

Numero **56**  
13 Gennaio 2015  
**103** Pagine

**Peugeot Partner  
4x4 Dangel  
Sherpa a  
quattro ruote**

Spazio sconfinato e interni robusti



**Nuova smart forfour  
Non lascia,  
raddoppia**

La qualità è molto elevata, ma le dimensioni ultra-compacte vanno a scapito del bagagliaio



**Dakar 2015  
Segui lo Speciale  
dedicato alla corsa**

Cronache, classifiche,  
interviste e storia.



| PROVA SU STRADA |

# Volkswagen Polo GTI

da Pag. 2 a Pag. 19

**All'Interno**

**NEWS:** Audi Prologue | Volvo S60 Cross Country | Lexus GS F | Fiat sempre più vicino il ritorno della 124 Spider  
M. Clarke Dalla ZAZ 695 alla Fiat 126 | **F1:** Schumacher non era il più simpatico ma ci lascia ancora oggi senza parole

PROVA SU STRADA  
VOLKSWAGEN POLO GTI RESTYLING

# Da downsizing a rightsizing

In listino da 23.450 euro la rinnovata GTI offre un nuovo milleotto da 192 CV ed il DSG di serie. Si guida bene ed è ben fatta ma ci sono troppi optional a pagamento  
di Emiliano Perucca Orfei





più estremi sono i valori di sportività che si arricchiscono ora di nuovi paraurti con prese d'aria maggiorate, di una nuova calandra con listello trasversale rosso che si estende all'interno dei gruppi ottici, ma anche di un nuovo spoiler posteriore e di cerchi in lega da 17" (canale 7,5).

### Piccole novità anche dentro

Tre o cinque porte (650 euro), internamente le news riguardano l'introduzione di un volante e di una strumentazione più sportivi e di chiara ispirazione Golf GTI. Il padiglione ed il rivestimento dei montanti è di colore nero mentre il tessuto scelto per i sedili è l'ormai classico tessuto Clark con superficie esterna nera e cuciture a contrasto rosse. Alluminio, invece, per la pedaliera sportiva.

### Tanta tecnologia (a pagamento)

Per quanto concerne la tecnologia l'evoluzione avvenuta con Polo 2014 è stata trasferita anche sulla GTI, in particolar modo per quanto

concerne il sistema di riconoscimento della stanchezza, la funzione di frenata anticollisione multipla, il Park Pilot ed il sistema di Infotainment: di serie viene proposto il Composition Media che vanta schermo touch a colori da 6,5" e funzione MirrorLink (162 euro) che replica lo schermo dello smartphone utilizzandone gran parte dei servizi e della potenza di calcolo. Rimangono opzionali elementi ormai di serie anche su vetture di pregio inferiore alla GTI come il cruise control (399 euro), la videocamera di parcheggio (253 euro), i fari anteriori a led (900 euro), il pacchetto di accensione automatica luci/tergi (900 euro) o la disattivazione del airbag lato passeggero (40 euro). Per chi volesse il top sono disponibili anche i sedili misto Alcantara/pelle (960 euro), il tetto panoramico (839 euro) o il colore Onyx White Perla (990 euro).

### Da downsizing a rightsizing

L'anima del progetto GTI, però, non sono tanto i dettagli raffinati/racing ma il motore che per

**I**l restyling della Volkswagen Polo GTI, che entra in listino a 23.450 euro, porta con sé numerose novità oltre al pacchetto estetico che negli elementi fondamentali si era già visto su i modelli standard: una su tutte si trova sotto al cofano visto che al posto del precedente 1.4 TSI da 180 CV i tecnici di Wolfsburg hanno scelto un più generoso quadricilindrico 1.8 TSI da 192 CV che dopo il debutto sulla compatta ad alte prestazioni prenderà progressivamente posto nel resto della gamma.

### New look ma senza rivoluzioni

Come sulla precedente Polo GTI le novità estetiche non stravolgono i concetti base di uno dei modelli più popolari dell'azienda. Ad essere resi





l'occasione propone una potenza massima di 192 CV e 320 Nm di coppia massima assicurando una velocità massima di 236 km/h, una accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,7 secondi ed un consumo medio di carburante pari a 5,6 l/100 km (139 g/km CO<sub>2</sub>). Un valore, quest'ultimo, che Volkswagen dichiara addirittura migliore a quello ottenibile con il cambio manuale grazie alla performance DSG a sette marce che in Italia viene proposto di serie. Il cambio a doppia frizione è attore protagonista anche nella modifica dei parametri di guida che rientrano sotto al cappello dello Sport Performance Kit, attivabile attraverso uno specifico tasto sulla plancia (354 euro): il sistema regola gli ammortizzatori a controllo elettronico, rivede la curva di progressione dell'acceleratore elettronico e l'intervento del

servosterzo elettromeccanico. Come tutte le GTI anche il sistema ESP può essere disattivato per adattare la performance della Polo ad esigenze di guida più pastiaiole.

### Dal vivo: com'è fuori

La nuova Polo GTI gode delle migliori estetiche introdotte con il restyling della gamma tradizionale, a partire dai gruppi ottici posteriori a led, pur vantando caratteristiche estetiche uniche dettate dallo specifico pacchetto GTI al quale fanno riferimento paraurti, calandra, scarico e modanature varie.

Un pacchetto piacevole, non troppo aggressivo, perfettamente in linea con le esigenze di una vettura che vuole essere sì sportiva ma non estrema.







### Dal vivo: com'è dentro

Come di consuetudine la GTizzazione di una Volkswagen non è un evento stravolgente per i contenuti di una vettura. Sono numerose, però, le novità che permettono al l'abitacolo della nuova Polo di risultare più sportivo ma soprattutto raffinato. Con o senza il rivestimento in pelle/Alcantara dei sedili, infatti, la nuova top performance di Wolfsburg accoglie pilota e passeggeri senza farsi mancare quasi nulla in termini di confort, anche per quanto concerne l'aspetto multimediale: la nuova generazione di sistemi di car-entertainment, infatti, è pensata per essere più veloce ed intuitiva rispetto alla precedente ma soprattutto decisamente "avanti" per quanto concerne l'integrazione con gli smartphone di ultima generazione il cui display può essere visualizzato direttamente sul 6,5" della vettura attraverso la funzionalità MirrorLink (opzionale).

Il posto guida, grazie alla possibilità di regolare sedile e volante in altezza e profondità ed al sedile sportivo, è pensato per far "sentire" meglio la vettura ma allo stesso tempo non è scomodo: una corretta via di mezzo del tutto in linea con lo spirito GTI. Come per le altre Polo la versione a cinque porte è decisamente più comoda, sembra rinunciare a nulla in termini di estetica, ed il bagagliaio è di dimensione corretta per la tipologia di vettura.

### Come si guida

La nuova Polo GTI, nonostante le modifiche siano apparentemente di dettaglio, è molto diversa dal modello che l'ha preceduta. Il passaggio da down-sizing a right-sizing, infatti, ha permesso di modificare in modo decisivo il comportamento della vettura. Non parliamo tanto di prestazione assoluta, dove i 12 CV si sentono ma non



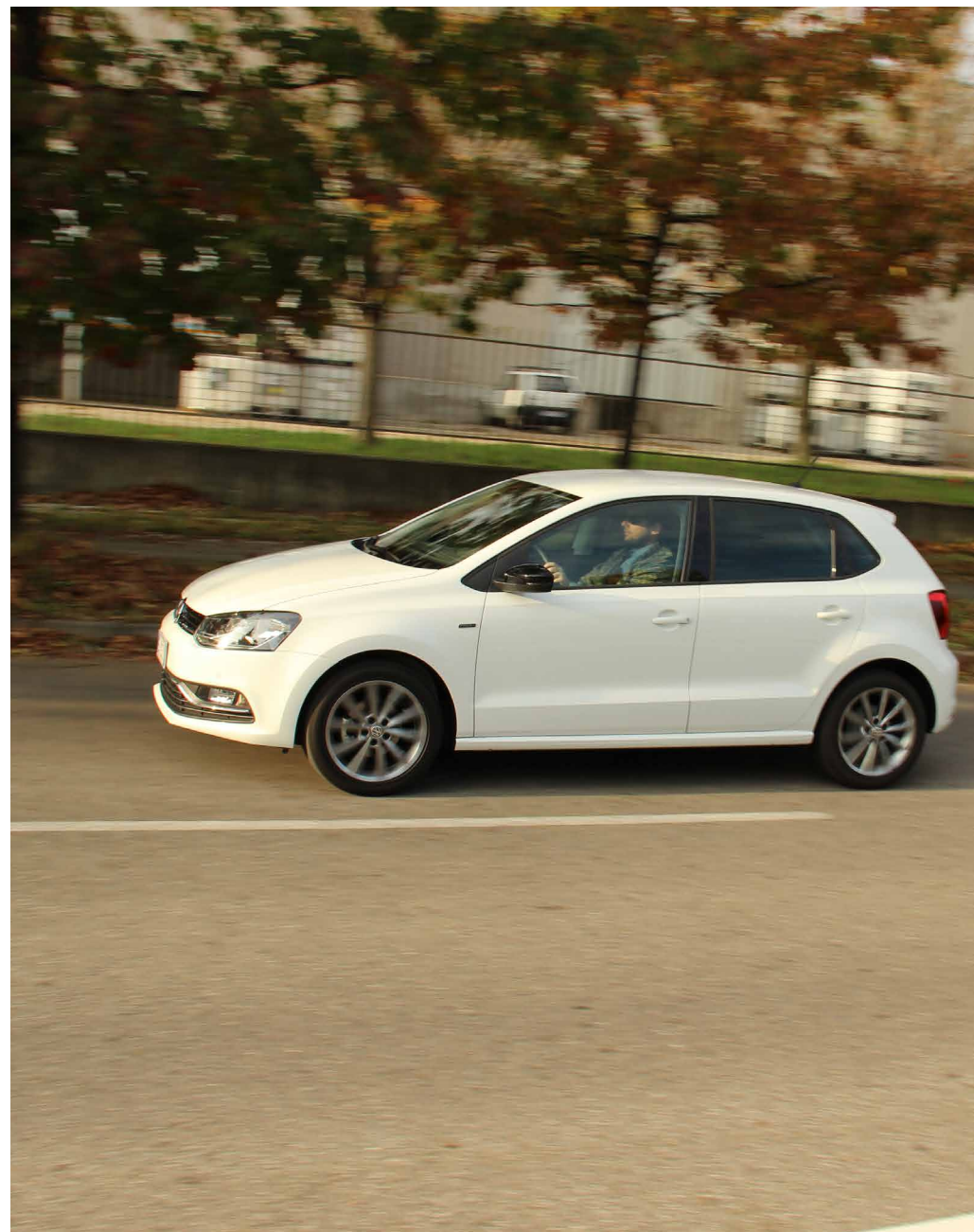


fanno la differenza, ma di brillantezza ai bassi e medi regimi che sul precedente millequattro era vincolata dall'azione della sovralimentazione. Il milleotto è più pieno a tutti i regimi, non consuma esageratamente ed a differenza del passato è piacevole da guidare anche con il cambio manuale, che però non arriverà in Italia: il plus di coppia permette infatti un uso più moderato del cambio, tanto che su strada si può usare la classica marcia in più senza particolari rinunce in termini di ripresa. La versione italiana, dotata di serie del cambio DSG a sette marce, si dimostra in ogni caso decisamente più prestazionale ed altrettanto piacevole da guidare: le marce, in salita ed in scalata, passano dall'una all'altra molto velocemente e la possibilità di scegliere il rapporto ideale attraverso i paddles sul volante rende molto sportiva la guida. Peccato che in modalità manuale, quando si va a cercare il 100% della prestazione, si attivi una fastidiosa funzione di kickdown che inserisce il rapporto "ingegneristicamente" più corretto ma spesso non quello che

serve per una gestione più progressiva in uscita di curva.

Non cambia solo il motore. Anche in termini di assetto è notevole lo sforzo dei tecnici Volkswagen per donare a Polo GTI una performance di alto livello: le nuove sospensioni attive, opzionali, quando vengono chiamate in causa attraverso il tasto Sport sulla plancia rendono il comportamento della vettura meno confortevole ma decisamente più preciso quando si inizia a fare sul serio, in particolar modo in pista o su strade in cui l'asfalto è particolarmente livellato: minor rollio, minor beccheggio, maggior sostegno nei cambi di direzione, l'assetto sport permette alla Polo GTI di tirare fuori il meglio di sé in tutte le fasi di guida. Interessanti i consumi: tralasciando il valore di consumo in pista, per forza di cose molto elevato, su strada con una guida non troppo conservativa siamo riusciti a toccare i 7,6 litri/100 km.

Un valore niente male se si considerano la cilindrata e la potenza di questo propulsore.









