMOBILE CLUB MODENA

EDITORIALE

La bufera del Covid sta passando, o quantomeno sta facendo molti meno danni. Però il miglior modo di uscirne è quello di fare tornare tutto alla normalità. Come sta facendo ACI Modena, che non ha mai smesso di dare servizi ed aiuto ai soci ed agli automobilisti in genere. Ma che oggi vuole tornare in pieno nelle sue tradizionali attività.
Tra le quali Automodena, il nostro magazine.
Che non poteva riprendere a vivere se non pubblicando due esclusivissimi prodotti della Motor Valley: la Ferrari Purosangue e la Dallara Stradale. Ma anche il test della Renault Megane elettrica. Ed a questo proposito qualche parola la devo spendere.
Oggi l'automobilista, spesso, è tormentato dal dilemma se acquistare una vettura elettrica o meno. La risposta, però, non può che essere positiva. Infatti è pur vero che questi veicoli sono più cari, che la loro manutenzione richiede super-specialisti, che l'energia elettrica non è certamente più conveniente come in passato e che, se non si dosa bene l'acceleratore, l'autonomia di marcia non è certo smagliante. Ma è anche vero che queste auto sono il futuro. Sono il futuro, insieme a quelle che utilizzano carburanti alternativi, perché le riserve petrolifere non sono inesauribili. Sono il futuro perché dobbiamo tutti noi dobbiamo smettere di martoriare l'ambiente, inquinandolo in gni modo possibile! Insomma, sono il futuro quanto lo erano le auto agli inizi della motorizzazione di massa. Erano care, la benzina costava uno sproposito, si guastavano spesso e sovente non si trovava chi le poteva accomodare. Ma guardiamo oggi che prodotti sofisticati sono diventati, quanto poco consumano e quanto sono economicamente alla portata di (quasi) tutti!
Eccolo, quindi, il futuro. Si parte da mille difficoltà, ma con gli sforzi e con la ragione si può arrivare lontano, molto lontano.
Le pubbliche amministrazioni, però ci devono dare una mano. Implementando al massimo le infrastrutture, pena lo scarso utilizzo delle elettriche. Cosa che, per fortuna, a Modena è stata compresa. Basta vedere il numero delle colonnine di ricarica in costante crescita!
Buona lettura.

Vincenzo Credi *- Presidente ACI Modena*

SOMMARIO

4 FERRARI PUROSANGUE
Ha quattro porte ed un portellone posterire come i veri SUV. Ma è diverso: la linea è aggressiva ed il motore... ha 12 cilindri!

8 DALLARA STRADALE
Abbiamo provato una vera auto da corsa... messa su strada. Poco peso, tanti cavalli ed un telaio da sogno: niente di strano, l'ha fatta l'ing. Dallara.

11NEWS AUTO
Tante novità dal mondo dell'auto. Che prtono con la Maserati Gran Turismo da 830 cv.

12 MEGANE ELETTRICA Una prova approfondita della media Renault a batteria. Una vettura davvero valida, ma penalizzata dalle poche e lente colonnine.

14 VW BULL ELETTRICO
Era il mezzo dei "figli dei fiori". La generazione che ha contestato tutto, anche con la musica. Ora forse ci riprova, ma in versione GREEN.

16 CITROËN C5
Ha un nuovo frontale ed un rinnovato sistema multimediale più efficace. La meccanica, invece, è rimasta invariata.

18 MAHINDRA
La piccola che viene dall'India costa poco, va bene, è accessoriata e sfoggia un impianto a GPL che la rende super economica.

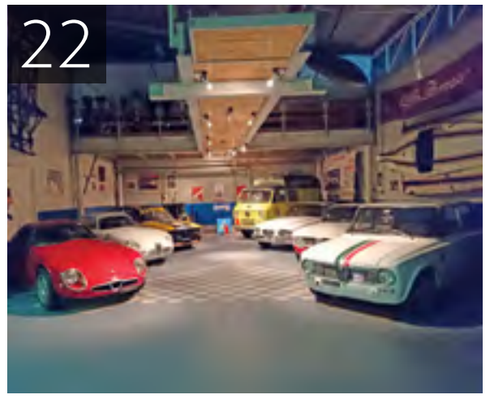
20 MOTO ZERO
L'affascinate eterna avventura delle due ruote da oggi è anche a trazione elettrica.

22 ALFA BLUE TEAM
Un gruppo di giovani appassionati, qualche decennio fa, ha dato vita ad un club Alfa Romeo ed a una collezione che oggi è davvero supercompleta con pezzi eccezionali, come tutta la gamma della Giulia, comprese Gt, Duetto e TZ.

25 PITTORE FLYCAT
L'arte, quando è autentica, per esprimersi può usare qualunque mezzo. Infatti un noto pittore usa automobili e moticiclette. che sono opere d'arte e pezzi unici, ma immatricolati e che possono circolare normalmente sulle strade.

26 MODENA
Come di consueto i vertici di ACI Modena illustrano i servizi dell'Ente e chiariscono in modo approfondito problematiche sulla sicurezza ed argomenti giuridici e tecnici.

31 LIBRI
La passione per i motori viaggia anche su carta. Ecco una scelta ragionata di alcuni interessanti testi che fanno cultura, occupandosi di questo affascinante settore.



Periodico di informazione
dell'AUTOMOBILE CLUB MODENA
ANNO XL - N. X - DICEMBRE 2022

Direttore Responsabile: Maurizio Gussoni
Redazione: Via Verdi, 7 - 41122 Modena

Tel. 059 - 24.76.60 - Fax 059 - 21.42.63

Grafica e impaginazione: Studio FP

Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana

AUTOMOBILE CLUB MODENA CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente: Vincenzo Credi
Vice Presidente: Pietro Ferrario
Consiglieri: Massimo Melloni, Gino Montecchi, Giancarlo Romoli

Direttore: Dr.ssa Simona Fanelli

L'AUTOMOBILE CLUB MODENA **è un Ente pubblico non economico che opera in regime pubblicistico, la sua gestione economico è sottoposta a controlli esterni ed interni in particolare è il Collegio dei Revisori dei Conti l'organo di verifica che si occupa della vigilanza diretta sull'Ente.**

DIVERSA, MA È SEMPRE UN VERO CAVALLINO!

Da Maranello esce per la prima volta una vettura con queste caratteristiche. Ha dimensioni abbondanti, il confort e l'abitabilità di una berlina, il portellone posteriore e le ruote alte, tipiche dei suv. Ma non rinuncia a quel leggendario 12 cilindri a V che ha fatto la gloriosa storia del marchio più famoso del mondo.

Testo di **Paolo Mangili**

Gli enormi cerchi da 22 pollici davanti e da 23 dietro influiscono sulle proporzioni e la fanno sembrare più compatta di quanto non sia in realtà. La foto a destra evidenzia la soluzione delle portiere posteriori con apertura controvento.

Enzo Ferrari non l'avrebbe nemmeno presa in considerazione, ma erano altri tempi e di suv non se ne parlava ancora. Ma, andando avanti nel tempo, neppure Luca di Montezemolo la voleva. E all'inizio era della stessa idea anche il compianto Sergio Marchionne. Ma nel frattempo
la Lamborghini ha lanciato la Urus, che è stato un successo e ha fatto impennare le vendite del "Toro" di Sant'Agata Bolognese. Così anche la prima suv di Maranello si è concretizzata.
E nonostante quest'auto sia lontana anni luce dalle abitudini di Maranello, il popolo ferrarista - o, per lo meno, la parte più modernista - l' ha accolta bene, tanto è vero che la lista di attesa, si dice, è già di un paio d'anni, nonostante sia prevista una produzione di circa 3 mila esemplari ogni 12 mesi.
E nonostante un prezzo base di 390 mila euro, destinati inevitabilmente a crescere perché il cliente tipo di queste auto normalmente si lancia in personalizzazioni molto costose.
Comunque sarebbe meglio non insistere troppo sul concetto di suv, perché i vertici del Cavallino Rampante manifestano un po' di fastidio quando si utilizza questa definizione per parlare della Purosangue. Il motivo è che non vorrebbero che le Ferrari fossero integrabili in alcuna formula utilizzata da altre case automobilistiche.
Ma, comunque la si voglia catalogare, siamo davanti alla Ferrari più grande mai costruita. È lunga poco meno di

5 metri, ha la trazione integrale, un abitacolo spazioso, un portellone che dà accesso a un bagagliaio degno di questo nome ed è tenuta piuttosto lontana dall'asfalto da cerchi da 22 pollici davanti e da 23 pollici dietro.
Le forme modellate, muscolose e aggressive - che davanti richiamano quelle della Roma - sono opera del centro stile interno governato da Flavio Manzoni. La struttura è realizzata con materiali come alluminio e fibra di carbonio (per il tetto) con aggiunte di acciai altoresistenziali nei punti più sollecitati. L'abitacolo ospita quattro occupanti su poltrone singole (regolabili elettricamente a con funzione massaggio) che sembrano sedili da corsa e, per la verità, sono in posizione più bassa rispetto a quanto ci si aspetta normalmente da un suv.
Alla zona posteriore si accede tramite portiere motorizzate che si aprono controvento: una soluzione che, ad esempio, viene utilizzata dalla Rolls Royce, ma che non si era mai vista su una vettura di impostazione sportiva come la Purosangue. Per non penalizzare la rigidità della struttura non è stato possibile rinunciare al

Gli interni sono supertecnologici, con un secondo display davanti al passeggero. Ma non mancano lusso e comodità.

Nella vista posteriore la Purosangue non manca certo di aggressività, ma il portellone posteriore, che ha l'apertura elettrica, consente l'accesso ad un bagagliaio davvero abbondante, infatti ha un volume utile di 473 litri.

LA TRAZIONE INTEGRALE SECONDO MARANELLO

Il sistema di trazione integrale della Purosangue è diverso da quello di tutte le altre vetture di questo genere e deriva da quello già impiegato in passato sulle FF e 4GTCLusso. Dal motore parte l'albero che trasmette la potenza al cambio elettroattuato a doppia frizione con 8 rapporti, che è montato sull'asse posteriore: in questo modo le oltre due tonnellate della Purosangue vengono ripartite al 49% davanti e al 51% dietro.

Poi un secondo albero invia una parte della coppia direttamente dal motore, senza passare dal cambio, alle ruote anteriori grazie a una "power transfer unit" (PTU) controllata elettronicamente e con due rapporti, che cambiano automaticamente in funzione della velocità e delle necessità. Si tratta quindi di una trazione integrale "part time" che permette di mantenere il comportamento tipico delle vetture a trazione posteriore.

montante centrale, ma l'accessibilità dietro è decisamente buona.
Il tetto in vetro, a richiesta, ha un sistema di oscuramento automatico ottenuto tramite una pellicola elettrocromica, come quello già visto sulla Maserati MC20 Cielo.
Tutte le finiture sono naturalmente di prim'ordine: la pelle si spreca, così come la fibra di carbonio e altri materiali tecnici.La plancia è originalissima, perché manca uno schermo centrale, ma il conducente e il passeggero anteriore hanno a disposizione un display ciascuno e lo schermo ricurvo dietro il volante, simile a quello delle Roma e SF90 Stradale, permette a chi guida di tenere sott'occhio tutte le informazioni di marcia, compresi i settaggi di motore, cambio e assetto impostati col tradizionale "manettino" sul volante.
La dotazione di sistemi di assistenza alla guida, però, non è allo stato dell'arte, perché si è preferito rinunciare ai sistemi "invasivi" che influiscono troppo sulla guida e che avrebbero limitato il rapporto diretto tra auto e conducente. Per rafforzare la tesi che la Purosangue, anche se "diversa", è una vera Ferrari, è stato scelto il motore Ferrari per eccellenza, cioè il 12 cilindri

IN BREVE

ALIMENTAZIONE:	BENZINA
CILINDRATA:	6.496 CC
POTENZA MASSIMA:	725 CV
COPPIA MASSIMA:	716 NM
TRAZIONE:	INTEGRALE
CAMBIO:	AUT. DOPPIA FRIZIONE 8 RAPP.
DIMENSIONI:	4.973X2.028X1.589 MM
PESO A SECCO:	2.033 KG
VELOCITÀ:	OLTRE 310 KM/H
ACCELERAZIONE 0/100:	3,3 SEC
PREZZO:	390.000 EURO

Sotto, i quattro posti con sedili super anatomici. Di fianco, una suggestiva vista dall'alto della prima quattro porte di Maranello.

a V aspirato. In questa configurazione non ha nessuna forma di elettrificazione e la cilindrata è di 6,5 litri. La potenza massima è di 725 CV a 7.750 giri, mentre la coppia, che raggiunge i 716 Nm a 6.250 giri, è già disponibile per l'80% a 2.100 giri in modo da permettere anche una guida rilassata.
Per contro, le prestazioni dichiarate non contribuiscono affatto ad alimentare un'idea del relax, visto che la Ferrari promette oltre 310 km/h di velocità massima, 3,3 secondi per passare da 0 a 100 km/h e 10,6 per arrivare a 200. Mentre il poderoso sistema frenante consente di arrestarsi da 100 km/h in 32,8 metri e in 129 metri dai 200. Come dire che la Purosangue se la può giocare serenamente in tutto con le sorelle più piccole e leggere.
E per gestire tutto il sistema sospensivo inedito con quattro motori elettrici che variaro la corsa di ciascuna ruota fino a 15 volte al secondo per ottimizzare il contatto tra asfalto e pneumatici. La trazione è integrale e per aumentare la manovrabilità e la stabilità alle andature elevate è presente la sterzata integrale mutuata dalla Ferrari 812 Competizione.

PERÒ CON LA SP51 SI TORNA AL CLASSICO

**Se la Purosangue è molto diversa dalle Ferrari viste finora, non mancano i prodotti che invece rimangono ben saldi nel solco della tradizione. Un facoltoso cliente taiwanese del Cavallino Rampante, ad esempio, ha chiesto alla divisione Progetti Speciali di Maranello di confezionargli un esemplare unico basato sulla 812 GTS.
Ne è nata la SP51: una spider da sogno che non prevede neppure una capote di fortuna ed è spinta da un V12 da 800 CV che le permette di raggiungere i 340 km/h. Va da sè che il costo dell'operazione è stato mantenuto segretissimo.**

DAL PAPÀ DELLA MIURA.. UNA NUOVA MERAVIGLIA

Studio in galleria del vento, materiali compositi, tecnici e progettisti di alto livello. Su tutto lagrande guida dell'ingegner Dallara. Ecco i vari ingredienti che hanno fatto nascere la Stradale, una super sportiva con elevatissime prestazioni che si distingue per il grande studio dell'aerodinamica e per la sua leggerezza.

Testo di **Maurizio Gussoni**

Colin Chapman approverebbe l'essenzialità e la semplicità di questa vettura! Parole dell'ingegner Gianpaolo Dallara, al momento della presentazione della sua Dallara Stradale. Ma è la signorilità dell'ingegnere che ha impedito di dire che Chapman, vedendola, sarebbe stramazzato per l'invidia!
Dallara ha poi aggiunto: "In questo progetto c'è tutto ciò che abbiamo imparato dalle corse e dalle collaborazioni con i nostri clienti, sono convinto che chi utilizzerà questa auto potrà provare il gusto del viaggio per il viaggio, la voglia di salire in macchina per fare un bel giro, il piacere di guida".

IN BREVE	
ALIMENTAZIONE:	BENZINA
CILINDRATA:	2.300 CC
POTENZA:	400 CV
COPPIA MASSIMA	500 NM
TRAZIONE:	POSTERIORE
CAMBIO:	MAN. O AUTOM. 6 RAPPORTI.
DIMENSIONI:	4.180X1.870X1.041 MM
PESO A SECCO:	XXXXXXXXX KG
VELOCITÀ:	280 KM/H
ACCELERAZIONE 0/100:	3,25 SEC
PREZZO: DA 188.000 A 250.000 Euro (secondo allestimento)	

In queste immagini si vede chiaramente la certosina ricerca della massima efficienza aerodinamica, che è uno dei punti di forza della Dallara. Ma anche il design non è stato trascurato, infatti il look è aggressivo e da vera super sportiva.

Infatti, la Stradale non è una GT e neanche una supercar. Le prime sono auto di lusso, comode, veloci ed adatte ai lunghi spostamenti dei… benestanti. Le seconde sono certamente sportive, ma si distinguono per una elevatissima tecnologia che, nonostante dei pesi spesso rilevanti, consente loro di diventare agili, molto spesso anche sfidando le leggi della fisica.
Questa è diversa, è una macchina da corsa messa in strada. È un fuscello che ha una grande potenza, ma non una potenza spaventosa. Infatti la leggerezza e la penetrazione aerodinamica quei cavalli... li fanno valere il doppio.

Ma come descrivere questo autentico gioiello della tecnica italiana? Nella configurazione di partenza la Stradale era la classica barchetta (una grande tradizione tradizione italica), quindi priva di portiere e da guidare sempre con i capelli al vento. Ma oggi esiste sia in versione "targa" che in versione coupé. Che si ottiene aggiungendo un abitacolo superiore in stile aeronautico e due porte con apertura ad ala di gabbiano. Se poi il fortunato possessore ritiene di dover usare spesso la vettura in pista, è possibile ottenere una grande ala posteriore che aumenta enormemente il carico aerodinamico. Ma c'è tanto altro per personalizzare la stradale, è possibile installare sospensioni regolabili (con comando al volante) che portano la vettura in assetto pista, oppure automatizzare il cambio manuale a sei marce con un sistema di robotizzazione, con due diversi software di gestione e con i paddle al volante. Ma la vera filosofia di questa vettura si basa su due importanti pilastri. Prima di tutto il peso, contenuto in 855 kg ed ottenuto con l'utilizzo di fibre di carbonio, materiali compositi e con la intelligente limatura di tutto ciò che non è essenziale. Il secondo asso nella manica, poi, è il maniacale studio della aerodinamica e della geometria delle sospensioni. Particolari

Sopra ed in basso alcune immagini della moderna linea di produzione che prevede delle stazioni di montaggio.

Per produrre la sua Stradale la Dallara Automobili ha creata una sede dedicata, dove lavorano i tecnici specializzati che si occupano anche dell'assistenza.

Sulla pista del mitico Autodromo di Monza. La Stradale, come optional, offre delle sospensioni che, a comando, portano la vettura in "assetto pista".

che consentono una straordinaria penetrazione nell'aria, quindi delle prestazioni assolutamente di rilievo ed una tenuta di strada più vicina a quella delle vetture da competizione che a quelle stradali. Infatti i valori di carico verticale raggiungibili (anche su strada) superano gli 820 kg e le accelerazioni laterali arrivano ad oltre 2G. Naturalmente, visto che si tratta di una vettura stradale, nulla è stato lasciato al caso. Infatti non manca un sofisticato controllo di stabilità (ESP) che include abs e altro software di gestione dell'assetto. Fantastici i freni, da 100 km/h a zero occorrono solo 31 metri.
La Stradale è mossa da un quattro cilindri, di derivazione Ford, di 2,3 litri, munito di turbocompressore e abbinato ad un sistema di controllo elettronico sviluppato in tandem con la Bosch. La potenza massima è di 400 CV, un'enormità se si pensa al peso-piuma della vettura. La coppia massima è di ben 500 Nm. Tutto questo è contenuto in una culla in carbonio (che rappresenta la vera spina dorsale dell'auto) che vanta una rigidità da vettura di F1.
Prodotta dal 2017, la prima Stradale è stata consegnata all'ingegnere che compiva quel giorno ottant'anni, cesserà quando saranno raggiunte le 600 unità.
Noi l'abbiamo provata per pochi Km, ma ci riserviamo in uno dei prossimi numeri un tour ben più approfondito. Che dire? Ovviamente va forte, anzi fortissimo. La risposta all'acceleratore è come il lampo, lo sterzo è preciso come quello di un chirurgo. Ma uno di quelli bravi! E poi, anche fosse priva di motore, la Stradale non può non renderti felice per quella posizione di guida da F1, con sedile fisso, piedi in alto e volante e pedaliera regolabili! Insomma, il vero miracolo è stato quello di mettere su strada, senza abbandonare del tutto il concetto di comfort, un'auto da corsa. Quindi di dare il piacere di guida delle competizioni a chi una competizione in quel momento… non la sta affatto facendo!