### In conclusione

Polo GTI non nasce per essere la migliore in pista o per assicurare la performance assoluta di maggior rilievo nel suo segmento. Come per Golf la volontà è quella di dare un'interpretazione al concetto di "sportività quotidiana" è l'obiettivo sembra essere centrato se si considera il mix tra prestazione e confort di guida che questa vettura è in grado di assicurare. Competitor? Sicuramente non Fiesta ST o Clio RS. L'unica dotata di questo spirito è la Peugeot 208 GTI. 🚗



**BROCHURE, TEST DRIVE, TUTTO SU:  
Volkswagen Polo GTI restyling**

[Sfoggia i cataloghi in PDF](#) | [Brochure](#)

[Configuratore della Casa »](#)

[Virtual Tour »](#)

[Test drive »](#)

[Finanziamenti »](#)

[Guarda tutti gli allestimenti »](#)

[Trovala dai concessionari »](#)

Nuovo	Usato	Nuovo	Nuovo	Usato
Volkswagen	Volkswagen	SEAT	Ford	Abarth
Polo	Polo (2009->>)	Ibiza SC	Fiesta	Punto (2012->>)
1.8 DSG BlueMotion Technology	1.4 TSI DSG 5 porte GTI (05/20	1.4 TSI DSG 3p. Cupra	1.6 182 CV 3p. ST	Punto 1.4 Turbo MultiAir S&S (0
Prezzo: 24.100 Euro Prezzo full optional: 24.100 Euro	Prezzo: 23.379 Euro Prezzo full optional: 23.379 Euro	Prezzo: 22.330 Euro Prezzo full optional: 22.330 Euro	Prezzo: 21.750 Euro Prezzo full optional: 21.750 Euro	Prezzo: 19.600 Euro Prezzo full optional: 19.600 Euro

Scheda tecnica	<a href="#">+ Salva</a> Scheda completa »	<a href="#">+ Salva</a> Scheda completa »	<a href="#">+ Salva</a> Scheda completa »	<a href="#">+ Salva</a> Scheda completa »	<a href="#">+ Salva</a> Scheda completa »
<b>Carrozzeria</b>					
Carrozzeria	Due volumi	Due volumi	Coupé	Due volumi	Due volumi
Numero porte	5	5	3	3	3
Numero posti	5	5	5	5	5
Bagagliaio (min)	204 dm3	280 dm3	236 dm3	290 dm3	275 dm3
Bagagliaio (max)	882 dm3	952 dm3	1000 dm3	974 dm3	1030 dm3
Capacità serbatoio	45 litri	45 litri	45 litri	42 litri	45 litri
Massa in ordine di marcia	1205 Kg	1194 Kg	1184 Kg	1089 Kg	1155 Kg
Lunghezza	398 cm	397 cm	404 cm	396 cm	406 cm
Larghezza	168 cm	168 cm	169 cm	170 cm	168 cm
Altezza	144 cm	145 cm	142 cm	149 cm	149 cm
Passo	246 cm	246 cm	246 cm	248 cm	251 cm
<b>Motore</b>					
Motore	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea
Cilindrata	1798	1390	1390	1597	1368
Alimentazione	Benzina	Benzina	Benzina	Benzina	Benzina
Potenza max/regime	141kW (192 CV) a 5400 giri/min	132kW (179 CV) a 6200 giri/min	132kW (180 CV) a 6200 giri/min	134kW (182 CV) a 5700 giri/min	120kW (165 CV) a 5500 giri/min
Coppia max	250 Nm	250 Nm	250 Nm	240 Nm	250 Nm
Trazione	Anteriore	Anteriore	Anteriore	Anteriore	Anteriore
Cambio	Sequenziale	Sequenziale	Sequenziale	Manuale	Manuale
<b>Prestazioni</b>					
Velocità max	236 Km/h	229 Km/h	228 Km/h	220 Km/h	213 Km/h
Accelerazione 0-100km/h	6.7 secondi	6.9 secondi	6.9 secondi	6.9 secondi	7.9 secondi
Omologazione antinquin.	Euro 6	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Emissioni CO2 (g/km)	129	139	139	138	142
urbano	7.2	7.5	7.5	7.7	8.1
extraurbano	4.7	5.1	5.1	5	4.8
misto	5.6	6	5.9	5.9	6



PROVA SU STRADA  
PEUGEOT PARTNER 4X4 DANGEL

# Sherpa a quattro ruote

La Peugeot Partner 4x4 Dangel rimane una vettura che fa della concretezza la sua bandiera. Spazio sconfinato, interni robusti e una vera trazione integrale sono le sue armi, peccato per il rollio un po' troppo evidente  
di Matteo Valenti



**C'** è un'Azienda che proprio non si rassegna a vedere una Peugeot a due ruote motrici. Certo, starete già pensando che il Leone qualche vettura a trazione integrale in realtà ce l'ha. 3008 e 508 RXH si ritrovano di fatto una trazione integrale grazie alla tecnologia diesel ibrida HYbrid 4. Ma noi stiamo parlando di un vero e proprio sistema a trazione integrale meccanico, fatto di alberi di trasmissione e differenziali. Il suo nome è Dangel, di fatto un preparatore che dal lontano 1978 prende i modelli nati a Sochaux per trasformarli in veri e propri veicoli

fuoristrada, molto più alti da terra e soprattutto con quattro ruote motrici. Tutto è cominciato con lo sviluppo della mitica 504 Dangel, che se vogliamo può essere considerata un'apripista del moderno concetto di station wagon allroad. La società poi ha lavorato su altri modelli francesi, come la 504 Pick-up e la 505, per poi concentrarsi negli ultimi anni esclusivamente sui veicoli commerciali di piccole e medie dimensioni. Una scelta con ogni probabilità motivata da logiche di mercato, dal momento che i mezzi da lavoro 4x4 con grande capacità di carico non sono poi molti ma vengono molto richiesti in particolari zone, come per esempio in montagna, o, perché no, nei grandi cantieri.

### Un Come te nessuno mai

Il modello senza dubbio più versatile della gamma oggi è senza dubbio il Peugeot Partner 4x4 Dangel (sono disponibili anche Expert e Boxer), che nella versione passeggeri – i Francesi la chiamano Tepee – si dimostra un mezzo eccezionale in termini di versatilità e a conti fatti unico. Non ci sono infatti concorrenti diretti. Il Partner Dangel è un multispazio derivato da un veicolo commerciale e nel segmento non esistono altri modelli con una vera trazione integrale. Certo, esiste il Fiat Qubo Trekking, ma è molto più compatto e non ha una vero sistema 4x4 ma solo un sistema elettronico per migliorare la motricità dell'asse anteriore a scarsa aderenza. Due gli

allestimenti disponibili: Endurance (da 29.896 euro) ed Extreme (da 31.063). I prezzi si dimostrano piuttosto elevati rispetto ad un Partner Tepee tradizionale (si parte da 17.050 euro). È altrettanto vero però che il Dangel si basa sull'allestimento più ricco Outdoor (da 22.450 euro) e che prevede una preparazione vera e propria, con sospensioni maggiorate e una vera trazione integrale. L'allestimento Extreme aggiunge poi il differenziale posteriore a slittamento limitato e protezioni specifiche al retrotreno.

### Dal vivo: com'è fuori

Gli stilisti francesi ce l'hanno messa davvero tutta per nascondere la derivazione dal modello



commerciale. La versione passeggeri Tepee in allestimento Outdoor infatti è molto più curata e gradevole nel look grazie ad una serie di modifiche estetiche piuttosto evidenti. Paraurti e fascioni in plastica regalano un'aria simpatica ed avventurosa, mentre le porte scorrevoli laterali danno il massimo dell'accessibilità, risultando davvero molto pratiche. Un po' meno riuscita invece la soluzione trovata il bagagliaio. Va bene voler mascherare la derivazione commerciale, ma aver scelto un portellone incernierato in alto, come sulle tradizionali automobili, ha comportato un'apertura non solo enorme, quindi difficile da aprire in certe condizioni, per esempio quando si è parcheggiato vicino ad un muro o ad un altro veicolo, ma anche piuttosto pesante da sollevare e chiudere. Avremmo preferito di gran lunga la classica apertura sdoppiata in stile "furgoncino", molto più pratica e semplice da utilizzare. L'aspetto che colpisce di più sulla versione Dangel rimane però l'altezza da terra maggiorata di ben 20 cm rispetto alla versione

tradizionale, grazie ad ammortizzatori specifici. I cerchi in lega però rimangono i classici da 16 pollici, quindi il risultato è un'auto che presenta uno spazio enorme all'interno del passaruota, un aspetto che sbilancia forse un po' il design della fiancata, ma che tradisce il grosso lavoro di preparazione svolto da Dangel a livello di sospensioni. Del resto il Partner rimane per natura un'auto tutta solidità e concretezza, che bada al sodo e ai risultati, senza soffermarsi troppo sui fronzoli ed effimeri dettagli estetici.

### Dal vivo: com'è dentro

Se si esclude il selettore per impostare la trazione integrale, collocato in bella vista sulla plancia, all'interno la versione Dangel rimane in tutto e per tutto identica ad una tradizionale Partner Tepee. Qui la derivazione commerciale è molto evidente, anche se gli uomini del Leone hanno fatto di tutto per rendere l'abitacolo non solo confortevole, ma anche molto pratico. I vani portaoggetti abbondano, mentre i tre sedili posteriori





indipendenti, regolabili e abbattibili singolarmente garantiscono il massimo della versatilità. In linea con la filosofia del modello, le plastiche appaiono piuttosto dure e i materiali non entusiasmano al tatto, ma in ogni caso trasmettono una bella idea di solidità e sembrano progettati apposta per durare molto nel tempo. Quello che colpisce una volta saliti a bordo sono però gli spazi. Il Partner Tepee offre un'abitabilità fuori dal comune e il soffitto particolarmente alto garantisce un'ariosità all'abitacolo difficile da trovare anche sulle più grandi monovolume. Discorso analogo per il bagagliaio, che mette a disposizione uno spazio davvero sconfinato: 642 litri, che diventano addirittura 2.800 abbattendo i sedili posteriori. Valori quasi da record, difficili da trovare su automobili più tradizionali.

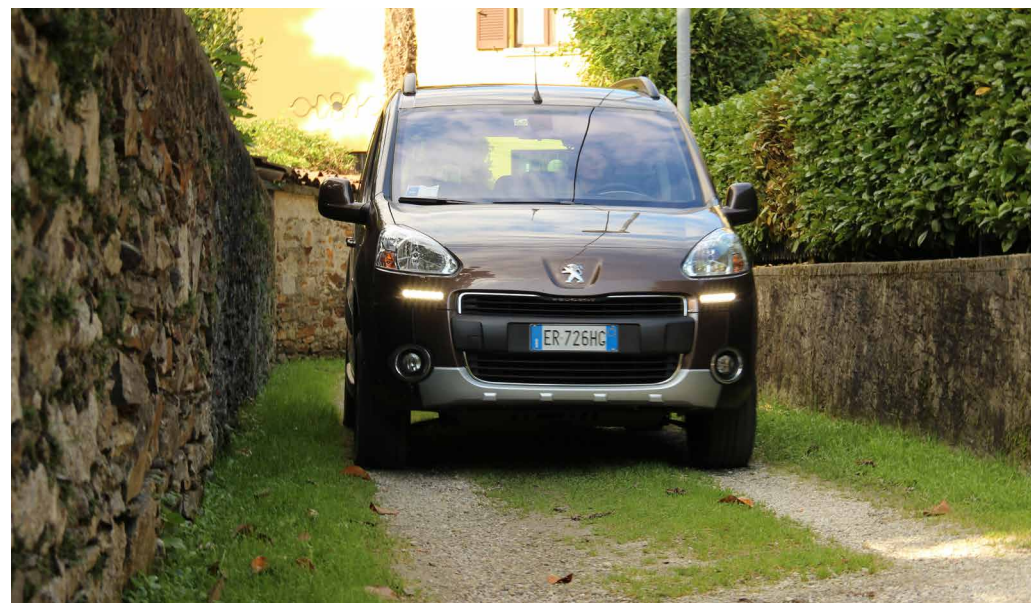
### La prendo diesel

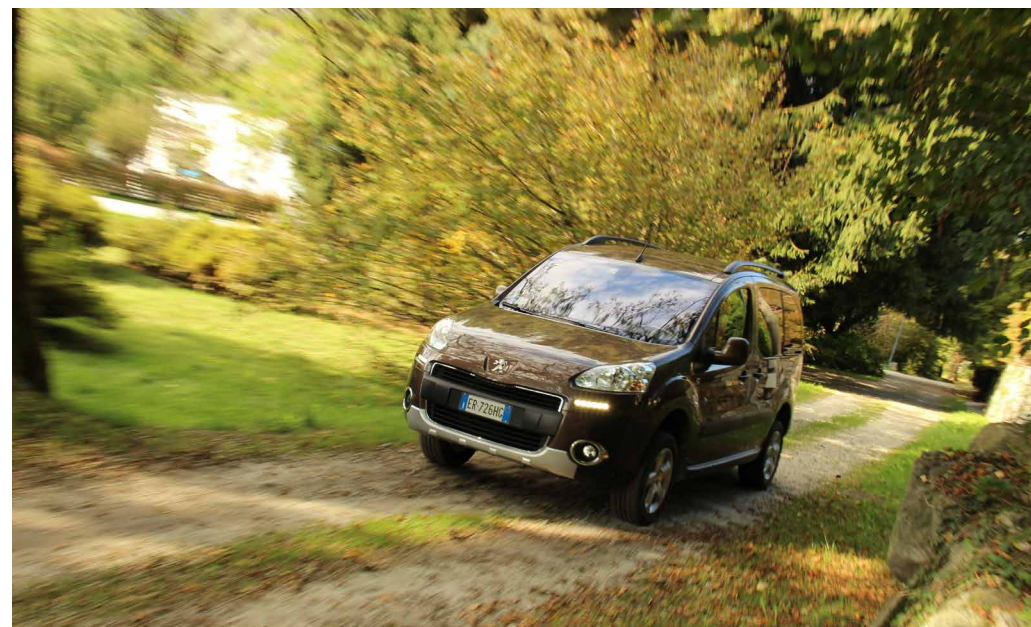
Il Partner 4x4 Dangel viene offerto in abbinamento al collaudato 1.6 HDi nelle varianti da 92 o 115 CV, entrambe abbinate ad un classico cambio manuale a cinque marce. La trazione integrale, attivabile a qualsiasi velocità tramite un apposito selettore posizionato sulla plancia, è realizzata attraverso un giunto viscoso. Quando il sistema avverte perdita di aderenza all'anteriore, la coppia motrice viene trasferita gradualmente al posteriore.