PRIME IMMAGINI E PRIMI DATI DELLA NUOVA MASERATI GRANTURISMO

UNA FOLGORE DA 830 CV

La nuova GranTurismo arriverà nel 2023 ma la Maserati comincia a far vedere l'esterno e a dare qualche anticipazione tecnica.
La meccanica vede una tripla svolta epocale: al posto del V8 di origine Ferrari adesso c'è un V6 biturbo, la trazione non è più posteriore ma integrale e c'è un modello completamente elettrico.
La carrozzeria ripropone per gran parte le linee, le misure e le proporzioni della versione precedente, mentre il telaio è stato completamente ridisegnato. Le versioni Modena e Trofeo montano motori 3.000 da 490 e 550 CV e raggiungono i 302 e 320 km/h. L'elettrica Folgore ha 760 CV e 830 con la funzione overboost. Passa da 0 a 100 km/h solamente in 2"7 e raggiunge i 320 km/h.

OPEL ASTRA GSE

IBRIDA CON PIÙ CAVALLI

La variante più prestazionale dell'Astra ibrida plug-in riprende la sigla GSe che contraddistingueva alcuni modelli storici Opel. Sotto il cofano c'è un 1600 turbo a benzina da 180 CV, accoppiato a un cambio automatico 8 marce, all'interno del quale è installato il motore elettrico da 110 CV. Tutto il sistema produce 225 CV e 360 Nm. È disponibile come berlina e come SW.

308 ELETTRICA

CONVERSIONE A BATTERIE

Arriverà a metà del 2023 la versione completamente elettrica della 308. Si chiamerà e-308 e monterà una batteria da 51 kWh con architettura a 400 V per velocizzare i tempi di ricarica. La promessa è di un recupero di autonomia dal 20 all'80% in 25 minuti. Il motore avrà 156 CV e 260 Nm, mentre l'autonomia massima sarà di circa 400 km. Sarà offerta come berlina e come SW.

NUOVI COLORI BASF

I GUSTI SON GUSTI: LA TINTA PERFETTA PER OGNI CONTINENTE

La Basf ha creato una nuova collezione di colori per auto secondo i gusti delle varie aree geografiche. In l'Europa dovrebbe piacere un giallo brillante che nasce da un avorio chiaro intenso e che vuole essere un rimando ai colori naturali della terra. Si chiama Gravatar. Per gli USA c'è un grigio antracite intenso, per l'America Latina un beige ramato, mentre per l'Asia ci sono giallo ricco e avorio perlaceo.

CITROËN BERLINGO 2CV FOURGONNETTE

UN SALTO INDIETRO NEL TEMPO

Fabrizio Caselani, trasformatore cremonese specializzato in Citroën ha già "invecchiato" il Jumper. Adesso ha preso un Berlingo e l'ha trasformato a immagine e somiglianza della furgonetta prodotta sulla base della 2CV tra gli anni '50 e '80. La linea è modificata completamente da pannelli in vetroresina ma la funzionalità e le prestazioni sono quelle del Berlingo di oggi.

SIMULATORE ZITY

ACQUISTO O CAR SHARING?

La divisione Mobilize del Gruppo Renault, dedicata alla mobilità sostenibile ha messo on line un simulatore che permette di stabilire i costi fissi dei veicoli di proprietà e di valutare i costi e il possibile risparmio dell'uso esclusivo dei servizi di car sharing per scegliere il modo più conveniente per munirsi di un'auto.

L'indirizzo è: zity.eco/it/calcolatore-di-risparmio/

ELETTRICA? SÌ MA CON LA GUIDA DIVERTENTE

La francesina totalmente elettrica si è dimostrata estremamete rilassante, ma anche parecchio reattiva e quasi sportiva nella guida. Buona anche l'autonomia e la velocità di carica, ma le infrastruttire sono penose!

Testo di **Maurizio Gussoni**

Volete una berlina compatta, con la linea aggressiva, le ruote alte, confortevole e parecchio prestazionale? Eccola, è la Renault Mégane E-TECH Electric, una vettura ipertecnologica, totalmente elettrica. In più capace, grazie alla coppia immediata dei propulsori elettrici, di dare tanto piacere di guida.
Infatti Mégane, che nella versione più vitaminica dispone di 220 CV, sfrutta al massimo la dote della trazione elettrica che non obbliga a "salire di giri" per avere potenza e coppia. Tanto è vero che, senza tante alchimie di turbo, 16 valvole e doppi alberi a cammes in testa, una vettura elettrica accelera immediatamente, sfruttando tutta la potenza di cui dispone. Lo dimostra l'accelerazione sullo 0-100 che spunta 7,4 secondi, poco più di una Ferrari Dino degli Anni '60! E lo vale stesso per la ripresa. La velocità massima è di 160 km/h, quindi ampiamente sufficiente, ma pure ampiamente sconsigliabile se si vuole mantenere una decente autonomia. Che però sale parecchio se si impara a sfruttare in maniera intelligente l'ottimo sistema di rigenerazione (la frenata ottenuta sfruttando solo il motore). In più, come è necessario oggigiorno, Mégane è piena dell'elettronica che consente un infotainment ricco di ogni possibilità ed impreziosito da un grande schermo centrale da 12,3".
Dal punto di vista tecnico Mégane è dotata di un motore elettrico sincrono, da 160 kW di potenza e 300 Nm di coppia, che pesa soltanto 145 kg e di un gruppo batterie particolarmente sottile che ruba poco spazio ai passeggeri. Batteria che però continua ad essere un dato rilevante in termini di peso (395 kg) anche se su questo fronte i passi avanti sono stati fatti.
Ma ora ecco il dato saliente per chi si appresta a pensare di acquistare una vettura elettrica, dato anche il costo non è esattamente da poco:

Per questa Megane, la casa francese, si è impegnata nel design. Che trasmette modernità e tecnologia, condite da un po' di giusta aggressività. I passeggeri più alti, però, a volte urtano con la testa entrando dalle porte posteriori.

La E-TECH ha un look decisamente aggressivo, specialmente nella zona del posteriore. Gli interni sono lussuosi, ben assemblati ed ultra-tecnologici. Molto comode le operazioni di ricarica, specialmente se si può evitare di utilizzare l'ingombrante cavo di alimentazione alloggiato nel baule.

IN BREVE	
ALIMENTAZIONE:	ELETTRICA
AUTONOMIA DICHIARATA:	395 KM
POTENZA MASSIMA:	220 CV
COPPIA MASSIMA:	300 NM
TRAZIONE:	ANTERIORE
CAMBIO:	CONTINUO
DIMENSIONI:	4,210X1.770X1,500 MM
PESO:	1.624 KG
VELOCITÀ:	160 KM/H
ACCELERAZIONE 0/100:	7,4 SEC
PREZZO VERSIONE PROVATA:	45.300 EURO

l'autonomia. Mégane, alla prova dei fatti, percorre una media di circa 300 km. Quindi un dato di ottimo livello e neanche troppo distante dai valori teorici dichiarati, dimostrando nel contempo anche ottime capacità di ricarica. Infatti, utilizzando le colonnine di potenza media, abbiamo ricaricato dal 61 al 96% in circa 60 minuti. Quindi una sosta al bar o per una rapida colazione possono essere sufficienti... per riuscire a sopravvivere. A patto, però, che nei pressi della colonnina ci sia una bar o un ristorante! Insomma, troppo spesso in Italia la cronica carenza di infrastrutture rischia di trasformare un ottimo oggetto in una punizione (davvero non meritata), perdipiù a carico di una eccellente espressione di tecnologia! Come è la nostra Megane.
E per finire un dato umoristico. Abbiamo fatto un giro in centro a Milano. Per quel Comune, quello che vuole essere il più "green" d'Italia, queste vetture elettriche... non esistono. Infatti, prima di avventurarci tra i cervellotici divieti, diversi tra le varie zone della città, abbiamo provato a chiamare il centralino del Comune (020202) e chiedere, fornendo il numero di targa, se potevamo accedere alla famosa area C, quella istituita per motivi ecologici (ma che pagando... diventa accessibile anche alle auto non ecologiche!). Alla fine, dopo una disperata ed affannosa ricerca, la gentile centralinista ha sentenziato che la targa... non era censita. Una strampalata espressione, visto che la vettura era regolarmente immatricolata al PRA! Ente pare sconosciuto per il Comune di Milano... Come sempre la burocrazia e le chiassose e roboanti affermazioni di certe Autorità, riescono a strapparti qualche sonora risata...

È TORNATO IL MITICO "BULLI", MA È ELETTRICO

Ha la storica immagine del veicolo dei "figli dei fiori", ma anche quella dei turisti tedeschi in vacanza con le numerose versioni camperizzate. Adesso è arrivato un discendente che ha il difficile compito di riproporne lo stile e le proporzioni. Ma con una motorizzazione elettrica, che oggi è quella politicamente corretta.

Testo di **Paolo Mangili**

Volkswagen ID.Buzz è destinato a diventare un oggetto di moda.
Le forme richiamano quelle del primo Transporter del 1949, derivato dal Maggiolino e soprannominato "Bulli". Del pullmino originale mantiene le stesse le proporzioni, il frontale verticale, la colorazione bicolore e le fiancate piatte. Insomma: una vera operazione di marketing nostalgico che, però, non ha solo una valenza di immagine ma è anche all'insegna di una grande funzionalità.
Le caratteristiche tecniche sono sostanzialmente quelle delle sorelle ID.3, ID.4 e ID.5, sia per quanto riguarda i motori, sia gli accumulatori.

Per ora dispone di un motore posteriore da 204 CV alimentato da una batteria da 77 kWh, ma più avanti arriveranno anche versioni meno potenti e con batterie di capacità minore che faranno risparmiare qualcosa rispetto ai 66.000 euro della versione Pro e ai 68.500 della Pro+ protagonista della nostra prova. Che non sono pochi.
Le dimensioni esterne sono abbastanza raccolte, visto che la lunghezza è di poco superiore ai 4 metri e 70 e i posti sono cinque. Però anche sotto questo aspetto la gamma è destinata ad ampliarsi quando arriverà la variante a passo lungo con sette posti.
All'abitacolo si accede attraverso due porte anteriori tradizionali e due posteriori scorrevoli, che possono essere motorizzate, e dentro si ritrova un ambiente luminoso grazie alla vetratura ampia, che garantisce anche una visibilità notevole.
Come, del resto, sono notevoli sia l'abitabilità, sia la vivibilità: i sedili sono comodi, tranne forse la zona centrale rialzata del divano posteriore, il pavimento piatto lascia molto spazio per i piedi e ci sono tanti vani portaoggetti.

L'ID.Buzz non è solo una semplice operazione di marketing, è un veicolo molto funzionale e con una grande capacità di carico. Per ora è disponibile con un solo tipo di motore, ma la gamma è destinata ad ampliarsi.

IN BREVE

ALIMENTAZIONE:	ELETTRICA
POTENZA MASSIMA:	204 CV
COPPIA MASSIMA:	310 CV
BATTERIA:	77 KWH
TRAZIONE:	ANTERIORE
DIMENSIONI:	4.710X1.990X1.940 MM
BAGAGLIAIO:	1.121/2.205 LITRI
VELOCITÀ:	145 KM/H
ACCELERAZIONE 0/100:	10,2 SEC
AUTONOMIA:	423 SEC
PREZZO VERSIONE PROVATA:	68.500 EURO

Il cruscotto, che è lo stesso delle sorelle elettriche, è piccolo ma offre tutte le informazioni fondamentali e al centro c'è un altro generoso display da 12 pollici.
Un altro esempio di soluzione pratica è il mobiletto tra i sedili anteriori, che può essere asportato facilmente per consentire a chi sta dietro di allungare le gambe. Il montaggio è accurato, ma le plastiche sono un po' troppo rigide per un mezzo di questo prezzo.E attraverso il portellone, che può essere anch'esso motorizzato, si accede a un vano davvero ampio e squadrato, con una capacità minima addirittura di 1.121 litri che può arrivare a 2.205 litri abbattendo gli schienali posteriori.
L'ID.Buzz offre un confort elevato, le sospensioni assorbono bene e la rumorosità aerodinamica e meccanica è molto ridotta. Come tutti i mezzi elettrici l'accelerazione è vivace mentre la velocità massima è autolimitata a 145 km/h. E se non si esagera con l'acceleratore l'autonomia media dichiarata di 417 km è avvicinabile.
Lo sterzo molto leggero ha un raggio di svolta contenuto, che in manovra e nel traffico è una manna. Ma purtroppo manca la funzione che permette di rallentare e fermarsi solo modulando l'acceleratore.
L'ID.Buzz accetta ricariche fino a 170 kW in corrente continua e se si ha la fortuna di trovare una colonnina ultrafast - come le Ionity, per intenderci - si può rifornire la batteria dal 5 all'80% in mezz'ora.
Questo veicolo, comunque, è già disponibile nella versione destinata a un uso commerciale. In questo caso ha solo due posti e un vano di carico di quasi 4 metri cubi, ma la meccanica è la stessa e il prezzo è di 47.000 euro, IVA esclusa. Per la cronaca, si è già aggiudicato il titolo di furgone dell'anno al salone del veicolo commerciale di Hannover.

IL RESTYLING 2022 LE HA CAMBIATO FACCIA

A quattro anni dalla nascita ha ricevuto un nuovo muso, molto più moderno ed un po' intrigante. E all'interno è comparso un rinnovato sistema multimediale più efficace. La meccanica invece resta invariata.

Testo di **Paolo Mangili**

La Citroën C5 Aircross, nata nel 2018, recentemente è stata oggetto di un aggiornamento. Solo mini ritocchi ma che danno un look determinato ed importante.
È stato modificato soprattutto il frontale, con nuove protezioni scure ed una griglia unica con doppia linea cromata e raccordata ai proiettori a led. Invariate le dimensioni, ma la fiancata, con inuovi cerchi in lega che arrivano a 18 pollici, risalta di più. Non mancano presenti gli ormai tradizionali "air bump" laterali posizionati sotto le porte.
Dietro cambia la fanaleria, ciascun gruppo ottico è composto da tre elementi luminosi tridimensionali, invece dei precedenti quattro.
All'interno le modifiche sono di dettaglio: plastiche più scure, nuovi rivestimenti ed anche un sistema multimediale rinnovato, con lo schermo da 10 pollici "galleggiante" e posizionato più vicino agli occupanti,

In modalità elettrica la C5 ibrida può percorrere fino a una cinquantina di km senza che il motore termico si accenda. In più, all'occorrenza, è in grado di raggiungere i 135 km/h. Ma per la batteria è meglio evitare...

L'abitacolo è molto funzionale ma, soprattutto, ampio e luminoso. E i sedili Advanced Comfort assicurano una comodità notevole. La versione ibrida, però, ha un bagagliaio un po' meno capiente rispetto a quello dei modelli dotati di motorizzazione convenzionale.

anche se un po' macchinoso da utilizzare. Ma il nuovo infotainment e la strumentazione digitale non sono presenti sull'allestimento base Live. L'abitacolo, però, rimane uno dei più funzionali e pratici della sua categoria. Offre tanti vani (quello tra i sedili anteriori è refrigerato) ed è luminoso e più spazioso rispetto alle concorrenti. Come di qualche suv di dimensioni maggiori.
A partire dall'allestimento Feel Pack sono presenti i sedili Advanced Comfort (che hanno una marcia in più in termini di comodità), ma il bagagliaio della versione plug-in perde 120 litri di capacità a causa dell'"invasione" da parte della batteria e delle sospensioni, diverse e più ingombranti rispetto a quelle delle altre C5 Aircross. Ma, con il divano avanzato, spuntano altri 140 litri, con un totale di 600 litri.
La gamma motori è invariata, quindi comprende un 1.200 a benzina e un 1.500 a gasolio da 130 CV e, appunto, il 1.600 plug-in da 225 CV combinati. Per l'ibrida bisogna spendere almeno 43.350 euro (47.100 nel caso della Shine di questa prova), ma l'entry level della gamma rinnovata è a 29.700 euro.
Guidando la C5 Aircross Hybrid si percepisce subito il gran comfort: le sospensioni sono molto efficaci nell'assorbire le irregolarità della strada, grazie anche ai tamponi di fondo corsa idraulici, che sono di serie su tutte le versioni. Tra le curve emerge un po' di rollio che non pregiudica la stabilità né la precisione nel seguire le traiettorie. Lo sterzo leggero aiuta nelle manovre ma è anche sufficientemente preciso. La spinta combinata del motore termico e di quello elettrico è energica e costante. Ma anche viaggiando solo a "emissioni zero" si fila che è un piacere fino a 135 km/h, con uno scatto molto interessante. E se non si esagera con l'acceleratore, si possono percorrere anche circa 50 km senza far accendere il motore a benzina. Che, comunque, è silenzioso ed in buona sintonia con il cambio automatico a 8 rapporti, anche quando deve fare gli straordinari perché la carica della batteria scarseggia.
Serve però un po' di abitudine al pedale del freno. Sull'ibrida plug-in, cambia leggermente la sensibilità quando si avvicendano gli effetti del sistema di recupero dell'energia in decelerazione e l'azione dei dischi vera e propria.

IN BREVE

ALIMENTAZIONE:	TURBOBENZ.+ ELETT.
CILINDRATA:	1.598 CC
POTENZA COMBINATA:	225 CV
COPPIA MASSIMA:	360 NM
TRAZIONE:	ANTERIORE
CAMBIO:	AUTOMATICO A 8 RAPPORTI
DIMENSIONI:	4.500X1.840X1.690 MM
VELOCITÀ:	225 KM/H
ACCELERAZIONE 0/100:	9,0 SECONDI
PREZZO VERSIONE PROVATA:	47.100 EURO

LA PICCOLA CHE VIENE DALL'INDIA MISTERIOSA

Vanta dimensioni ridotte, ma non perde affatto in abitabilità. Ben accessoriata, ma anche molto economica per il prezzo ridotto e per la doppia alimentazione, sia a benzina che con l'impianto a GPL montato di serie.