### Le nostre impressioni di guida

Siamo molto curiosi di capire come se la cava questo Partner così particolare. Diamo vita al quattro cilindri, che senza troppi complimenti fa riconoscere la sua anima a gasolio. Il 1.6 HDi da

115 CV rivela il tipico ticchettio che ha caratterizzato i motori turbo diesel fino a poco tempo fa e fa filtrare la sua voce all'interno dell'abitacolo anche quando ha raggiunto la temperatura di esercizio ideale. Lo spunto però non gli manca: è piuttosto reattivo, aiutato dalle marce corte, e non dà mai l'impressione di essere sottodimensionato per le esigenze del Partner. La coppia piuttosto abbondante, di 240 Nm, lo rende vivace nelle ripartenze, anche se non ha molto allungo, quindi bisogna lavorare di frequente con il cambio per tenerlo reattivo, per esempio se c'è bisogno di fare un sorpasso. Il cambio manuale è preciso negli innesti, ma ha una corsa della leva un po' lunga e solo cinque marce. L'assenza di un sesto rapporto si avverte in particolare in autostrada, con il 1.6 diesel che a 130 km/h "canta" beato a 3.000 giri/min. Un po' troppi per la verità, perché si alzano sia il livello di rumorosità che i consumi, soprattutto quando si devono affrontare lunghi viaggi. A parità di motorizzazione e allestimento il Dangel cresce di





circa 100 kg, arrivando a toccare quota 1.516 kg. Non un'enormità certo, infatti l'aggravio di peso non comporta compromessi avvertibili durante la guida. Quello che penalizza il Partner 4x4 è piuttosto l'elevata altezza da terra e la maggiore escursione delle sospensioni. Anche a velocità non troppo elevate, prima dei 100 km/h orari per intenderci, si avvertono fenomeni di rollio e beccheggio abbastanza evidenti. Il Partner non dà mai l'impressione di essere insicuro o instabile, nemmeno al retrotreno, però le evidenti modifiche al sistema di trazione ci sono e si sentono tutte. Lo sterzo è davvero perfetto in città e alle basse andature, quando rimane davvero morbidosissimo da azionare, ma lo abbiamo trovato un po' troppo inconsistente e preciso quando si

alza la velocità. Ottima la possibilità di escludere totalmente la trazione integrale, soprattutto per i consumi e perché in questo modo il Partner Dangel rimane utilizzabile tranquillamente anche quotidianamente, su asfalto. Quando si inserisce il 4x4 in ogni caso il Dangel rimane sempre facile e prevedibile, perché la trazione viene inviata al posteriore solo quando serve e in maniera molto graduale. In ogni caso in fuoristrada permette di avere quella spinta posteriore aggiuntiva senza la quale non si riuscirebbe a venir fuori da situazioni particolarmente difficili, per esempio in presenza di molto fango o di pendenze elevate in sterrato. 20 cm in più di altezza poi diventano un bell'aiuto quando bisogna affrontare strade particolarmente dissestate, ma anche per







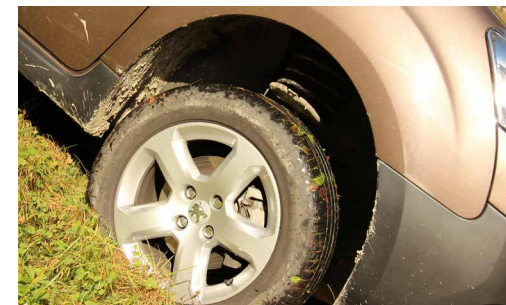
superare piccoli ostacoli e soprattutto per affrontare pendenze non indifferenti.

### Consumi

Durante il nostro test di 500 km, effettuato in diverse condizioni (traffico, città, autostrada, montagna) abbiamo rilevato una media da computer di bordo pari a 6,6 l/100 (più di 15 km/l), un risultato tutto sommato più che soddisfacente per una vettura così alta da terra e con un iongobro aerodinamico non indifferente. Per di più priva di sesta marcia e provvista di trazione integrale!

### Conclusioni

La Peugeot Partner 4x4 Dangel rimane una vettura che fa della concretezza la sua bandiera. Offre spazio sconfinato, difficile da trovare su automobili più tradizionali, ma anche una trazione integrale vera e interni robusti, che badano al sodo per resistere nel tempo. È perfetta quindi per chi deve coniugare esigenze lavorative con il tempo libero o la famiglia e può essere una valida alternativa per chi cerca qualcosa di concreto ed efficace in fuoristrada di un classico SUV. **A**



**BROCHURE, TEST DRIVE, TUTTO SU:  
Peugeot Partner 4x4 Dangel**

[Sfogliare i cataloghi in PDF](#) | [Brochure](#)

[Configuratore della Casa »](#)

[Test drive »](#)

[Finanziamenti »](#)

[Guarda tutti gli allestimenti »](#)

[Trovala dai concessionari »](#)



Nuovo

Peugeot

Partner

HDi 115 CV 4x4 Outdoor Extrem

**Prezzo: 33.513 Euro**  
 Prezzo full optional: 33.513 Euro

Nuovo

Peugeot

Partner

HDi 115CV Outdoor

**Prezzo: 23.450 Euro**  
 Prezzo full optional: 23.450 Euro

Nuovo

Fiat

QUBO

1.3 MJT 95 CV Trekking

**Prezzo: 19.760 Euro**  
 Prezzo full optional: 19.760 Euro

Nuovo

Fiat

Freemont

2.0 Mjt 170 CV 4x4 aut. Cross

**Prezzo: 37.600 Euro**  
 Prezzo full optional: 37.600 Euro

Nuovo

Subaru

Forester

2.0D Comfort

**Prezzo: 32.255 Euro**  
 Prezzo full optional: 32.255 Euro

Scheda tecnica Salva Scheda completa » Salva Scheda completa » Salva Scheda completa » Salva Scheda completa » Salva Scheda completa »

**Carrozzeria**

Carrozzeria	Monovolume e Multispazio	Monovolume e Multispazio	Monovolume e Multispazio	Monovolume e Multispazio	Suv e Fuoristrada
Numero porte	4	5	5	5	5
Numero posti	5	5	5	7	5
Bagagliaio (min)	642 dm3	640 dm3	329 dm3	136 dm3	450 dm3
Bagagliaio (max)	2800 dm3	3000 dm3	2500 dm3	1461 dm3	1300 dm3
Capacità serbatoio	60 litri	60 litri	45 litri	78 litri	60 litri
Massa in ordine di marcia	1516 Kg	1401 Kg	1200 Kg	1900 Kg	1540 Kg
Lunghezza	438 cm	438 cm	395 cm	488 cm	459 cm
Larghezza	181 cm	181 cm	171 cm	187 cm	179 cm
Altezza	180 cm	186 cm	181 cm	170 cm	173 cm
Passo	272 cm	272 cm	251 cm	289 cm	264 cm

**Motore**

Motore	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri contrapposti
Cilindrata	1560	1560	1248	1956	1998
Alimentazione	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Potenza max/regime	84kW (115 CV) a 4000 giri/min	84kW (115 CV) a 3600 giri/min	70kW (95 CV) a 4000 giri/min	125kW (170 CV) a 4000 giri/min	108kW (147 CV) a 3600 giri/min
Coppia max	240 Nm	240 Nm	200 Nm	350 Nm	350 Nm
Trazione	Integrale	Anteriore	Anteriore	Integrale	Integrale
Cambio	Manuale	Manuale	Manuale	Automatico	Manuale

**Prestazioni**

Velocità max	169 Km/h	173 Km/h	170 Km/h	184 Km/h	190 Km/h
Accelerazione 0-100km/h	14.3 secondi	12.1 secondi	12.2 secondi	11.1 secondi	10.2 secondi
Omologazione antinquin.	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Emissioni CO2 (g/km)	150	134	107	194	150
urbano	6.5	5.7	5.2	9.6	7
extraurbano	5.3	4.8	3.8	6	4.9
misto	5.7	5.1	4.1	7.3	5.7



PROVA SU STRADA  
NUOVA SMART FORFOUR

# Non lascia, raddoppia

Dimenticatevi della vecchia forfour. Il nuovo modello è figlio della stessa filosofia progettuale della fortwo. La qualità è molto elevata, ma le dimensioni ultra-compatte vanno a scapito del bagagliaio  
*di Emiliano Perucca Orfei*



spazio e se dovesse servire trasportare oggetti particolarmente ingombranti sono disponibili, reclinando in avanti il sedile del passeggero anteriore, ben 2,22 metri. Il tutto caricato attraverso un accesso posteriore protetto da un lunotto ed una ribaltina indipendenti che celano un accesso di 1,28 x 1 metro. Numeri all'interno dei quali si celano anche un vano bagagli di 185 litri ed una capacità di carico complessiva di 975 litri che scaturisce anche da elementi come i sedili posteriori "readyspace" che, ripiegando su sé stessa la seduta, offrono 12 cm di altezza di carico in più da utilizzare anche attraverso le porte posteriori che vantano una apertura a 90°. Internamente la plancia vanta uno stile moderno, con ampio spazio per la tecnologia: alla normale radio di serie, infatti, è possibile affiancare con una spesa minima (100 euro) un kit che rappresenta sostanzialmente un'evoluzione della vecchia

ventosa per lo smartphone. In buona sostanza, collegando via USB un telefono Android o iOS è possibile utilizzare una specifica app che comunica con il sistema multimediale della vettura amplificando i comandi di navigazione, la musica o le telefonate in entrate. Un kit dedicato ad un pubblico giovane e tecnologico che si affianca ad un sistema più sofisticato, di derivazione Renault, che propone a 687 euro propone un vero e proprio Media-System con tanto di navigazione satellitare e display touch screen da 7".

### Allestimenti e prezzi

Non di serie ma inclusa nel pacchetto Confort (277 euro) è disponibile la regolazione in altezza di volante e sedile mentre per tutte le versioni sono previsti climatizzatore, vivavoce Bluetooth, comandi al volante, 5 airbag, ESP, Crosswind/Hill Start assist e regolatore di velocità. Cinque

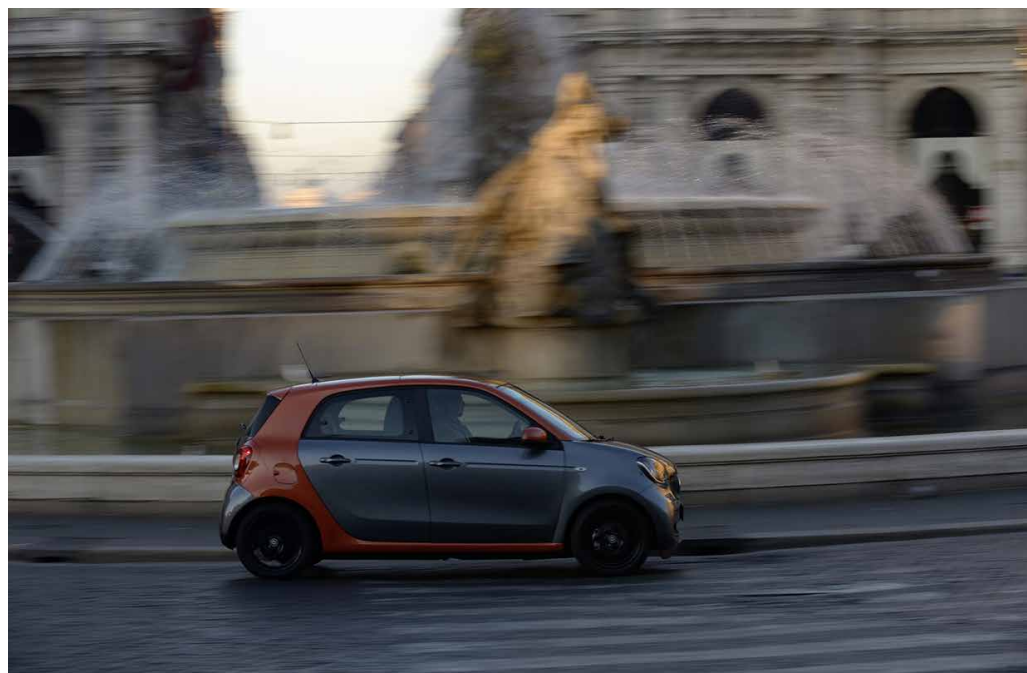
**S**

mart non lascia anzi raddoppia affiancando per la seconda volta dal debutto ad oggi una forfour (da 13.400 euro) all'ormai classica seppur rivoluzionata fortwo: a differenza della sua "sfortunata" progenitrice del 2004, che di legame alla biposto aveva davvero poco se non nel fatto di essere bicolore, la derivazione con la biposto è particolarmente stretta tanto che, questa volta, è la piccola ad essere una versione accorciata della grande e non la grande che cerca di imitare alla bene e meglio la piccola.

### E' fedele alla fortwo

Insomma, dal foglio bianco che ha portato anche la Twingo ad avere il motore posteriore i vertici smart non hanno ricavato solamente una biposto ma anche una quattroposte e quattro posti che con la citycar Renault condivide tutto quello

che non si vede (e viceversa) pur differenziandosi in modo evidente sotto il profilo estetico: una missione che gli stilisti di Stoccarda hanno perseguito introducendo una carrozzeria in materiale termoplastico, una cellula tridion concettualmente identica a quella della "piccola" ed uno stile che davanti e dietro ricalca quello della biposto, con grossi gruppi ottici ed un sorriso ammiccante. Molto diversa, per forza di cose, è la fiancata: dai 2,69 metri della fortwo, infatti, si passa ai 3,49 della forfour mantenendo inalterate le dimensioni di larghezza (1,55) e di altezza (1,66) ma naturalmente non quelle di passo che sale da 1,87 a 2,49 per fare posto ad una porta e due posti in più. Un passo che ha permesso comunque di far entrare la forfour nel record delle auto a quattro porte che girano su sé stesse nel minor spazio (8,65 metri!) e che ha consentito di creare un abitacolo davvero molto spazioso: all'interno il 77% del volume è lasciato allo





gli allestimenti - Youngster, Sport Edition#1, Passion, Proxy e Prime - che prevedono prezzi e dotazioni di serie crescenti. Youngster (13.400 euro) è basico ma propone climatizzatore, vivavoce Bluetooth, comandi al volante, 5 airbag, ESP, Crosswind/ Hill Start assist e regolatore di velocità. Passion (14.310 euro) aggiunge, volante e leva cambio in pelle, servosterzo parametrico, tetto trasparente, sedili Black/Orange, volante multifunzione in pelle, schermo multifunzione a colori con trip computer. Nella dotazione anche cerchi da 15" con finitura a specchio, tridion silver e dettagli interni dedicati. Sport edition #1 (14.610 euro) propone volante e leva cambio in pelle, servosterzo, tetto trasparente, cerchi da 16" Black, assetto e scarico cromato sportivo. D'impatto la cellula in tridion orange, i bodypanel nella tonalità white e gli interni bicolori Black/

Orange. Non manca il pacchetto sportivo. Prime (15.700 euro) ha il radar, il collision waring ed il controllo dell'angolo cieco sugli specchietti, i sensori di parcheggio posteriori, i sedili riscaldabili in pelle, il color display e la predisposizione per l'utilizzo dello Smartphone come sistema multimediale. Compresi anche cerchi bicolore con finitura a specchio e fari diurni a led. Proxy (15.700 euro) offre interni in pelle eco e tessuto bianco/blue marine, la Smartphone integration, cerchi da 16" con finitura a specchio, pacchetto sport e tetto in cristallo. Non manca il Lane keeping assist, che avverte in caso di cambio volontario di carreggiata. Dove non presenti si pagano orologio e contagiri (154 euro), la telecamera di parcheggio (354 euro), il cassetto portaoggetti con serratura (46 euro), il pacchetto sportivo (assetto -10 mm, pedaliera, scarico), la

telecamera di parcheggio (354 euro) ma anche il serbatoio da 35 litri contro i 28 offerti di serie (62 euro) o i fari a led (523 euro).

## Motorizzazioni: diesel non pervenuto

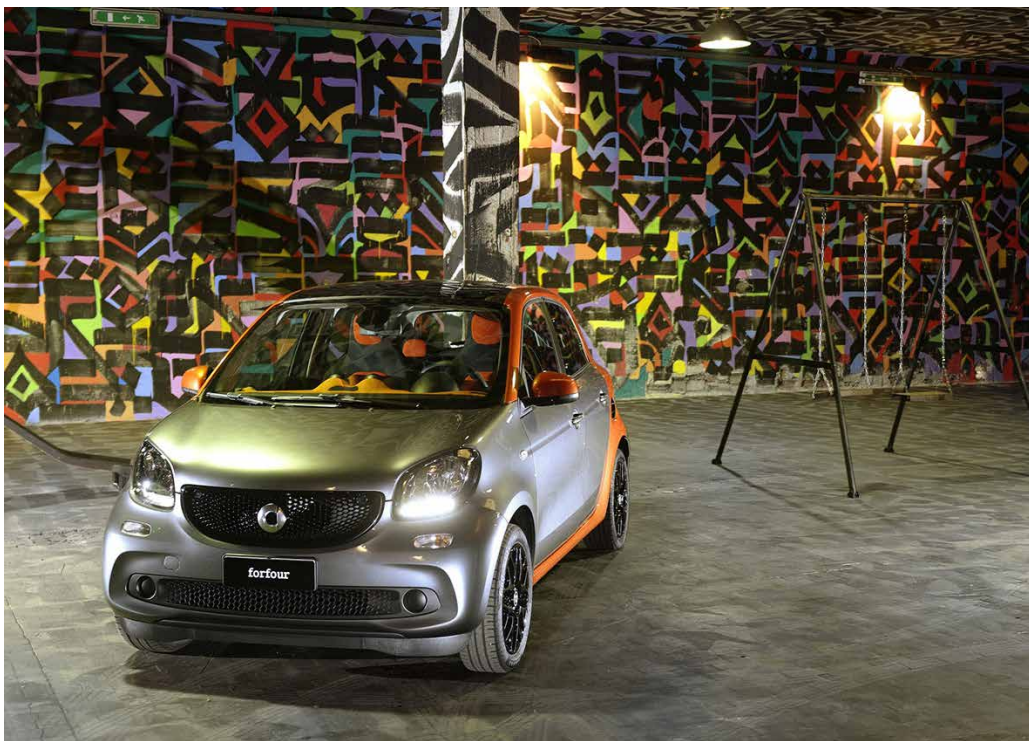
In tema di motori l'accesso alla gamma è fissato con i 71 CV (91 Nm a 2.850 giri) del 999 cc 4 valvole per cilindro (12 complessivamente) e doppio albero a camme in testa. Un motore che porta il peso complessivo della smart fortwo a 975 kg e che permette una accelerazione da 0 a 100 km/h in 15,9 secondi ed una velocità massima di 151 km/h. 4,2 l/100 km il dato di consumo medio, 97 g/km il livello di emissione di CO2. Più potente, anche se di ridotta cilindrata, il tricilindrico 898 cc turbocompresso di origine Renault caratterizzato da un valore di potenza massima di 90 CV a 5.500 giri ed un valore di coppia di 135 Nm a 2.500 giri permette di toccare i 165 km/h con una media di consumo non ancora dichiarata ma che non dovrebbe discostarsi troppo dai 4,1 litri dichiarati dalla versione da un litro aspirata. Più avanti arriverà anche una versione da 60 CV

del mille aspirato mentre per quanto concerne i cambi per tutti i motori è previsto un manuale a cinque marce o, in alternativa da metà 2015, un automatico a doppia frizione di nuova concezione. (1.000 euro)

## Dal vivo: com'è fuori

Dimenticatevi completamente della vecchia forfour. La nuova generazione della quattro porte del brand giovane smart è talmente aderente alla filosofia smart da essere lei stessa la base dalla quale i tecnici di Stoccarda hanno ricavato la più "tradizionale" biposto. Una processo evolutivo al contrario che ha permesso alla forfour di godere di un family feeling molto forte, in particolar modo per quanto concerne la zona anteriore e posteriore, ed una fiancata che è per forza di cose diversa dalla fortwo ma molto equilibrata sotto il profilo stilistico. Interessanti, come sempre, le soluzioni bicolore per la carrozzeria, i pannelli in materiale plastico, il portellone posteriore sdoppiato (lunotto e ribaltina apribili separatamente) ma anche lo sviluppo di alcuni elementi determinanti per lo stile come la calandra a nido





d'ape, i fari posteriori ad elemento unico e quelli anteriori che, nelle versioni top, si fregiano di un interessante profilo a led. La cura per il dettaglio, insomma, è molto elevata e pare davvero strano, cosa meno evidente su fortwo, che non sia stata prevista una copertura per lo strato a buccia d'arancia di antirombo che si fa notare per tutta la lunghezza nella zona inferiore dei brancardi.

### Dal vivo: com'è dentro

Internamente la fortwo propone soluzioni di arredamento molto interessanti con una plancia dallo stile moderno, un approccio alla multimedialità molto spinto ed una strumentazione semplice ma leggibile. Peccato per la scomparsa di orologio e contagiri dalla parte alta della plancia (ora relegati a sinistra sotto al montante), per

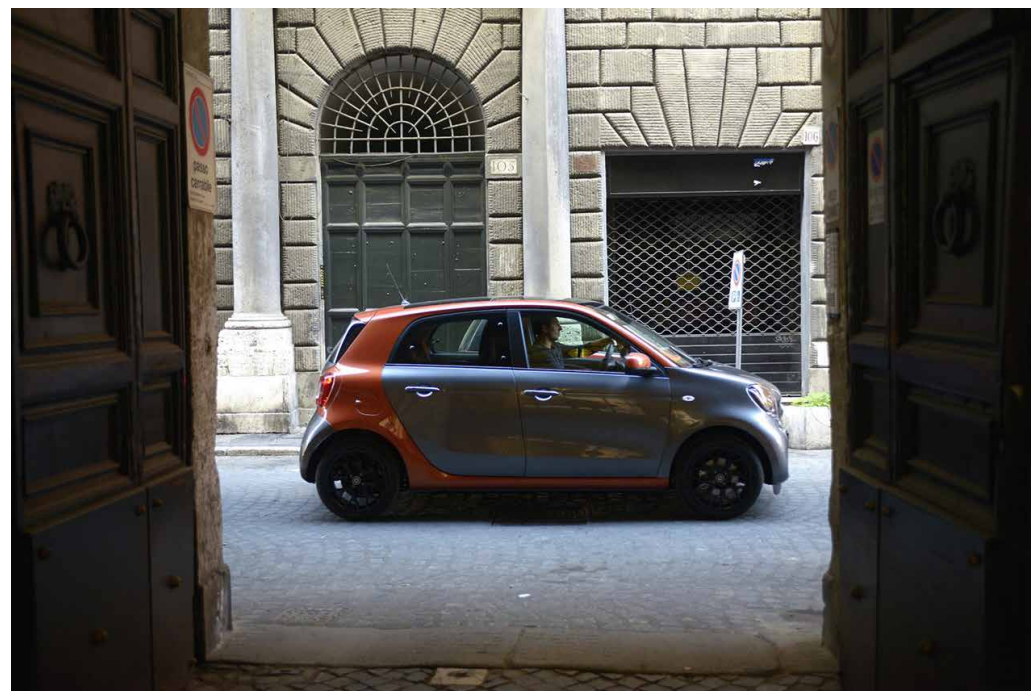
il posizionamento sul piantone dello sterzo (regolabile in altezza) della chiave d'avviamento e per le numerose derivazioni Renault di diverse componenti: nulla contro la qualità ma una personalizzazione almeno del pomello del cambio, per intenderci, sarebbe costata poco ed avrebbe fatto apparire in modo meno evidente la genesi comune del progetto. Buono lo spazio a bordo: davanti si sta comodi e si trova velocemente una posizione di guida adatta alle proprie esigenze mentre dietro l'accesso è davvero agevole ma lo spazio è buono solamente per occupanti di taglia media. Degna di nota, ma ormai è la tendenza del segmento, l'assenza del classico finestrino con apertura a "ghigliottina" sostituito da una più economica a compasso. Il bagagliaio non è esaltante, solo 185 litri, ma in realtà ci sono molte

possibilità di ampliare un vano che comunque si dimostra già di per sé sufficiente per il trasporto di almeno due trolley: gli schienali posteriori si possono abbattere progressivamente ed attraverso uno specifico "movimento" la seduta posteriore può essere ribaltata in avanti creando ulteriore spazio in altezza per gli oggetti più voluminosi. Come se non bastasse la stessa sorte tocca anche allo schienale del passeggero anteriore che, ribaltandosi in avanti, lascia due metri e venti di spazio libero per caricare anche i componenti di un armadio Ikea. Per quanto riguarda l'approccio multimediale abbiamo trovato molto intelligente la possibilità di utilizzare il proprio smartphone come navigatore, mp3 player e molto altro ma altrettanto in linea con le esigenze di una clientela trasversale quella di offrire un sistema multimediale vero: un pacchetto che si dimostra molto efficace, dal prezzo

relativamente contenuto ed in grado di offrire un notevole miglioramento estetico ad una plancia già di per sé molto moderna nello stile.

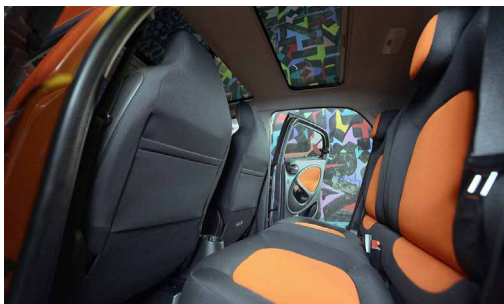
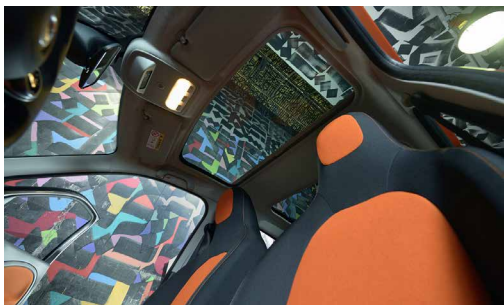
### Le nostre impressioni di guida

Su strada la prima cosa che stupisce è il diametro di sterzata: la forfour gira su sé stessa in modo sorprendente e questo permette non solo una grande agilità nel traffico ma anche maggiore facilità d'azione nei centri storici con vie strette (situazione tipica in Italia...) e particolare agilità nelle manovre di parcheggio. In termini di guida non stupisce per prestazioni sportive e l'assetto è tendenzialmente sottosterzante: il comportamento, però, è sempre molto sicuro e ben assistito da un impianto frenante ben dimensionato e da un sistema ESP molto sofisticato vista anche la presenza della funzione di correzione del vento laterale. Un plus, quest'ultimo, che fa della









smart forfour un'ottima vettura da città alla stregua della disponibilità di coppia del motore 0,9 turbo benzina: si tratta di un motore ricco di coppia, molto silenzioso anche perché installato posteriormente, ed in grado di assicurare consumi molto contenuti: nel corso della nostra prova abbiamo registrato circa 15 km/l. Meno interessante, ovviamente, la performance del 71 CV anche se questo non significa che non sia un motore in linea con le esigenze di una vettura come la forfour. In particolar modo se non si usa la vettura per lunghi tragitti fuoriporta il mille aspirato può essere una scelta interessante in quanto poco assetato, comunque molto silenzioso e decisamente regolare in termini di erogazione. Buono per entrambi i motori il comportamento del cambio a cinque marce, che ci è sembrato morbido da azionare e preciso negli innesti. Decisamente interessante anche il cambio a doppia frizione che però non è regalato: 1.000 euro rappresenta una cifra che può far convertire molti aficionados della guida senza frizione anche sulla smart fortwo che sin dall'origine aveva abituato i suoi clienti all'automatico di serie.