Testo di **Maurizio Gussoni**

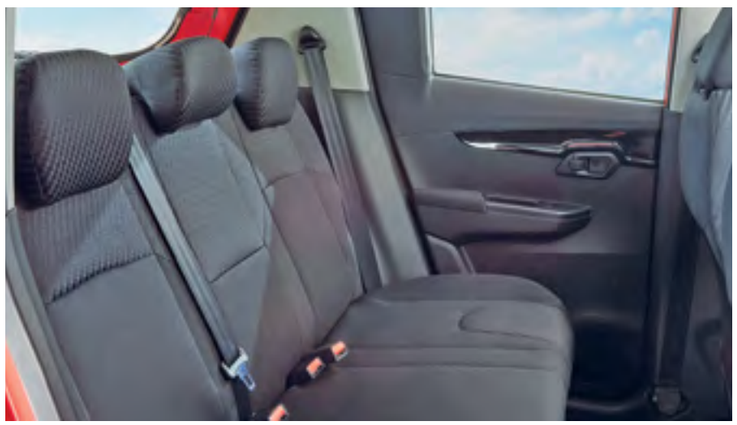
Piccola, misura meno di 4 metri, con una simpatica forma ad ovetto, ecco l'indiana Mahindra KUV100 NXT M-BIFUEL. In più è bivalente, perché fornita di serie di impianto GPL e guidabile dai neopatentati. A questo si aggiunge un minimo di capacità di off road, data la notevole altezza da terra della scocca.
Ma cove va e come si comporta su strada questa piccola che arriva da Oriente?
Certo non si tratta di un'auto dal cipiglio sportiveggiante, ma il comportamento generale della vettura, anche quando si procede in autostrada a velocità piuttosto elevata, è sufficientemente sicuro. Lo sterzo, però, in molti casi si rivela poco preciso e con un gioco eccessivo, un particolare che provoca una certa difficoltà nel tenere la traiettoria in rettilineo, a causa di qualche ondeggiamento dell'avantreno che richiede continue correzioni. In curva, invece, nonostante un baricentro non particolarmente basso, la KUV100 non dimostra di avere particolari problemi e rimane ancorata a terra in modo sicuro, anche con il posteriore.
Buone le dotazioni di sicurezza, assolutamente allineate con quanto è assolutamente necessario. Eccellenti, specie nell'allestimento K8 le dotazioni di bordo. In più un plauso a proposito di due particolari: quando si apre il cofano motore o si ricorre ad una frenata di emergenza si accendono automaticamente le quattro frecce. Una forte perplessità, invece, per un'altra scelta del costruttore: se si marcia con le sicure chiuse, al momento dell'apertura della porta è impossibile uscire dall'auto senza sbloccare manualmente la sicura. Per motivi di sicurezza, immaginiamo in caso di incendio, sarebbe molto più opportuno che la sicura si sbloccasse automaticamente tirando la maniglia interna della porta.
Il motore è abbastanza brillante e dispone di una coppia ampiamente sufficiente per non dover obbligare - specie in città - ad un nevrotico e continuo uso del cambio. Complice in questo anche il peso della vettura abbastanza contenuto.
La parte infotainment è piuttosto completa, anche se la qualità del suono, ovviamente, non è quella di un impianto hi-fi di alto livello. Comunque è assolutamente accettabile ed il volume è proporzionato alle dimensioni dell'abitacolo. Però qualche problema non manca. Innanzitutto il touchscreen non è particolarmente reattivo, poi il pulsante home non è preciso nel suo assemblaggio e qualche volta rimane incastrato, impedendo di manovrare il volume o di spegnere l'impianto. Questo si somma con la riproduzione da chiavetta USB che non si ferma con la funzione PAUSE e con il menù di gestione dell'impianto che si esprime esclusivamente in lingua inglese.
Ed ora passiamo alle cose serie: la nostra prova consumo, come è logico che sia, ha privilegiato l'alimentazione GPL. Sono stati percorsi circa 400 km, utilizzando il gas fino ad esaurimento. L'itinerario, (circa un terzo cittadino e due terzi autostradale) ha visto un consumo medio attestato sui 12 km/lt, quindidavvero accettabile (il GPL costa circa 0,8 Euro/lt!).
Per concludere. La Mahindra KUV100, specie nella versione più accessoriata, ha un rapporto qualità/prezzo davvero invidiabile. In più è comoda, e trasmette una sensazione di solidità e l'impianto GPL, che ha un ottimo software, col suo valore in più aiuta a superare l'assurdo handicap di immagine che affligge le auto orientali.

Il design è ispirato a quello delle auto europee, ma è un po' penalizato dalle ridotte dimensioni in lunghezza. A favore, però, della capacità di parcheggio.

IN BREVE

ALIMENTAZIONE:	BENZ. E GPL
CILINDRATA:	1.198 CC
POTENZA:	87 CV
COPPIA MASSIMA:	115 NM
TRAZIONE:	ANTERIORE
CAMBIO:	MANUALE 5 VELOCITÀ
DIMENSIONI:	3.700X1.727X1.665 mm
VELOCITÀ:	148 KM/H
CONSUMO DICHIARATO:	7,2 LT/100 KM
PREZZO VERSIONE PROVATA:	17.645 EURO

Il prezzo è contenuto, ma la KUV100 offre una discreta qualità degli interni che sfoggiano un look decisamente teutonico. Ottima la dotazione di serie.



PARTE L'AVVENTURA CON LA BATTERIA

Dopo tanti modelli stradali, nasce in California la prima maxienduro elettrica, con impostazione e prestazioni simili a quella di una moto convenzionale. Con 27.220 euro regala una coppia emozionante

Testo di **Valerio Boni**

Una vera maxienduro elettrica, alternativa alle bicilindriche più vendute, ancora non esisteva. La lacuna è stata colmata da Zero Motorcycles, l'azienda americana che da 16 anni produce unicamente moto alimentate a batteria. Tra gli appassionati questa azienda è conosciuta come la Tesla delle due ruote, poiché con il marchio di Elon Musk condivide la filosofia, oltre alla sede, in California.
Il lancio della nuova moto rappresenta per Zero una sorta di ritorno alle origini, visto che il primo prototipo presentato nel 2016 era una moto da fuoristrada trasformata in elettrica. Dopo avere fatto esperienza con naked e sportive, questo è il primo esempio di proposta dedicata a chi è alla ricerca di una moto a emissioni zero

La DSR/X può essere personalizzata per l'impiego turistico utilizzando la ricca gamma di accessori dedicati proposta dall'americana Zero

alternativa a modelli come BMW R 1250 GS e Honda Africa Twin. Si chiama DSR/X ed è comparabile con le prime della classe per dimensioni, prestazioni, e prezzo, che da noi parte da 27.220 euro. Ma bisogna considerare che chi ha la possibilità di combinare i benefici di bonus comunali, regionali e nazionali, può ridurre il prezzo, anche se stabilire con precisione di quanto è impossibile. Bisogna esaminare i benefici in base all'area e agli incentivi disponibili al momento in cui si realizza il preventivo.
La nuova moto non è costruita riciclando parti delle moto già in produzione, al contrario sarà lei a cederle a quelle che nasceranno in seguito. I dati sintetici comprendono un telaio perimetrale rinforzato, dimensionato per accogliere il nuovo pacco batterie da 17,3 kWh e il motore Z-Force 75-10X, che si presenta con una coppia ancora più sostanziosa, e raggiunge i 225 Nm, mentre le rivali a benzina non vanno oltre i 150.
Stiamo parlando di un modello dalla vocazione avventurosa, da utilizzare su ogni tipo di terreno, quindi più che in altri casi l'autonomia della batteria è un elemento fondamentale. Zero promette più di 290 km con una carica (che richiede almeno due ore in caso di ricarica rapida a 6 kW, mentre a casa le ore diventano 10), e dichiara che offroad l'autonomia raggiunga i 321 km, a un'andatura media di 30 km/h. Quello che possiamo testimoniare è che al termine degli 80 km del test riservato alla stampa la DSR/X indicava una carica residua del 52%. I consumi sono proporzionali al tipo di percorso, in particolare alla presenza di salite e curve, allo stile di guida (che pesa più della velocità media) e alla modalità di guida selezionata. La DSR/X ne offre cinque base, con la possibilità di adattarli ai gusti personali intervenendo su gestione di ABS, controllo trazione e freno motore. Ci sono i classici programmi Sport e Rain: il primo mette a disposizione tutta la coppia e i 100 CV oltre a un efficace effetto freno motore, mentre il secondo è quello che addolcisce l'erogazione per ridurre i rischi in caso di pioggia.
Poi ci sono la mappa Standard, un compromesso tra prestazioni e consumi, quella Eco, che taglia le accelerazioni più violente e in decelerazione assicura il maggior recupero di energia e la Canyon per l'uso on/off. Un sesto programma è pensato per le manovre: riduce la velocità a pochi km/h e consente di muoversi anche in retromarcia.

Il motore e il pacco batterie, sotto, sono di nuova generazione e specifici per questo modello. La ricarica si effettua tramite la presa di Tipo 2

IN BREVE

MOTORE:	ELETTRICO POTENZA 100 CV COPPIA 225 NM
DIMENSIONI:	INTERASSE 1.525 MM, ALT. SELLA 828 MM, PESO 247 KG
CAMBIO:	TRASMISSIONE DIRETTA
PREZZO:	DA 27.220 EURO

In fuoristrada si precepisce in misura ancora maggiore il silenzio garantito non solo dal motore elettrico, ma anche dalla trasmissione a cinghia dentata, una soluzione comune a tutta la gamma. Nella guida su fondi sconnessi il peso si fa sentire più che sull'asfalto

UN LUOGO PER FAR SOGNARE GLI ALFISTI

Un gruppo di giovani appassionati milanesi, 50 anni fa, comprando vetture del Biscione vecchie e nuove, ha dato vita all'Alfa Blue Team, una collezione che si avvicina alla dignità del museo. Oggi è un capolavoro di memoria storica, pieno di pezzi introvabili, ma pure luogo di eventi e visitabile nei pressi di Milano.

Testo di **Maurizio Gussoni**

Pochi marchi sono paragonati a quello dell'Alfa Romeo. Infatti i veri alfisti rimangono tali per tutta la vita. Un'azienda che ha coniugato la produzione di vetture di altissimo livello, di grande carattere, ricche di contenuti tecnologici, con scelte commerciali ricchi di aspetti sociali. Infatti, pur non essendo (anche negli Anni '60 e '70) vetture alla portata di tutti, però erano alla portata di molti. Non solo, quindi, per una clientela esclusiva, come era quella Ferrari. L'accostamento tra la Casa del Cavallino e quella del Biscione è voluto. Enzo Ferrari mosse i suoi primi passi importanti proprio in Alfa Romeo, gestendo il Reparto Corse e ottenendo tantissime vittorie con quelle auto progettate dai geni del Portello. Alfa nacque nel 1910. Nel 1915 fu acquistata da un gruppo diretto dall'ingegner Nicola Romeo. Un napoletano trapiantato a Milano, che creò vetture che stupirono il mondo. Ma lo stupirono a scapito dei conti. Per questo, nel 1926 e dopo varie vicissitudini, l'azienda fini nelle mani dello Stato. Però a geni come Vittorio Jano fu permesso di continuare a creare meraviglie su quattro ruote. Poi venne la guerra, poi la ricostruzione. E l'Alfa Romeo, tanto per non smentirsi, vinse i primi due Campionati del Mondo di F1 con le fantastiche 158 e 159. E, dopo le meravigliose Giulietta, berlina, Spider di Pininfarina e Sprint di Bertone, arrivò un'auto che fece stare tutti zitti. Era la Giulia, la macchina "disegnata dal vento", la vettura da corsa che andava bene anche per le famiglie. Una quattro porte con un bagagliaio capiente, una linea super originale, un cambio a cinque velocità e con un ruggente motore 1.600 cc., bialbero con le valvole a V. Negli Anni '60 la Giulia fu l'auto dei professionisti, dei dirigenti e degli imprenditori che, ai semafori, potevano con una sgommata lasciare indietro tante blasonate auto straniere. Dopo la Giulia altre berline veloci, la 1750, la 2000, l'Alfetta, fino alla 90. Però i conti continuarono ad essere la vera pena dell'Alfa Romeo. Alla fine, la politica, nella persona di Romano Prodi, decise di gettare la spugna e nel 1986 l'Alfa Romeo passò a Fiat. Triste destino per un'azienda che vantava una storia e delle risorse tecniche pari solo a quelle di Stoccarda. L'operazione consentì la sopravvivenza, ma in molte scelte la vera natura dell'Alfa e del suo passato furono tradite a causa di miopi scelte economiche e commerciali.
Ma, traversie a parte, per tanti

Pezzi da sogno che compongono la collezione di Alfa Blue Team, come la Giulia TZ, la TI SUPER, la GTA e la 2600 Zagato.