### In conclusione

La nuova forfour è una vettura decisamente diversa dalla sua progenitrice del 2004. Talmente diversa da aver dato lei stessa l'origine alla nuova generazione di fortwo invece che esserne, come accadeva in passato, semplicemente ispirata sotto il profilo estetico. Molto interessanti gli allestimenti proposti, che incontrano diverse tipologie di clientela, buona la proposta di motori: vero manca il diesel ma i consumi delle nuove unità sono particolarmente contenuti. ■





## AUDI PROLOGUE L'AUTO CHE GUIDA DA SOLA SI CONTROLLERÀ CON LO SMARTWATCH

Presentata al CES 2015 di Las Vegas la Audi Prologue piloted driving concept, un altro prototipo a guida autonoma

La Casa dei Quattro Anelli ha presentato una versione aggiornata della Audi Prologue Concept, capace di guidare autonomamente. Come sulla A7 piloted driving concept, il sistema di guida utilizza vari tipi di sensori come scanner laser, videocamere (alcune delle quali anche 3D), radar e recettori a ultrasuoni. Tutti i dati acquisiti sono gestiti poi da una unità centrale che rielabora le informazioni ricevute, conducendo la vettura in totale autonomia. L'auto è inoltre equipaggiata con il sistema

Audi Connect, dotato di modulo LTE integrato e in grado di riconoscere il tipo di cellulare collegato, Android o iOS, per mezzo di una porta USB e avviare così l'interfaccia adeguata. Non è finita qui...

La vettura può interagire con il guidatore tramite un'app per smartwatch che consente di aprire/chiedere ed avviare la vettura, ma anche visualizzare informazioni aggiornare relative al veicolo, nonchè modificarne la configurazione. Un'automobile ricca di contenuti

tecnologici, ma anche dal punto di vista meccanico. La Audi Prologue concept, infatti, è spinta di un motore V8 biturbo TFSI abbinato a una trasmissione e-tiptronic da 8 rapporti (integrata con un motore elettrico) e ad una batteria agli ioni di litio da 2,6 kWh.

Il sistema nel complesso fornisce una potenza massima di 677 CV e 950 Nm di coppia. La coupè tedesca è in grado di passare da 0 a 100km/h in 3,5 secondi. I consumi sono dell'ordine dei 7,9 litri ogni 100 km. ■



## VOLVO S60 CROSS COUNTRY PRIMA BERLINA DI LUSO CROSSOVER

Al Salone di Detroit, Volvo presenta la nuova S60 Cross Country, vettura incline all'avventura ma modaiola

**L**a potremo vedere dal vivo in occasione del Salone dell'Auto di Detroit che si terrà dal 17 al 25 gennaio. Come la V60 Cross Country, lanciata di recente, S60 Cross Country ha un'altezza da terra maggiorata di 65mm (2,5 pollici) e la stessa robusta trazione integrale. S60 Cross Country sarà anche disponibile nella versione con trazione anteriore in Europa e in altri mercati selezionati. La dirigenza Volvo ha identificato una nicchia di

mercato ben precisa in cui collocare questa berlina dalla linea più potente e dalla postura rialzata. S60 Cross Country piacerà a chi è alla ricerca di una berlina emozionante e robusta, senza dover tuttavia rinunciare ai chiari vantaggi offerti da un crossover. La nuova proposta del marchio scandinavo verrà proposta con cerchi da 18" e 19" e pneumatici con profilo alto, che contribuiranno a un maggiore confort e sottolineando la natura di fuoristrada dell'auto. «Vogliamo analizzare più

in profondità il mercato servendoci del nostro marchio Cross Country. Abbiamo già fatto una cosa simile nel 1997 con V70 Cross Country e quell'esercizio portò alla nascita di un segmento completamente nuovo. In questo nuovo modello abbiamo incluso tutti i benefici derivanti dalle caratteristiche tipiche del marchio Cross Country, proponendo al tempo stesso un'espressione assolutamente unica di una natura incline all'avventura e al fuoristrada, in una livrea decisamente sportiva e distintamente alla moda» ha dichiarato Lex Kerssemakers, Senior Vice President Strategia di Prodotto & Gestione Linea Veicoli di Volvo Cars.

### Come sarà motorizzata

Volvo S60 Cross Country verrà lanciata con una gamma completa di motorizzazioni che va dalla potente unità a benzina T5 con trazione integrale in grado di erogare fino a 254 CV e disponibile negli USA (250 cv), in Canada, in Russia (249 cv per motivi fiscali), in Europa, al motore diesel D4 da 190 CV con trazione anteriore. Verrà inoltre proposta un'unità diesel D4 con trazione integrale basata sul collaudato 5 cilindri diesel da 2.4 litri. L'avvio della campagna per gli ordini per S60 Cross Country è previsto per l'inizio dell'estate. Ancora top secret i prezzi. ■





## LEXUS GS F ALTRO CHE TURBO E DOWNSIZING, LARGO AL V8 ASPIRATO!

Arriva a Detroit la mostruosa Lexus GS F che in netta controtendenza rispetto al mercato delle sportive sfoggia un poderoso V8 da 5.0 litri aspirato, in grado di sprigionare 473 CV

**L**exus, il marchio che insieme a "mamma" Toyota ha fatto dell'ibrido la sua bandiera, sembra che ci abbia davvero preso gusto a mostrare anche un altro volto, ben più sportivo e accattivante. Un'immagine sicuramente meno vicina ai concetti di eco-friendly ed efficienza, che vuole prendere per la gola i più grandi appassionati di motori. La nuovissima ed estrema sportiva RC F Coupé presto sarà in buona compagnia. Il costruttore

giapponese ha già annunciato che al prossimo Salone di Detroit infatti sarà svelata in anteprima mondiale l'inedita Lexus GS F, versione ad altissime prestazioni pensata per sfidare a testa alta Mercedes E 63 AMG, BMW M5 e Jaguar XFR-S.

### Altro che turbo!

Poco interessato ai concetti di downsizing, almeno in questo segmento di mercato, il costruttore giapponese monta sotto al cofano della berlina

estrema un poderoso V8 aspirato da 5.0 litri in grado di sprigionare 473 CV e di scaricare al suolo qualcosa come 389 Nm di coppia massima. Tutta questa potenza mostruosa viene gestita attraverso un robusto cambio automatico a otto marce, azionabile naturalmente anche in modalità manuale grazie ai paddles posti dietro al volante. I vertici Lexus hanno già confermato poi che la nuova GS F sarà offerta con il Torque Vectoring Differential, in grado di trasmettere maggiore motricità in uscita di curva. Disponibili tre diverse tarature: Standard, Slalom e Track a seconda delle esigenze di guida. Completano il quadro tecnico sospensioni sportive con taratura specifica e un telaio irrigidito. Look

inconfondibile. Difficile scambiare il modello sportivo F con una più comune GS. Il look infatti è di quelli che si fanno notare ad un primo sguardo grazie ad un nuovo frontale con vistosissime prese d'aria, ma anche attraverso minigonne dedicate e gli immancabili quattro terminali di scarico sovrapposti. Non possono mancare poi cerchi in lega da 19 pollici, gruppi ottici posteriori fumé e uno spoiler montato sul portellone posteriore. L'aspetto da vera supercar continua all'interno, dove spiccano sedili sportivi bicolore e dettagli in fibra di carbonio, oltre a cuciture a vista e finiture in metallo. Al momento non si conoscono prezzi e tempi di commercializzazione previsti per il mercato europeo. ■





## FIAT SEMPRE PIÙ VICINO IL RITORNO DELLA 124 SPIDER. NASCERÀ SU BASE MAZDA

di [Matteo Valenti](#) | Sfumata l'ipotesi Alfa Romeo il pianale della nuova Mazda MX-5 si avvia a dare vita ad una spider a trazione posteriore con marchio Fiat. E sembra che si chiamerà 124 Spider, in omaggio alla leggendaria carbiolet italiana

La notizia della collaborazione tra Mazda e il Gruppo Fiat arriva come un fulmine a ciel sereno. La nuova generazione di MX-5, la roadster più venduta del mondo, darà vita, in un secondo momento, anche ad una piccola sportiva coperta a trazione posteriore con marchio italiano. I vertici

torinesi lasciano sottintendere in maniera nemmeno troppo velata che la base meccanica della Miata verrà utilizzata per dare vita all'erede della mitica Alfa Romeo Spider, un modello uscito di scena a metà degli anni '90 (escludiamo per il momento l'ultima Spider del 2006 che nasceva su base Brera con trazione anteriore).

### Sfuma l'ipotesi Alfa Romeo

L'opportunità sembra davvero ghiotta. Del resto la MX-5, fin dalla sua prima generazione, nata nel 1989, si è sempre ispirata proprio alla filosofia costruttiva della Spider Alfa Romeo. Trazione posteriore, motore anteriore longitudinale, leggerezza e tanto divertimento alla guida. Il pianale messo a disposizione da Mazda sembra davvero perfetto quindi per far rinascere il mito in plen air del Biscione, che verrebbe comunque costruito dai Giapponesi nello stabilimento di Hiroshima, insieme alla MX-5. Poi qualcosa si inceppa. Il numero uno di Fiat, che nel mentre è diventata FCA, in occasione di un Salone di Ginevra annuncia candidamente che la piccola sportiva su base Mazda non nascerà a marchio Alfa Romeo. La Casa di Arese infatti nel frattempo è diventata l'oggetto di un piano di rilancio in grande stile,

che vuole portare il Biscione a competere con i migliori marchi premium tedeschi. Le nuove Alfa Romeo non saranno più vetture compatte – MiTo e Giulietta non avranno eredi – ma auto di segmento superiore, a trazione posteriore, presumibilmente con motori diesel e benzina a sei cilindri. E saranno auto che per sfondare sul mercato punteranno molto, anzi moltissimo, sul concetto di Made in Italy, tanto che verranno assemblate tutte interamente in Italia.

### 124 Spider: registrato il brevetto per la denominazione

All'interno di una strategia di questo tipo non c'è più posto per una Spider prodotta da Mazda in Giappone, ma Marchionne conferma che la partnership con Mazda non è sciolta, anzi. Ecco quindi spuntare le prime ipotesi. Il pianale della





MX-5 darà vita ad una Fiat, magari l'erede della leggendaria 124 Spider.

A più di un anno di distanza, con la nuova MX-5 che si appresta a raggiungere i mercati in primavera, arriva una prima conferma. Secondo la testata americana Auto Guide infatti, il Gruppo FCA avrebbe depositato negli USA, in data 12 dicembre, il brevetto per la denominazione. L'ufficio è lo "U.S. Patent and Trademark Office" e i documenti consegnati nella categoria "automobiles and their structural parts and motors and engines" riguarderebbero due versioni: la 124 e la 124 Spider.

### Potrebbe arrivare anche la Coupé?

L'ipotesi quindi è ancora più ghiotta perché riguarderebbe la nascita di due varianti di carrozzeria, una chiusa e una aperta. A dieci anni dall'uscita di scena dell'ultima Fiat scoperta a due posti quindi, la Barchetta, potremmo assistere davvero al ritorno di un modello sportivo a marchio italiano, per di più a trazione posteriore. La 124 Spider come annunciato sarà costruita direttamente in Giappone nello stabilimento Mazda di Hiroshima ma si differenzierà dalla MX-5 per il design ma soprattutto per i motori, che saranno italiani. **A**



primo posto assoluto della classifica, con un grande distacco nei confronti di tutti gli altri. Infatti al secondo posto si trova la Romania con un +124%, seguita dalla Grecia e dalla Bulgaria, rispettivamente con +108% e +102%. Poi vengono tutti gli altri, l'Estonia e la Slovacchia con il 94%, Cipro con il 91%. Al fondo della graduatoria troviamo, invece, gli Stati più virtuosi, partendo da Svezia (+9%), Germania (+11%) e Inghilterra (+18%), seguite a ruota da Belgio (24%), Spagna (26%) e Francia (30%). Ma quali sono le infrazioni più frequenti tra gli Italiani? I primi tre gradini del podio sono occupati dal divieto di sosta, dall'uso del cellulare e dall'eccesso di velocità; poi troviamo i semafori rossi, la guida senza casco o senza cinture, seguiti dal passaggio in ZTL e in divieto di accesso. Infine le infrazioni più gravi, come la guida privi di patente, assicurazione o documenti di circolazione.

### Pochissimi pagano subito

Curiosamente però la stragrande maggioranza dei multati ritiene di essere incolpevole. Secondo i dati dell'indagine infatti è emerso che solo due italiani su dieci pagano la multa senza contestazione, mentre il restante 78% impugna il verbale dinanzi al Prefetto o al Giudice di Pace. Poche invece le differenze a livello territoriale, segno che la presentua indisciplinazione al volante è costume che unisce in coro tutti gli italiani. Le multe sono aumentate del 992% nel Nord Est, del 975% nel Centro, del 911% nel Nord Ovest, del 902% nel Sud e del 868% nelle Isole. Quanto alla classifica delle città più multate, spiccano Milano, Napoli e Aosta con una multa ogni 10 secondi, seguite da Roma, Torino e Venezia con 12 secondi, Genova, Firenze e Bari con 13 secondi, Pescara, Bologna, Ancona e Perugia con 14 secondi, Caserta, Verona e Palermo con 18 secondi. Chiudono la classifica Potenza, Reggio Calabria Cagliari e Campobasso con 24 secondi.

## MULTE AUMENTATE DEL 987% IN CINQUE ANNI. MA È TUTTA COLPA DEGLI ITALIANI?

di Matteo Valenti | Negli ultimi anni in Italia le multe sono aumentate in maniera esponenziale rispetto ai Paesi europei. E' tutta colpa dell'indisciplinazione degli italiani o qualcosa non torna?

**S**ono dati sconcertanti quelli che emergono dall'ultima indagine elaborata sulle Polizie locali e stradali dei singoli stati dell'Europa. Dati che per l'ennesima volta finiscono per mettere in cattiva luce il nostro Paese agli occhi dei nostri vicini di casa europei. Secondo il Centro Studi e Ricerche Sociologiche "Antonella Di Benedetto" di Krls Network of Business Ethics infatti, l'Italia

è al primo posto in Europa per l'incremento delle multe ad automobilisti e motociclisti. Negli ultimi cinque anni le sanzioni sono aumentate nel nostro Paese del 987%.