A sinistra, glorie del passato che fanno impazzire il pubblico ai raduni. A destra, i miti: la Giulia TZ, la GTA e la TI SUPER.

Mezzi commerciali con vari allestimenti. L'ambulanza su Alfetta della CRI ed a destra una splendida Giulia TI SUPER.

Davvero non manca nulla della produzione Alfa. Dalla Giulia e Giulietta SW, ai camion. Ma anche alle tre Giulietta sportive: SZ, Sprint ed SS.

A sinistra, la Giulietta, capostipite delle sportive da famiglia. Al centro, la 2600 Sprint ed a destra, la mitica SS.

l'amore per il Biscione non mutò. Come per un gruppo di giovani milanesi che creò "Alfa Blue Team". Il sodalizio fu fondato nel febbraio 1972. Gippo Salvetti (fu subito presidente), con Claudio Bonfioli, Guido Delli Ponti, Stefano Salvetti, Emilio e Giorgio Garavaglia si misero in gioco per recuperare e restaurare tante vetture, magari acquistate per cifre irrisorie, ma che lasciavano capire che sarebbero diventati dei futuri pezzi di alto valore storico. Come poi fu per auto come la Giulia TZ, la 2600 Sprint, la 1900 Sprint, la 2600 SZ, la 2000 Spider e la Giulietta SZ. Auto, oggi da alta collezione, che hanno trovato un definitivo e sicuro ricovero. La prima sede fu in una cascina nei pressi di Milano, poi negli Anni '80 arrivò un capannone. Alla fine, negli Anni '90, la sede definitiva: una ex fonderia, qualche chilometro ad est di Milano. Alfa Blue Team ospita circa 120 mezzi, prevalentemente automobili. Ma il club possiede anche autocarri, autobus, motori diesel e avio, gruppi elettrogeni, automobilia varia e insolita. Non manca di una biblioteca ricca di oltre 8.000 opere a carattere motoristico. Ma il vero succo sono pezzi come le 2600 Sprint, le 1900 Sprint, le 2600 SZ, le 2000 Spider, le Giulietta SZ, che viste tutte insieme fanno un effetto magico. Colpisce anche la varietà di modelli più "comuni", quelli che hanno fatto grande l'Alfa Romeo dal 1950 in poi. Come la Giulia, nelle sue varie espressioni, la meravigliosa GT di Bertone e la corsaiola GTA. E poi la Giulia per andare con i capelli al vento, ovvero la Spider di Pininfarina, soprannominata anche Duetto e le supersportive TZ ed SS. Non manca la Giulietta, nelle sue varie versioni. Anche il settore corse è rappresentato da pezzo importanti, come la 33 e la Giulia TI Super, ex Jolly Club. E per l'alta gamma la Montreal, mossa da un V8 ad iniezione, uscito in un baleno da quel cappello a cilindro che era la parte progettistica del Biscione . Poi, arriva il "pezzo forte", la vettura da sogno. La Giulia TZ, la meravigliosa berlinetta uscita dalla matita di Zagato negli Anni '60.

Uno scorcio dei locali con tante Alfa di ieri, ma sempre dal piglio sportivo.

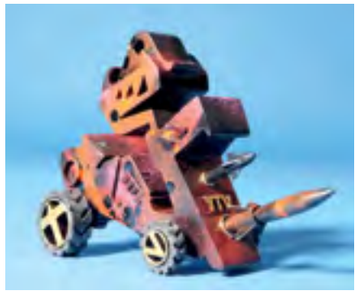
Alfa vuole dire specialmente auto veloce, come l'Alfetta GTV v6 e la 2600 SZ.

E poi una curiosità: una rarissima autoambulanza della Croce Rossa, allestita sulla base della veloce Alfetta, un vero funambulismo tecnico, infatti il ponte De Dion avrà di certo provocato molti problemi per il posizionamento della barella per il paziente.
Altri importanti pezzi storici presenti sono tre 6C 2500, le 2600 Berlina e Sprint nelle sue varie versioni, compresa quella di Zagato, e tante 1900, il modello che rilanciò la Casa del Biscione nell'immediato secondo dopoguerra ed utilizzata anche come "pantera" dalla Polizia. E poi tanti furgoni allestiti in vario modo: dal carro attrezzi, al pulmino, all'autoscala sino al... carro funebre. Non mancano la cucina elettrica prodotta dall'azienda milanese e numerosissimi modellini... ovviamente di vetture Alfa Romeo. Il Club ha anche un completissimo sito Internet (www.alfablueteam.it.) ed i locali che ospitano la collezione sono disponibili per eventi. Eventi suggestivi, come quello di cenare... con una TZ ed una 33!

È "LA NUOVA BELLEZZA." COME QUELLA DI MARINETTI

Flycat, artista milanese noto per le sue creazioni suggestive, figlie della cultura futurista, in parecchi suoi lavori trae spunto ed interpreta il mondo dei motori. Fino ad allestire e decorare auto come Smart e AMI.

Testo di **Maurizio Gussoni**



Luca Massironi, in arte Flycat, non è solo un artista. E' un talento riconosciuto e apprezzato a livello internazionale. La sua storia artistica è trasparente: nasce con i primi writers e artisti hip hop in Europa, dei quali diventa in fretta un esponente storico .
Flycat viene attratto da quest'arte agli albori della sua adolescenza, infatti all'età di di 13 anni la sua attenzione viene colpita dai cartoni animati di Hanna & Barbera, "Top Cat". Un nome dal quale deriverà il suo pseudonimo artistico. Da quella prima esperienza, per circa quattro decenni, la sua attività è stata in crescendo. Infatti, è stato presente in numerose mostre in Italia ed all'estero, e sempre sottolineando con le sue creazioni il risvolto socio-culturale. Nel '98 è stato il primo docente del corso di "spray art" che ha coinvolto i giovani detenuti dell' Istituto Penale Minorile C. Beccaria di Milano e nel 2006 ha supportato il FAI in qualità di direttore artistico della mostra "Dal Muro alla Tela". Ma pure il Ministero della Gioventù lo ha utilizzato come consulente per la creazione di un tavolo di discussione sull'arte urbana.

A sinistra, FLYCAT (Luca Massironi) nel suo studio milanese. Sopra, una scultura un po' futurista di un veicolo. Ma in sintonia con il suo amore per il futurista Marinetti.

Ma le auto, per uno che ama Marinetti, come Flycat, non potevano essere ignorate. Ecco, le decorazioni su Smart, Citroen AMI. Pezzi unici ed opere d'arte su prodotti che escono dalle catene di montaggio per il grande pubblico, ma non più anonimi e ripetitivi. Ed ecco il messaggio di Flycat: "Tramandare il messaggio è alla base della cultura hip hop" (flycat213@hotmail.com).

FLYCAT sovrappone la pittura classica con quella informale. Sopra, due sue realizzazioni di allestimenti di city car elettriche: la Smart e la Citroën AMI.

Direttore A.C. Modena
Dott.ssa **Simona Fanelli**

LA SEDE ACI MODENA

VIA WEB O DI PERSONA L'ASSISTENZA È GARANTITA

Presso ACI Modena per gli utenti non vige l' obbligo di utilizzo di computer e smartphone.
Nelle nostre sedi regna, infatti, l'ospitalita': chi sceglie di venire di persona e' sempre oggetto di assistenza

La ripresa dalla pandemia ed un disegno sempre più puntuale dei servizi offerti hanno costituito per Automobile Club Modena il risultato della sfida vinta grazie alla collaborazione di un gruppo coeso, che ha investito le proprie competenze ed il proprio operato, al fine di infondere nell'utenza la sicurezza di poter contare su un servizio connotato da professionalità e disponibilità.
Tanto la Sede storica, quanto le Delegazioni dislocate capillarmente sul territorio provinciale, sono da sempre impegnate ad offrire un servizio accessibile alla generalità, in modo trasparente ed inclusivo. In quest'ottica è stato istituito presso la Sede un servizio di accoglienza all'ingresso, presidiato dalle nostre Collaboratrici e Collaboratori, pronti ad accogliere personalmente tutta l'utenza, con particolare attenzione alle categorie più fragili, fornendo ogni informazione utile a chi, per necessità o per scelta, preferisca recarsi in loco, anziché ricorrere agli altri strumenti a disposizione, quali il nostro sito internet e facebook.
Poiché l'accoglienza implica in primo luogo la rimozione di ogni barriera architettonica, è posto a disposizione di anziani o disabili un montascale che consente di accedere agevolmente al salone ove sono collocati i nostri sportelli dedicati alle pratiche automobilistiche, all'autoscuola, al pagamento delle tasse automobilistiche, oltre all'ambulatorio medico per le visite correlate al rilascio della certificazione medica di idoneità alla patente di guida ed al porto d'armi.
Per chi invece preferisce un approccio digitale, è in corso di realizzazione l'implementazione del sito istituzionale, con la previsione di un'area riservata, accessibile gratuitamente da parte dei soci mediante login, nella quale verranno pubblicate informazioni, articoli ed aggiornamenti normativi sulle tematiche di interesse (circolazione stradale, sicurezza dei veicoli, sentenze recenti).
La gestione dei contenuti dell'area riservata sarà a cura della Commissione Giuridica istituita presso AC Modena.
E' altresì presente sul sito, nella sezione Amministrazione Trasparente, ogni provvedimento, avviso, bando adottato, affinché il nostro Ente possa configurarsi come l'auspicata "casa di vetro", immediatamente accessibile da parte di tutta l'utenza.
Sarà indispensabile l'ausilio di tutti per lasciarsi definitivamente alle spalle le difficoltà degli ultimi anni, ma i segnali di una ripresa fanno sperare di poter recuperare il volto del nostro passato, conservando tuttavia quanto di positivo i momenti difficili appena trascorsi ci hanno insegnato.