### Italia: multe aumentate di dieci volte in cinque anni

In altre parole in un solo lustro le multe sono cresciute di dieci volte, un valore che ci pone al





## Tutta colpa degli Italiani?

Ma è veramente tutta colpa dello stile di guida spericolato degli Italiani? Se da un lato dobbiamo ammettere che parte degli aumenti sia senza dubbio dovuta ad una componente di indisciplina, dall'altro il divario tra le percentuali riscontrato con gli altri Paesi europei impone una riflessione. Mentre da noi gli aumenti sono nell'ordine del 980% il secondo inseguitore in classifica, la Romania, non va oltre una percentuale del 124%. I Paesi poi con un'economia paragonabile a quella italiana – Francia, Germania, Regno Unito e Spagna – si fermano tutti a percentuali a due cifre, che in alcuni casi scendono ad un aumento quasi trascurabile, solo dell'11% (Germania). Qualcosa non torna. In Italia infatti, come abbiamo denunciato più volte, negli ultimi anni abbiamo assistito impotenti al proliferare di autovelox e telecamere per l'accertamento di infrazioni (semafori,

limiti velocità, ecc.). Strumenti che sulla carta dovrebbero servire a migliorare la sicurezza in tratti di strada particolarmente pericolosi e che invece troppo spesso vengono installati in presenza di limiti di velocità improbabili, quasi del tutto impossibili da rispettare, all'unico scopo di fare cassa.

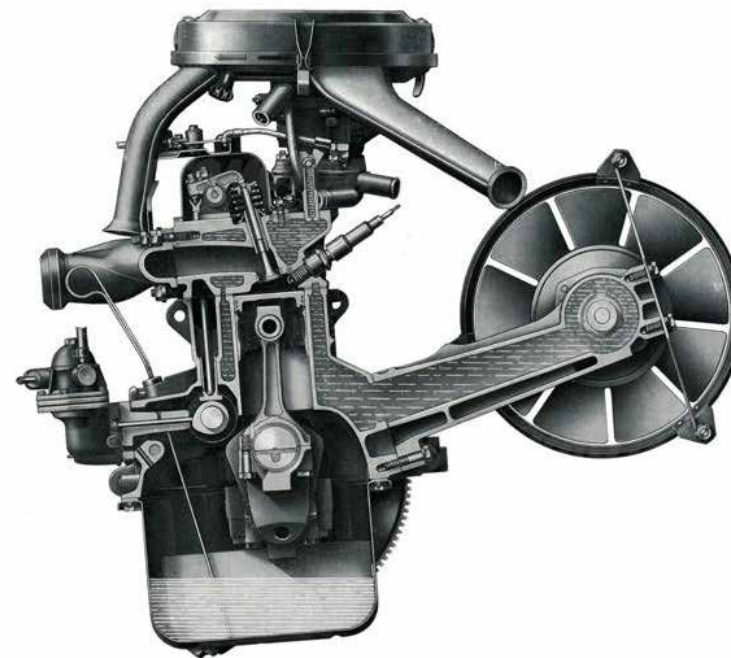
## Autovelox: strumento di "finanza creativa"

Una conseguenza delle più recenti manovre finanziarie. I rubinetti statali si sono chiusi sempre di più nei confronti delle amministrazioni comunali, che nel frattempo si sono dovute ingegnare in ogni modo per far quadrare i conti. E a farne le spese sono i cittadini, che devono fare i conti con occhi elettronici spuntati come funghi, calibrati per trasformarsi in vere e proprie trappole che nulla hanno a che fare con il miglioramento della

sicurezza. Qualche esempio? I nuovi autovelox di Milano, che hanno prodotto una tale mole di sanzioni che nemmeno l'amministrazione comunale riesce più a gestire, o i T-Red di Segrate, che colpiscono migliaia di pendolari ogni giorno. Ma esempi simili si possono trovare anche a Roma e in tantissimi comuni della Penisola, anche i più piccoli e insospettabili.

L'aumento vertiginoso del numero di sanzioni nel nostro Paese è dovuto quindi solo in minima parte alla spericolatezza degli Italiani ed è da addebitare molto di più alla "finanza creativa" di certe amministrazioni. Per concludere ricordiamo che le multe dovrebbero essere strumenti per disciplinare il comportamento sulle strade e, in un sistema che funziona a dovere, dovrebbero aumentare soltanto in misura impercettibile o addirittura diminuire. Come succede, del resto, in tutti gli altri Paesi europei... ▀





Nel quadricilindrico della Fiat 850 la distribuzione era ad aste e bilancieri e il basamento in ghisa con canne integrali

## LE AUTO A MOTORE POSTERIORE DALLA ZAZ 695 ALLA FIAT 126

di Massimo Clarke | Per non dimenticare la Fiat 850, la Simca 1000, la Hillman Imp e altre grandi protagoniste della nostra storia

**N**egli anni Sessanta le vetture di gran serie con motore posteriore hanno vissuto la loro epoca d'oro, raggiungendo una straordinaria diffusione; poi ha iniziato ad affermarsi lo schema "tutto avanti", che oggi domina incontrastato (fino a una certa cilindrata). Il 1960 ha visto l'entrata in scena di due auto con motore posteriore non solo profondamente diverse per quanto riguarda l'impostazione tecnica e il tipo di utenza al quale

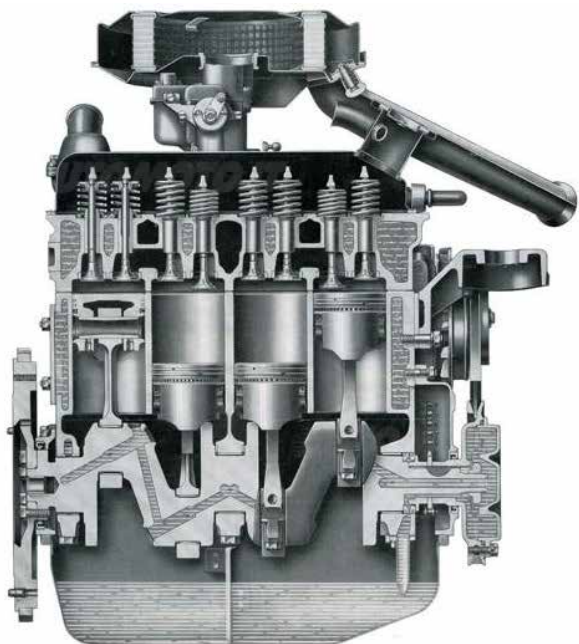
erano destinate, ma che addirittura appartenevano a due mondi opposti, tanto geograficamente quanto ideologicamente.

### La russa ZAZ 695 e l'americana Chevrolet Corvair

Si tratta della americana Corvair, nuova compact della Chevrolet, e della russa Zaporozhets ZAZ 965, prima autentica auto del popolo sovietica. Quest'ultima era azionata da un motore a

quattro cilindri a V di 90° raffreddato ad aria ed era stata studiata all'insegna della massima robustezza, concedendo ben poco alle prestazioni e al confort di pilota e passeggeri. I progettisti si erano fortemente ispirati alla Fiat 600, eccezion fatta per il motore. Date le condizioni delle strade, le sospensioni erano state realizzate in modo da portare le parti meccaniche a una cospicua distanza dal suolo; la soluzione funzionava, ma influenzava negativamente il comportamento in curva. La grande semplicità costruttiva e l'eccellente accessibilità meccanica agevolavano notevolmente l'effettuazione degli interventi riparativi, che spesso dovevano essere eseguiti in condizioni di emergenza, dato che le officine meccaniche per auto all'epoca in Unione Sovietica erano ben poche. La prima versione della ZAZ 965 aveva una cilindrata di 750 cm<sup>3</sup> e disponeva di 23 cavalli. Nella seconda, apparsa nel

1962, la cilindrata è stata portata a 890 cm<sup>3</sup> e la potenza è passata a 27 cavalli. Nel 1967 è stata la volta della ZAZ 966, per la cui realizzazione i progettisti si sono ispirati alla NSU Prinz; l'anno successivo alla versione di 890 cm<sup>3</sup> (la cui potenza era aumentata, raggiungendo i 30 CV) ne è stata affiancata una nuova, di 1197 cm<sup>3</sup>, da 40 cavalli. Nel 1971 è arrivata la ZAZ 968, rimasta in produzione fino all'inizio degli anni Ottanta. Per quanto riguarda la Chevrolet Corvair, si è trattato di un coraggioso tentativo da parte dell'industria americana di rompere con la tradizione dei V8 e dei sei cilindri in linea, con motore anteriore e trazione posteriore, e di proporre qualcosa di realmente innovativo: tutto dietro, boxer e con raffreddamento ad aria. Il grande successo che la Volkswagen stava ottenendo tanto in Europa quanto negli USA aveva di certo largamente influenzato questa scelta... La vettura, molto



Il motore della Fiat 850 derivava da quello della 600. In questa sezione longitudinale si possono notare i tre supporti di banco e le valvole parallele e disposte su di uno stesso piano

gradevole esteticamente, ha avuto una discreta accoglienza, ma non ha avuto un particolare successo e la sua produzione è terminata dopo poco più di sei anni. Il motore a sei cilindri contrapposti, con distribuzione ad aste e bilancieri, inizialmente aveva una cilindrata di 2,3 litri ed erogava 80 cavalli. In seguito entrambi questi valori sono aumentati, fino a raggiungere rispettivamente 2,7 litri e 110 cavalli. Alla Corvair spetta un posto di riguardo nella storia della tecnica automobilistica in quanto è stata la prima vettura di serie, assieme alla Oldsmobile Jetfire, a essere prodotta anche in versione sovralimentata mediante turbocompressore (dal 1962).

### Parola ai Francesi: Simca 1000 e Renault 8

In Francia un'altra grande casa è passata al "tutto dietro", rimanendo fedele a lungo a tale

schema per il suo modello di punta. Si tratta della Simca, che nel 1961 ha messo in produzione la 1000, una vettura dalla estetica piacevole e moderna e dalle ottime caratteristiche complessive. Il motore era un quattro cilindri in linea longitudinale con distribuzione ad aste e bilancieri, basamento in ghisa con canne integrali e cinque supporti di banco. L'alesaggio era di 68mm e la corsa di 65 mm, per una cilindrata complessiva di 944 cm<sup>3</sup>. La potenza è passata dagli iniziali 35 cavalli a 45 e infine a 50 (a 5200 giri/min). La Simca 1000 ha avuto un notevole successo e la sua produzione è terminata solo nella seconda metà degli anni Settanta; in totale gli esemplari costruiti sono stati circa 1.600.000. A questa vettura la Renault ha replicato con la 8, entrata in commercio nel 1962. Ad azionarla provvedeva un nuovo motore di 956 cm<sup>3</sup> (alesaggio x corsa = 65 x 72 mm) che erogava 44 cavalli e che, come

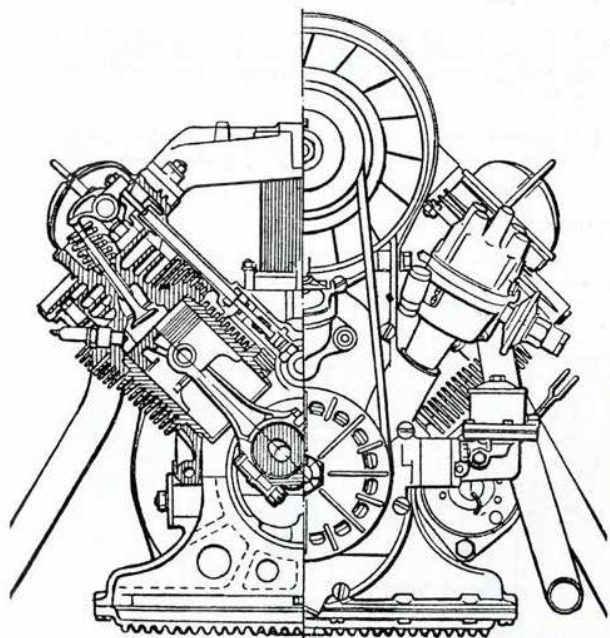


quelli delle precedenti Dauphine e 4 CV, aveva le canne dei quattro cilindri riportate "in umido" e munite di bordino d'appoggio inferiore. In questo caso però i supporti di banco erano cinque e non tre. La distribuzione era sempre ad aste e bilancieri. In seguito è apparsa anche una versione di questo motore con una cilindrata di 1108 cm<sup>3</sup> e una potenza superiore. La 8 è stata prodotta in Francia fino al 1973 e in Spagna fino al 1976.

### Hillman Imp: il motore posteriore secondo gli Inglesi

In Inghilterra il gruppo Rootes, che raggruppava marchi storici come Hillman, Humber, Sunbeam e Singer e che disponeva di diversi importanti stabilimenti, ha deciso di entrare con decisione nel settore delle utilitarie realizzando una vettura destinata a diventare la diretta rivale della Mini. Nel 1963 è così nata la Hillman Imp, dalla

gradevole estetica e dalle soluzioni tecniche di notevole interesse. Si trattava dell'unica vettura inglese prodotta in gran serie con motore posteriore, nella quale per di più quest'ultimo era interamente in lega di alluminio. I quattro cilindri erano in linea e la distribuzione con albero a camme in testa comandato da una catena. Questo motore derivava dell'ottimo Coventry-Climax FWMA, debitamente adattato per essere costruito in grandi numeri su moderne linee di lavorazione. Le canne dei cilindri, in ghisa, venivano incorporate nel basamento all'atto della fusione di quest'ultimo. La cilindrata di 875 cm<sup>3</sup> era ottenuta abbinando un alesaggio di 68 mm con una corsa di 60,3 mm. La potenza era di 42 cavalli a 5300 giri/min. Questa simpatica piccola automobile all'inizio della sua storia ha avuto alcuni problemi che sono poi stati risolti ma che ne hanno in una qualche misura limitato il successo.



La Zaporozhets ZAZ 965 era azionata da un motore a quattro cilindri a V di 90° raffreddato ad aria e con distribuzione ad aste e bilancieri, la cui semplice struttura è ben osservabile in questa sezione

Inoltre, il costo di produzione era relativamente elevato e i margini di profitto modesti. La Imp è stata costruita in circa 440.000 esemplari, gli ultimi dei quali hanno lasciato le linee di montaggio nel 1976.