La sede dell'Automobile Club di Modena, qui si governano gli innumerevoli servizi resi agli automobilisti ed ai soci in particolare.

Amministratore Unico Aciservice Modena
Ing. **Antonio Salvatore Tempesta**

SICUREZZA STRADALE

LA VITA È IL "BENE" PIÙ PREZIOSO CHE ABBIAMO

Autovelox, semafori intelligenti, telecamere automontate. Tanti strumenti che servono per la repressione delle violazioni. **Ma gli incidenti contiuano a fare lutti. Il vero rimedio è la prevenzione!**

È partendo da questo presupposto che intendo iniziare questo articolo cercando di sensibilizzare tutti sulle tragiche conseguenze che possono avere i comportamenti errati dei conducenti dei veicoli siano essi ciclomotori, motocicli, autoveicoli o veicoli cosiddetti per la "mobilità dolce" quali biciclette o monopattini.
Vorrei far riflettere tutti sul senso della vita e sulla sua precarietà espressami anche da "persone comuni" che sulla strada hanno perso parenti o amici. Quella degli incidenti stradali, del resto, è ancora un'emergenza nazionale, visto che rappresentano la prima causa di morte per i giovani.
Inoltre, è importante porre l'attenzione sul fatto che il progressivo aumento del numero di persone che subiscono lesioni in seguito ad incidenti stradali costituisce un'ulteriore "prezzo" che bisogna pagare anche in termini di costi sociali legati all'assistenza e alla riabilitazione.
È diventato essenziale, quindi, continuare a porre l'accento sulla prevenzione. L'incidente, che non è una fatalità, è provocato soprattutto dal comportamento dell'utente della strada ed è legato ad abitudini indubbiamente errate, distrazione, "mode stravaganti", eccessi ed abusi di alcool e droghe. Quindi, occorrono più informazione e campagne di sensibilizzazione che diano coscienza e consapevolezza ai giovani, agli adulti e alle famiglie del fatto che la vita è un bene prezioso che va reciprocamente rispettato. Ciascuno deve fare la propria parte per fermare la "strage stradale" e per sostenere la necessità di una guida responsabile. Tutti siamo obbligati a dare il nostro contributo per far crescere la cultura della sicurezza stradale.
L'incidentalità stradale è infatti, a mio avviso, soprattutto un problema culturale. Un problema culturale presuppone un'azione che riesca a modificare nel tempo il comportamento delle persone, che insegni loro a ragionare per raggiungere autonomamente la condivisione di regole del vivere civile, siano esse quelle della strada o di altro.
Non sono, pertanto, sufficienti, iniziative sporadiche ed estemporanee, ma occorre invece un'azione educativa costante che deve iniziare fin dalla più tenera età iniziando dalla scuola.
Le iniziative che Automobile Club Modena ha intrapreso sono proprio legate alla diffusione di una cultura della sicurezza stradale; è incessante, infatti, il lavoro che AC Modena sta portando avanti all'interno delle Scuole della provincia di Modena istituendo corsi formativi e informativi di educazione alla sicurezza stradale, nella certezza che, per migliorare le condizioni di sicurezza ed ottenere una riduzione dei livelli di incidentalità, occorre aumentare la conoscenza delle norme e la responsabilizzazione dei cittadini, partendo dai più giovani.
È necessario che, oltre sul singolo rischio dell'incidente, si continui ad insistere sull'individuo, affinché vi sia una elevazione generale della sua percezione dei rischi nel loro complesso. È per questo che concludo con un messaggio lanciato nella Giornata Mondiale in ricordo delle vittime della strada: "Guidate con prudenza – sempre e dovunque – ne va della vostra e dell'altrui incolumità! …; gli incidenti possono essere evitati…tutto dipende da te.".

Sono simpatici, ecologici, facili da parcheggiare. Ma sono anche senza regole chiare e precise, quindi pericolosi nel traffico urbano.

Presidente Commissione Giuridica ACI
Avv. **Pietro Carlo Ferrario**

DIRITTO PENALE

LESIONI STRADALI COLPOSE GRAVI O GRAVISSIME: ECCO LE NOVITÀ IN ARRIVO

In uno stato di diritto come è l'Italia, con le sue numerose regole, non è facile muoversi in caso di sinistro. Specie se grave. **E sono in arrivo tante novità legislative che devono essere tenute ben presenti.**

Cinque anni quelli trascorsi da quando su queste pagine si esaminavano gli effetti prorompenti connessi all'introduzione nel nostro ordinamento giuridico delle autonome fattispecie del reato di omicidio stradale e di lesioni stradali colpose.
Il primo -lo ricordiamo- punisce l'omicidio derivante dalla violazione di norme connesse alla circolazione stradale; il secondo le lesioni personali gravi (le quali, per lo più, implicano una malattia che mette in pericolo la vita o una malattia o una incapacità di attendere alle ordinarie occupazioni per un tempo superiore a 40 giorni) o gravissime (che comportano ad es. la perdita di un senso di un arto o l'uso di un organo) provocate con le medesime modalità.
Cinque anni che hanno visto intervenire la Corte Costituzionale più volte per smussare alcuni aspetti della normativa e correggere alcune incongruenze.
Ora è la volta del decreto legislativo 150 del 10/10/22, attuativo della legge n. 134/2021 (cd "riforma Cartabia"), l'entrata in vigore della quale è prevista per il 30/12/2022.
Quest'ultimo provvedimento -tra le varie novità volte ad efficientare il processo penale- va a modificare il regime di procedibilità del reato di lesioni stradali gravi o gravissime
In pratica, al momento attuale, basta che un soggetto, anche senza condurre un veicolo a motore, provochi le predette lesioni con violazione delle regole della circolazione, perché gli accertatori debbano procedere penalmente in modo automatico, senza la necessità che la persona offesa sporga querela.
Con l'entrata in vigore della riforma, invece, il reato di lesioni stradali verrà trattato come quelli meno gravi, per i quali è necessario che la persona offesa sporga querela entro tre mesi dal giorno della notizia del fatto che costituisce reato (ovvero dalla data dell'incidente).
In altre parole il superamento dei quaranta giorni di malattia o la prognosi riservata non faranno più sorgere l'obbligo di comunicare la notizia di reato all'Autorità Giudiziaria e l'obbligo di referto in capo all'esercente una professione sanitaria che abbia prestato la propria assistenza od opera.
La mancata presentazione della querela nei termini indicati pregiudica l'esercizio dell'azione penale ed estingue il procedimento penale eventualmente già iniziato.
Di conseguenza, la persona che abbia subito lesioni a seguito di un incidente stradale dovrà essere messa nelle condizioni di decidere se procedere nei confronti della persona colpevole.
Pertanto, l'organo di polizia stradale che ha proceduto ai rilievi deve fornire informazioni sulle modalità e termini per la presentazione della querela.
Tutto ciò solo per l'ipotesi di base - quella che viene definita semplice -, mentre le cose non cambiano per quelle condotte che integrano la fattispecie di lesioni stradali gravi o gravissime provocate da chi guida un veicolo a motore e che siano aggravate da:

- guida in stato di ebbrezza;
- guida in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti e psicotrope;
- guida senza patente o con patente sospesa o revocata;
- guida di veicolo, di proprietà del conducente, privo di assicurazione;
- condotte di guida particolarmente pericolose: come superare specifici limiti di velocità; attraversare un'intersezione con il semaforo rosso o circolare contromano;
invertire la marcia in prossimità di intersezioni, curve o dossi, od effettuare un sorpasso azzardato in corrispondenza di attraversamento pedonale o di linea continua.

Tra queste aggravanti -non comprensibilmente- non risulta essere ricompresa l'aggravante rappresentata dal fatto che il conducente si dà alla fuga, ipotesi che non è stata prevista dal legislatore tra quelle che mantengono la procedibilità d'ufficio, nonostante tale condotta sia - giustamente - considerata dall'opinione pubblica come particolarmente odiosa.

TABELLA RIEPILOGATIVA PROCEDIBILITÀ
art. 590 bis c.p.

D'UFFICIO	A QUERELA
Lesioni personali stradali gravi o gravissime 1. Lesioni personali stradali gravi o gravissime aggravate da:	***1. Lesioni personali stradali gravi o gravissime cagionate:***
● guida di veicolo a motore in stato di ebbrezza (art. 590- bis, commi 2, 3 e 4, cp); ● guida di veicolo a motore in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti (art. 590-bis, comma 2, cp); ● guida di veicolo a motore con condotte particolarmente pericolose (art. 590-bis, comma 5, cp); ● guida di veicolo a motore senza patente o con patente sospesa o revocata (art. 590-bis, comma 6, cp); ● guida di veicolo a motore, di proprietà del conducente, privo di assicurazione (art. 590- bis, comma 6, cp).	● in violazione delle norme sulla circolazione stradale (art. 590-bis, comma 1, cp); ● in violazione delle norme sulla circolazione stradale alla guida di un veicolo a motore (art. 590-bis, comma 1, cp); ● in violazione delle norme sulla circolazione stradale alla guida di un veicolo non a motore (art. 590-bis, comma 1, cp); ● alla guida di veicolo non a motore in stato di ebbrezza (art. 590-bis, comma 1, cp); ● alla guida di veicolo non a motore in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti (art. 590-bis, comma 1, cp); ● alla guida di veicolo non a motore con condotte particolarmente pericolose (art. 590- bis, comma 1, cp); ***2. Lesioni personali stradali gravi o gravissime aggravate dalla fuga del conducente.***

HAI PAURA DI DIMENTICARTI LA SCADENZA DEL BOLLO AUTO?
UTILIZZA BOLLO SICURO
Chiama 059 247660

ACI NEWS MODENA
Scrivi alla nostra email: segreteria@acimodena.it
Visita il nostro sito internet: www.acimodena.it
BANCO S.GEMINIANO E S.PROSPERO

Cogli l'occasione, diventa SOCIO ACI!
per tutte le informazioni www.acimodena.it

LA TESSERA ACI SU MISURA PER L'AUTOMOBILISTA C'È!