### Skoda: un passato a motore posteriore

Nel 1964 sono comparse due auto a motore posteriore destinate ad avere un notevole successo e a rimanere in produzione per numerosi anni. Si tratta della Fiat 850 e della Skoda 1000 MB. L'azienda cecoslovacca aveva già familiarizzato con il concetto del "tutto dietro" costruendo un congruo numero di Tatrplan (evoluzione della Tatra T 107) nella prima metà degli anni Cinquanta. La nuova vettura, divenuta la capostipite di una lunga e fortunata serie di modelli, era la 1000 MB, azionata da un motore a quattro

cilindri in linea raffreddato ad acqua di 988 cm<sup>3</sup> che nella versione iniziale aveva una potenza di circa 35 cavalli, ben presto portata a 48. Nel 1968 è entrata in produzione anche la versione di 1107 cm<sup>3</sup>.

Questi due motori hanno azionato la S 100 e la S 110, apparse nel 1969. In seguito la Skoda, pur mantenendo il motore posteriore, nei modelli 105 e 120 presentati nel 1976 ha spostato anteriormente il radiatore. Queste vetture rimaste in listino per ben 14 anni sono state prodotte in quasi due milioni di esemplari. I nuovi motori di 1046 e di 1174 cm<sup>3</sup> che le equipaggiavano erogavano potenze comprese tra 45 e 54 cavalli, a seconda delle versioni. Nel 1984 queste auto sono state leggermente "rivisitate" (principalmente a livello estetico) e alla gamma è stata aggiunta la 130, con motore portato a 1289 cm<sup>3</sup> e con una potenza di 59 cavalli.



### Fiat: dalla sportiva 850 alla mitica 126

Largamente derivata dalla Fiat 600 ma di prestazioni e di livello superiori era la 850, costruita con successo anche in simpatiche versioni coupé e spider. Il motore era stato "estrapolato" da quello della 600 D; si trattava quindi di un quadricilindrico in linea raffreddato ad acqua, con tre supporti di banco e distribuzione ad aste e bilancieri. L'alesaggio di 65 mm era abbinato a una corsa di 63,5 mm. La potenza era di 34 cavalli per la versione normale e di 37 per la versione "Super". Nel 1968 è apparsa la 850 Special con potenza portata a 47 cavalli. Sulla versione coupé è stata montata la nuova versione di 903 cm<sup>3</sup> del motore (che poi ha equipaggiato vetture come la 127 e la A 112), ottenuta portando la corsa a 68 mm, che disponeva di 52 CV. La produzione della 850 è terminata nel 1971 (ma la versione Sport



ha continuato a uscire dalle catene di montaggio per un altro anno circa). In totale gli esemplari costruiti sono stati più di 2.300.000. La Fiat ha realizzato un'altra vettura a motore posteriore, che ha ottenuto una grande diffusione e che è stata fabbricata in Italia fino al 1979, ma ha continuato ad essere prodotta in Polonia addirittura fino al 2000. Si tratta della 126, azionata da un bicilindrico in linea raffreddato ad aria che nella prima serie, comparsa nel 1972, era eguale a quello della ultima versione della 500. Con una cilindrata di 594 cm<sup>3</sup> (alesaggio x corsa = 73,5 x 70 mm), erogava 23 cavalli a 4200 giri/min.

Cinque anni dopo questo motore è stato portato a 652 cm<sup>3</sup> e la potenza è aumentata di un cavallo. Nel 1987 ha fatto la sua comparsa un nuovo motore, sempre a due cilindri in linea ma con architettura a sogliola e raffreddamento ad acqua. La cilindrata è cresciuta ulteriormente, passando a 704 cm<sup>3</sup>, e la potenza ha raggiunto i 33 cavalli. Per concludere la rassegna delle "auto per tutti" con motore posteriore, merita infine un cenno anche la Fiat 133, costruita solo in Spagna dalla Seat tra il 1974 e il 1982, che non è mai stata importata in Italia. Era azionata dallo stesso motore di 843 cm<sup>3</sup> e da 34 cavalli della 850. ■



## CINQUONE ROMEO FERRARIS UN MOSTRO (OMOLOGATO) DA 250 CV

di **Maurizio Vettor** | Il noto preparatore milanese ha allestito Cinquone partendo da una Fiat 500 Abarth. Animo racing ma in regola con il codice della strada e Euro 6. Potenze fino a 250 cv

Il nome fa sorridere ma il suo animo è bellicoso. Il Cinquone, l'ultima creatura del noto preparatore di Opera, in provincia di Milano, non è solo tremendamente aggressiva grazie al kit estetico, ma è anche un concentrato di potenza e pure prestazioni.

### Kit estetico e pacchetto Leggero

Partendo dalla base della Fiat 500 Abarth, il Cinquone presenta un kit widebody che include un

nuovo cofano, paraurti modificati e minigonne laterali riviste. Il modello dispone inoltre di scarico centrale e cerchi in lega personalizzati da 18 pollici. Come se non bastasse, i clienti possono anche ordinare un pacchetto chiamato, manco a dirlo, Leggero, tutto in fibra di carbonio. Un kit comprendente anche le calotte dei retrovisori e lo spoiler posteriore che permette di scendere di peso sino alla soglia di 970 kg, ben 60 kg in meno delle vetture di serie. Per l'allestimento interno,

Ferraris propone innumerevoli opzioni per soddisfare ogni richiesta del cliente.

### Preparazione motore: tre livelli

Il Cinquone entry-level ha un motore T-Jet 1.4 litri con 160 CV (117 kW) e 230 Nm di coppia, collegato ad una trasmissione manuale a cinque velocità che consente al modello di accelerare da 0-100 km/h in 7,4 secondi con una velocità massima di 211 km/h. Si passa poi al Cinquone S con un motore potenziato che sviluppa 210 CV (154 kW) e 310 Nm di coppia. Ciò consente alla vettura di coprire gli 0-100 km/h in 5,7 secondi su una velocità massima di 232 km/h. Infine, la ciliegina. Il Cinquone Corsa che vanta 248 CV (182 kW) e 330 Nm di coppia. Udite udite: 0-100 km/h in 5,5 secondi con velocità massima di oltre 240 km/h. Per trasmettere a terra tutte queste potenze, gli assetti non potevano certo rimanere di serie. Per questo le nuove vetture di Ferraris sono dotate di assetti completi e regolabili, sviluppati in collaborazione con Bilstein ed Eibach.

Infine, i cerchi sono, per tutti i modelli, da 18 pollici, dal design esclusivo, e "calzano" coperture da 215/35. Purtroppo, il Cinquone non sarà a buon mercato: i prezzi chiavi in mano vanno dai 47.762 € per la berlina entry-level a 69.220 € per il Cinquone Corsa Cabrio.

### SCHEDA TECNICA riassuntiva

Motore - Al propulsore 1.4 TjetNew del modello di serie si aggiungono, per i modelli S e Corsa, una turbina maggiorata by Romeo Ferraris e un intercooler singolo da 650x170 millimetri  
Centralina - Tutti i modelli beneficiano di un software specifico sviluppato da Romeo Ferraris  
Scarico - Sistema completo by Romeo Ferraris con terminale centrale sui modelli S e Corsa  
Assetto - I modelli S e Corsa sono dotati di un sistema coilover regolabile in altezza e sviluppato con Eibach e Bilstein. In opzione è disponibile la regolazione a tre vie: altezza, compressione, estensione. Kit Leggero - Riduzione di peso a 970Kg (optional) ■





## MICHAEL SCHUMACHER NON ERA IL PIÙ SIMPATICO MA CI LASCIA ANCORA OGGI SENZA PAROLE

di [Paolo Ciccarone](#) | Michael Schumacher non era di certo il pilota più estroverso e simpatico in F1. Ma è quello che ha vinto più di tutti, che ci ha regalato le emozioni più forti in Ferrari e che ancora oggi ci lascia con il fiato sospeso

**E'** passato un anno dal terribile incidente sugli sci di Michael Schumacher e la sua riabilitazione prosegue lenta. Eppure, nell'immaginario collettivo, anche se il campione tedesco ha smesso di correre da anni, resta intatto l'interesse e l'affetto per le sue condizioni fisiche. Anche se Michael ha vinto due titoli con la Benetton e ha concluso la carriera con la Mercedes, la sua tuta rosso Ferrari è quella che rimane impressa nella mente di tutti.

### Schumacher: ferrarista per sempre

Quindi, a torto o a ragione, Schumacher ferrarista per sempre. E di conseguenza, come accaduto ai grandi del passato che hanno indossato quella divisa (pensate ad Alboreto che ha corso ancora sei stagioni con altri team ma lo ricordiamo sempre col rosso 27 o a Gilles Villeneuve) è rimasto impresso per sempre nella mente di tutti. La domanda che ti fa l'appassionato è sempre

la stessa: come sta Schumacher? E ti guardano come se, facendo parte dell'ambiente, tu sapessi qualcosa che non hai scritto. Invece no, nessuno di chi opera nel settore dei media sa veramente come sta Schumacher, in che condizioni versa a casa sua con la famiglia, quanto tempo ci vorrà per il recupero e se avverrà mai. Nessuno lo sa, ma qualcuno scrive di indiscrezioni, che poi vengono riprese e amplificate fino a diventare verità assoluta. Quindi, sgombrando il campo ai dubbi e alle presunte certezze, ad oggi nessuno, ad esclusione di Jean Todt, amico personale, di Stefano Domenicali e Luca di Montezemolo, per fare qualche nome conosciuto, sa veramente in che condizioni versa Michael e quanto tempo ci vorrà. E allora, a parte la curiosità morbosa sulla sua salute, protetta come un segreto vaticano dalla famiglia, resta lo choc del popolo tifoso.

### Ha rischiato la vita per tutta la carriera

Uno che ha vinto sette titoli mondiali, ha vissuto per anni a oltre 300 all'ora, ha rischiato la vita dappertutto (una gamba rotta il bilancio di questa carriera in F1 e un trauma cranico con frattura leggera della calotta quando ha fatto incidente in moto Superbike) resta quasi paralizzato cadendo a 27 all'ora con gli sci mentre gioca con i figli? E' questo contrasto a renderlo ancora popolare, l'incredulità di quanto accaduto che si traduce nei giochi del destino o della fatalità. E' il modo in cui è successo tutto che lascia senza parole e che continua a stupire la gente. Che si chiede come sia possibile sopravvivere a 300 all'ora contro un muro e rischiare la vita a 20 all'ora con una banale caduta. Ecco, fosse accaduto in moto o in macchina, tutti se ne sarebbero fatti una





ragione. Faceva parte del suo lavoro, della sua vita, era forse inevitabile. Invece no. Sugli sci, giocando col figlio, come fa un padre qualsiasi, uno di noi, insomma, tanto per capirci. E questo ci ha colpito, ci segna e ci lascia senza parole.

### Non era il più simpatico, eppure...

Anche in questo Schumacher è il numero 1. Ha vinto 7 titoli mondiali, 5 con la Ferrari, ha vinto più GP di tutti, ha guadagnato più di tutti, oltre 450 milioni di euro (di cui 230 milioni mangiati via in un colpo in operazioni fallimentari a Dubai), ha segnato un'epoca. Eppure non era il più simpatico, non era quello più estroverso, anzi in pista era

di un piatto totale. Casa, figli, giocare a pallone, la F.1. Un impiegato di alto livello. Fine. Nulla di più. Eppure ha colpito la fantasia di tutti, ha creato frotte di tifosi che la sera del suo compleanno si son presentati sotto l'ospedale di Grenoble a fare il tifo per lui nella gara più difficile della vita. Insomma, Schumacher non era il più personaggio, non era il più simpatico, non era il più avvicinabile. Eppure è quello che ancora oggi, dopo un anno, è ancora nel cuore di tutti che lo incitano a lottare e a tornare a sorridere al suo pubblico. Ed ecco perché tutti sono pronti ad aspettarlo ancora vincitore, è sempre stato così in passato, dovrà essere così anche stavolta. ■





### Red Bull: gli unici rivali credibili

Il punto debole della Red Bull era il motore Renault e su questo sta lavorando Mario Illien, patron della Ilmor (costruiva i motori Mercedes aspirati) alla ricerca della potenza perduta. Il telaio e l'aerodinamica, firmata Newey, era già ottima tanto che solo Ricciardo ha vinto tre GP inserendosi nel duello dei due Mercedes Hamilton e Rosberg. Quindi la Red Bull, complice l'arrivo di Illien e la grinta di Ricciardo, si presenta come la vera e forse unica rivale della Mercedes.

### Ferrari: tutto da rifare

La Ferrari non aveva solo il motore inferiore, lo era anche di telaio e aerodinamica. Quindi qui il discorso si fa più complicato: "Se vinciamo una gara o due sarà un trionfo" ha detto il nuovo responsabile della Ges, Maurizio Arrivabene, con Sergio Marchionne, presidente: "E se ne vinciamo quattro siamo pronti per il paradiso". Non si

sa se è pretattica e si mettono le mani avanti o la triste realtà maranelliana. Bisognerà vedere cosa sfornerà il progettista Allison e cosa faranno i motoristi per tirare fuori più potenza dal loro gruppo propulsore. Di sicuro con l'arrivo di Vettel ci sarà un entusiasmo diverso, con la speranza di recuperare anche Raikkonen, bastonato senza appelli da Alonso. Il guaio? Sia Vettel sia Raikkonen sono molto simili nello stile di guida e la passata stagione sono stati gli unici due top driver a patire le nuove regole. Se la macchina non sarà all'altezza o i due non avranno sopperito alle carenze mostrate durante il 2014, il futuro della Ferrari sarà ancora difficile. Con Alonso c'era un termine di paragone netto, si sapeva fin dove poteva arrivare la macchina rispetto a quello che faceva Raikkonen. Se Vettel sarà davanti al finlandese come faceva Fernando, si aprirà molto presto un altro fronte di guerra alla Ferrari. Per ora son discorsi prematuri e inutili, bisognerà

## MERCEDES, FERRARI, RED BULL ECCO COSA DOBBIAMO ASPETTARCI

di Paolo Ciccarone | Quest'anno qualcuno riuscirà a scalfire il dominio Mercedes in F1 o sono solo vane speranze? Ecco cosa ci dobbiamo aspettare dalla stagione 2015

**M**ercedes: vincerebbero anche con la macchina vecchia

Cambierà tutto per non cambiare nulla. Forse. La vigilia della stagione F1 si carica di promesse che la pratica si incarica di vanificare. Riusciranno i rivali a battere le Mercedes vincitrici del 2014?