ACI GOLD 99,00 €

ACI Gold è la tessera che offre il top dell'assistenza. Con ACI Gold hai:
Il soccorso stradale gratuito in Italia e all'estero nei paesi U.E., in Svizzera, Norvegia, Serbia, Montenegro, Marocco, Tunisia
• "all'auto associata": tutte le volte che ne hai bisogno in Italia, anche se non sei a bordo;
• "a te": 2 volte, su qualunque veicolo viaggi (auto, moto, camper) in Italia, anche se non è il tuo;
• "all'estero": 2 volte su qualunque veicolo viaggi.
E in caso di immobilizzo di "qualsiasi veicolo sul quale sei a bordo":
• Auto sostitutiva fino a 3 giorni o trasporto dell'auto a casa
• Auto sostitutiva fino a 30 giorni (per furto dell'auto associata)
• Servizi accessori: albergo, taxi, spese di viaggio
• Pulizia serbatoio per errato rifornimento carburante (previo soccorso ACI)
Con ACI Gold hai inoltre servizi più ricchi:
Medico Pronto per te e i tuoi familiari a casa e in viaggio
Assistenza pediatrica e cardiologica in Italia
Interventi a domicilio:
In situazioni di emergenza, prestazioni professionali 24h su 24h di: falegname, fabbro, idraulico, elettricista
E in più:
Tutela Legale e Rimborso corsi per recupero punti patente
Show your Card! Sconti in Italia e all'estero
Tariffe di soccorso stradale scontate per i soci per interventi di soccorso e assistenza stradale non inclusi nella tessera.

ACI SISTEMA 79,00 €

ACI SISTEMA è la tessera che offre tutti i servizi di assistenza tecnica.
Con ACI Sistema hai:
Il soccorso stradale gratuito in Italia e nella U.E.
• "all'auto associata": tutte le volte che ne hai bisogno in Italia, anche se non sei a bordo;
• "a te": 2 volte su qualunque veicolo viaggi (auto, moto, camper) in Italia, anche se non è il tuo;
• "all'estero": 2 volte sull'auto associata.
E in caso di immobilizzo o furto del "veicolo associato":
• Auto sostitutiva fino a 3 giorni o trasporto dell'auto a casa
• Auto sostitutiva fino a 30 giorni per furto
• Servizi accessori: albergo, taxi, spese di viaggio
Con ACI Sistema hai inoltre:
Medico Pronto per te e i tuoi familiari in viaggio
E in più:
• Tutela Legale e Rimborso corsi per recupero punti patente
• Show your Card!sconti in Italia e all'estero
• Tariffe di soccorso stradale scontate per i soci per interventi di soccorso e assistenza stradale non inclusi nella tessera.

ACI CLUB 35,00 €

La nuova ACI Club
è più ricca di servizi e soluzioni alla mobilità, ti garantisce un soccorso stradale in Italia, su qualsiasi mezzo ti trovi.
Con ACI Club hai:
• 1 soccorso stradale nell'anno associativo in Italia su qualsiasi veicolo ti trovi;
• Traino del veicolo, 20 Km. a/r dal luogo di fermo.
E in più:
• Tutela legale con copertura fino a € 5.000;
• Rimborso dei corsi per il recupero dei punti patente;
• Sconti e agevolazioni presso migliaia di esercizi convenzionati in Italia e all'estero.

Tanti vantaggi, tanto risparmio.

ACI STORICO 109,00 €

Il Club ACI Storico nasce per la salvaguardia e la valorizzazione di uno dei più importanti patrimoni del nostro paese. E' il Club nel quale i soci potranno ritrovarsi per esprimere e condividere la passione per il mondo esclusivo del collezionismo di auto d'epoca
ACI Storico Aderente è la tessera per gli amanti delle auto e moto d'epoca che ti garantisce tutta l'assistenza tecnica fino a 10 veicoli, compresa la tua auto di tutti i giorni. Con ACI Storico Aderente hai
• Tre soccorsi stradali gratuiti in Italia per i veicoli associati
• Un soccorso stradale all'estero
• Traino fino a 50 km
• Servizio Passione d'Epoca per il trasporto dei veicoli storici
• Show your Card!sconti in Italia e all'estero
• Assistenza medica in Italia e all'estero
• Abbonamento mensile a "Ruoteclassiche"
• Una nuova tariffa esclusiva "SARA Vintage" a condizioni più vantaggiose dedicata ai soci del Club ACI Storico.
• Tutela Legale e Rimborso corsi per recupero punti patente
• Tariffe di soccorso stradale scontate per i soci per interventi di soccorso e assistenza stradale non inclusi nella tessera associativa.
Vantaggi esclusivi per i Soci
• Iscrizione delle auto nel Registro del Club ACI Storico
• Agevolazioni per partecipare ad eventi di settore e sportivi
• Accesso alla biblioteca storica digitale
• Accesso dedicato al portale del Club www.clubacistorico.it con informazioni aggiornate legate al mondo delle auto d'epoca e da collezione
• Gadget

I LIBRI

MOTORI E **CARTA STAMPATA**

Dalla Countach, la Lambo che stupì lo stesso Ferruccio, alla Ferrari dell'anniversario, la F40. Ma anche uno storico "motorino" della Piaggio e tante immagini del Tempio della Velocità.

CIAO PIAGGIO MELOCOMPRO...

di Giancarlo Catarsi

Giorgio Nada Editore
Formato: cm 24x27
Pagine 144
Foto: centinaia in b/n e a colori
Brossura con alette
Testo: italiano
Collana Scooters
Prezzo: € 35,00

Figlio di un progetto minimalista e geniale al tempo stesso, il **Ciao Piaggio** è stato il ciclomotore italiano più venduto nel mondo, capolavoro per efficienza e semplicità. All'alba della contestazione giovanile seppe diventare l'oggetto del desiderio dei quattordicenni, attraversare varie epoche rinnovandosi fino agli anni Duemila. Realizzato in una serie quasi infinita di versioni, è oggi il ciclomotore più amato dai collezionisti, prediletto dai viaggiatori, ricercato dagli amanti delle elaborazioni anche per l'ampia disponibilità di ricambi. Mancava un volume che ne ripercorresse la storia tecnica, industriale senza trascurare il ruolo fondamentale che il Ciao ha avuto nella società e nel costume, non solo in Italia, mettendo ordine fra le molteplici versioni apparse nel corso degli anni.

FORMULA 1 & MONZA IMMAGINI DI UNA CORSA

di Enrico Mapelli

Giorgio Nada Editore
Formato: cm 28x30
Pagine 360
Foto: centinaia in b/n e a colori
Rilegato
Testo: italiano/ingleseo
Prezzo €60,00

L'Autodromo di Monza e la Formula 1 sono da sempre legati da un solo e prestigioso nome: il Gran Premio d'Italia. Dal lontano 1948, quando il Campionato del Mondo doveva ancora nascere, Monza accoglie infatti le monoposto della "massima Formula". Questa lunga e affascinante storia, fatta di piloti, di gare, di gioie e di drammi, è raccontata nel volume uscito nel 2016 e riproposto in occasione del GP d'Italia di quest'anno. La narrazione si sviluppa in una serie di ritratti di quei piloti che hanno legato il loro nome alla storia dell'Autodromo, e di quei team che sull'asfalto monzese hanno scritto indimenticabili pagine di sport. Circa 900 immagini a colori e in bianco e nero, per lo più inedite, supportano la scrittura dell'autore, Enrico Mapelli, capace di raccontare anche la passione del pubblico, monzese come lui.

LAMBORGHINI COUNTACH

di Francesco Patti
Giorgio Nada Editore

Giorgio Nada Editore
Formato: cm 24x27
Pagine 144
Foto: centinaia in b/n e a colori
Brossura con alette
Testo: italiano
Collana Scooters
Prezzo: € 44,00

Countach, una supercar straordinaria, estrema, fascinosa e senza tempo. Qui si narra del percorso che condusse Marcello Gandini – capo del design della Bertone – a definire le avveniristiche linee di un'automobile che a molti sembrò venuta da un altro pianeta. Quando dal concept si passò al modello di produzione, la Countach seppe mantenere il suo carisma divenendo una delle supercars più longeve di sempre grazie anche al suo 12 cilindri a V alle spalle dell'abitacolo. Significative le testimonianze di Marcello Gandini e Giampaolo Dallara, così come il contributo della figlia di Paolo Stanzani. All'interno del volume trovano spazio tutte le principali evoluzioni della Countach: dalla prima LP 500 alla LP 400, dalla 48 valvole alla mostruosa 5000 QW sino alla 25 Anniversario che nel 1990 chiuse la sua carriera.

FERRARI F40

di Gaetano Derosa
Giorgio Nada Editore

Formato: cm 24x27
Pagine: 168
Foto: centinaia in b/n e a colori
Rilegato
Testo: italiano/inglese
Collana Supercars
Prezzo: € 44,00

Quando vide la luce nel 1987, la **F40** fece scalpore per le sue linee "prosperose" e per la poderosa meccanica "quasi tutta a vista", ma anche per il suo fascino. L'ultima GT del Cavallino "approvata" da Enzo Ferrari è la protagonista di questa monografia che parte analizzando le "antenate" dell'F40: la 250 LM del '63, la 308 "Millechiodi" del '77, la 288 GTO dell'84, la GTO Evoluzione dell'86. A raccontarne la storia sono i suoi artefici: da Leonardo Fioravanti, nella duplice veste di designer e all'epoca vicepresidente della Casa di Maranello, a Nicola Materazzi che definì il "mostruoso" 8 cilindri che spingeva la vettura, sino allo stesso Piero Ferrari che fu fra i grandi sostenitori del progetto F40 Le Mans. Il volume si conclude con un ampio capitolo della F40 nelle corse GT e monomarca sino al ritorno alla 24 Ore di Le Mans.

Auguri

DI BUONE FESTE
E FELICE ANNO NUOVO
DA A.C. MODENA