Lo sperano in molti, ci riusciranno in pochi. Forse nessuno. Semplicemente perché la Mercedes, a fine anno, aveva un

vantaggio di oltre mezzo secondo al giro sul primo degli inseguitori, la Red Bull. Quindi, visto che recuperare due decimi nella F1 moderna è già un progresso enorme, ritrovarsi con una macchina che ha mezzo secondo di vantaggio significa che la Mercedes potrebbe correre la prima parte di stagione con la macchina vecchia, sicura di stare ancora davanti. Ma anche loro stanno migliorando, quindi speranza vana. Considerazione triste, ma il mondo è vario e nessuno dorme in piedi, figurarsi in F1.







aspettare la nuova macchina a fine gennaio, poi si capirà cosa succederà. E parlando di Alonso la sua sfida con la McLaren sembra essere meno avventata di quanto si potesse ipotizzare. La Honda sembra in ritardo, nei primi test ha fatto disastri totali, ma la McLaren rispetto alla Ferrari è cresciuta l'anno scorso, merito sia del motore Mercedes ma anche di uno staff tecnico che ha capito come migliorare la macchina. Cosa che la Ferrari non ha fatto "A vedere quanto abbiamo speso per migliorarla e quello che abbiamo combinato - ha detto Marchionne - era meglio spendere i soldi sulla macchina nuova e affrettare i tempi". Ecco, se il motore Honda è meno disastroso di quello che si è visto nei primi test, la McLaren con Alonso e Button potrebbe essere una sorpresa piacevole. Ma non al punto da vincere contro la Mercedes.

### La Williams promette bene. E gli altri?

Grossa attesa ci sarà per la Williams. Ha il motore Mercedes, ha lavorato bene durante la passata stagione, ora bisogna capire se i tecnici, coi soldi a disposizione (budget inferiore ai top team ma soldi spesi molto meglio) avranno lo spunto per tirare fuori qualcosa da una macchina niente male. Poi, per il resto della truppa (leggi Toro Rosso, in odore di Lamborghini-Audi a breve...) Force India, Sauber e compagnia, il problema principale è trovare i soldi per correre o almeno per pagare i debiti. Eh sì, perché mentre nelle posizioni di testa c'è gente che fa indigestione, da metà schieramento in giù fanno la fame. Eppure ci sarebbe "cibo" (leggi quattrini) per tutti. Ma le chiavi della dispensa le tiene Ecclestone e non se ne parla di aprire la cucina ai poveri...





## STORIE DI DAKAR CHI ERA THIERRY SABINE

di **Piero Batini** | La leggenda della Dakar è costellata di storie e di uomini, di eventi incredibili e, anche, di tragedie. Etienne Smulevici ne ha corse 33, e ha vissuto l'intero arco di trasformazione del Rally

Il 26 dicembre 1978, è il giorno in cui dal Trocadero, sulla spianata che si affaccia sulla Senna e sulla Tour Eiffel, parte la prima edizione della Dakar. Sarebbe diventata famosa con il nome di Parigi-Dakar, ma allora si chiama Oasis Rallye Paris-Dakar. L'ha inventata Thierry Sabine, che nel 1978 ha ventinove anni. La Dakar diventerà un evento sportivo e mondano, una leggenda dello Sport motoristico, una fucina di Campioni speciali e di personaggi, e un contenitore di avventure ineguagliabili.

### Parigi-Dakar: le origini

La prima Parigi-Dakar è suddivisa in otto tappe e dura venti giorni, raccoglie 90 moto, 80 auto e 12 camion e si conclude a Dakar dopo 10.000 chilometri di gara e l'attraversamento di Francia, Algeria, Niger, Mali e Burkina Faso con la vittoria di un motociclista sconosciuto di Orleans, Cyril Neveu, in sella a una Yamaha XT500. Gilles Comte è secondo, e Philippe Vassard terzo con una Honda. La classifica è generale e non suddivisa per categorie di veicoli, la prima auto

al traguardo, una Range Rover dell'equipaggio Gnestier-Therblaut-Lemordant, ottiene il quarto posto. All'arrivo, che allora non era sulle rive del Lago Rosa, 74 equipaggi, tra cui le quattro Fiat "Campagnola" degli equipaggi italiani di Giraudo-Cavalieri, Carletti-Carletti, Tocci-Fucci e Arbizzi-Crappolo. Il successo della Corsa, che Sabine aveva prelevato dalla fantasia di Jean-Claude Bertrand, l'inventore della specialità e creatore della Abidjan-Nizza nella quale lo stesso Thierry era rimasto disperso per tre giorni, è istantaneo.

### Etienne Smulevici: 33 Dakar sulle spalle

Etienne Smulevici ha vissuto 33 edizioni della Dakar, ne è stato fulminato per caso, ed è rimasto fedele a un concetto di competizione e al ricordo dell'avventura più bella del Mondo che si rinnova ogni anno alimentando un mito infinito. «Avevo fatto un viaggio in Africa nel 1982 e ne ero tornato innamorato, e una mattina del dicembre di quell'anno, erano le sei di mattina, passando per caso da Place de la Concorde, ho scoperto la Dakar che partiva da lì. Ho provato un momento di emozione di quelli rari, e mi sono detto: l'anno prossimo ci sarò. Il primo gennaio dell'anno successivo c'ero davvero, al volante di un PickUp Peugeot 504 Dangel. Oggi so che un giorno smetterò, perché non avrò più il fisico, forse l'entusiasmo, quindi lo annuncio adesso ufficialmente. Ne ho fatte 33, a cinquanta smetto, largo ai giovani!» «Mi chiedono cosa è cambiato nella Dakar in trent'anni e passa di storia. Rispondo. Molte cose, ma nessuna in modo realmente rivoluzionario. La Dakar è stata come una scala, un gradino alla volta è cresciuta e si è trasformata, in funzione però dei tempi che cambiavano, quelli si scanditi da fatti anche rivoluzionari. All'inizio era una grande avventura umana accompagnata da un rally, oggi è certamente un Rally accompagnato da un'avventura umana. Il lato umano esiste ancora, intatto, ed è quello che apprezzo. I momenti di solidarietà ne sono una prova».

### «Non si è perso niente dello spirito originale»

«La Dakar ha vissuto tutta la sua storia epica in Africa, siamo stati accolti dai nostri amici africani per trent'anni, e quando è stata spostata in America del Sud ero combattuto tra il sentimento di tristezza di dover lasciare un Terra magnifica con i suoi luoghi divenuti magici, come il Tenéré o la "brousse", e l'idea di vivere un'avventura come un viaggio sulla luna. Dopo la prima partecipazione in America del Sud non ho avuto che il pensiero di tornare ancora. Qui c'è lo stesso senso della bellezza del territorio, la stessa ospitalità che incontravamo in Africa, e in più un'autentica cultura dello sport motoristico, quel valore che porta accanto ai Campioni e agli ultimi degli arrivati milioni di persone appassionate». «Thierry Sabine, mi vengono ancora i brividi e le lacrime agli occhi a pensarci. È stato l'Uomo che mi ha fatto scoprire delle cose straordinarie, a me e ad altre migliaia di persone con una simile passione per l'avventura. Per dirla come si farebbe oggi, mi ritengo un "puro prodotto Thierry Sabine».





## DAKAR 2015 IL PIÙ FORTE È LUI: BRUNO FAMIN, PEUGEOT

di Piero Batini | Per Bruno Famin, Direttore del Progetto Dakar di Peugeot, è arrivato il momento di sommare l'azione alla responsabilità

**B**asta! Le operazioni preliminari delle verifiche tecniche e amministrative sono chiuse, e la Dakar è pronta ad aprire il sipario sulla 37ma edizione. Adesso è la fine dei discorsi, dei proclami, delle spiegazioni. Tra poche ore le macchine vanno... in moto, e il responso del terreno spazzerà via, inequivocabilmente, tutte le congetture. Moto e

Auto sono finalmente in Parco Chiuso ed è arrivato anche il momento in cui è possibile tirare il fiato per qualche ora prima della partenza ufficiale. Sono magari le poche ore di una serata, durante le quali non è più possibile cambiare niente, ed è sempre meglio, quando non obbligatorio, dedicarle ad operazioni meno stressanti, "defaticanti", in modo da allontanare l'ultima delle

insidie di chi si è preparato per un anno intero, lo spettro del dubbio. Buenos Aires si popola di tifosi, le strade iniziano ad essere chiuse e la circolazione re-indirizzata per dar vita alla grande passerella inaugurale del Rally. È ora di iniziare e tutti, Piloti e Tecnici, non ne possono più.

### Alea iacta est

Ora di fare le valigie, distendere le ultime riflessioni e raccogliere tutta la concentrazione possibile per effettuare in modo impeccabile lo switch tra la sedentarietà obbligata di Buenos Aires e l'azione. Il dado è tratto, avanti con il bisteccone argentino, un mezzo bicchiere di più e quattro risate. Poi il sonno, con un solo sogno: tornare a Buenos Aires e centrare l'obiettivo. Ciascuno dei Partecipanti ha il suo personale obiettivo, certo, ma per taluni quello prioritario è il successo, senza mezzi termini la vittoria. Che razza di

interpretazione si vorrà mai dare al "Farò del mio meglio!" di un detentore del Titolo della Dakar come Marc Coma o Nani Roma? Vuol dire che cercheranno, forse, di completare la Corsa come desiderano fare 600 appassionati? Nah! Per i Campioni della Dakar il "meglio" non ha sfumature di grigio. E non è diverso per chi ha le carte in regola per rinnovare il ricordo di un successo che inizia ad allontanarsi, come il caso esplicito di Giniel de Villiers o Nasser Al-Attyia, o per chi ha lanciato, anche da tempo, una sfida importante, come Honda e il suo Joan Barreda.

### Peugeot: è tornata per vincere

Poi c'è il caso, impressionante, di quella motivazione che diventa il concentrato delle sfide personali dei Piloti con il carico da undici della sfida lanciata da una Marca. E, non bastasse, un'attitudine inequivocabile al successo che viene da



un passato strepitoso, leggendario, che si allontana nel tempo della Dakar e delle sue evoluzioni. È il caso di Peugeot. Peugeot ha deciso di riunire la Squadra e di "esporla" al pubblico dei suoi appassionati in un'ultima serata, bilanciata tra il formale del Peugeot Lounge di Buenos Aires e il desiderio di renderla... informale. Invano. Tre miti della Dakar, Carlos Sainz, Cyril Despres e Stephane Peterhansel, non possono stare in una foto informale, casual. Non può, la rappresentazione vivente di metà delle vittorie alla Dakar, essere un'occasione di passaggio. Ed è chiaro che la somma degli spessori poggia sull'importanza del progetto rivoluzionario che Peugeot ha lanciato un anno fa. Il macigno della responsabilità poggia interamente sulle esili spalle di Bruno Famin, direttore dell'intero progetto. E non è la responsabilità di chi è uscito di casa con una lista della spesa scritta dalla moglie.

### Bruno Famin: il più coraggioso di tutti

"Peugeot è tornata per vincere la Dakar!" Diceva ufficialmente Bruno Famin qualche mese fa presentando una 2008 DKR bellissima e rappresentativa di ambizioni senza compromessi. Certo, non avrebbe potuto dire che il ritorno dopo 25 anni era un viaggio nei ricordi, o un impegno tecnico di natura parziale. Che Peugeot tornava per vincere lo poteva immaginare chiunque. Ma a vederlo a Buenos Aires, in mezzo ai suoi tecnici e ai suoi Piloti, Famin fa venire una grande voglia di rispetto per una persona che si accolla un peso che per molti sarebbe semplicemente insostenibile. Bruno Famin manifesta i segni di questo spessore, e se ne fa carico senza distrazioni di sorta. Parla dell'orgoglio di avere i tre più forti Campioni della Dakar. Si accolla intera-

mente il potenziale di rischio che accompagna il debutto di una vettura completamente nuova e rivoluzionaria. Si indispettisce se qualcuno definisce "buggy" la nuova 2008 che è, invece, "rivoluzionaria e coraggiosa". Conferma l'obiettivo di vincere e, naturalmente, non è disposto ad accontentarsi di una bella figura. Parla del grande impegno economico e tecnico dell'Industria con il piglio del professionista e, allo stesso tempo, della necessità di affrontare l'impegno con l'umiltà dell'artigiano.

### 2008 DKR: occhi puntati sull'affidabilità

La serata "informale" è la grande occasione per tirare una riga e per passare dalle cifre della teoria all'odore delle sensazioni. Per mettere a fuoco con precisione, ora che le tre 2008 DKR sono in parco chiuso, lo stato delle cose e la portata degli obiettivi. Le tre Macchine si sono dimostrate clamorosamente veloci ma sono arrivate un pelo lunghe rispetto alla tabella di marcia iniziale. Solo in parte era previsto.

Hanno dimostrato il grande potenziale in termini di prestazioni ma non raggiunto il livello di affidabilità necessario per garantire il successo, e già alla Dakar "garantire" è una parola grossa, enorme. Di questo, sebbene qualsiasi persona dotata di un minimo di buon senso sappia che alla Dakar non si arriva e si vince, Bruno Famin quasi si scusa, con i tifosi e con i suoi Piloti, ancora una volta somatizzando l'intero carico di responsabilità. Conferma che Peugeot vincerà la Dakar, ma ammette che se dovesse succedere già quest'anno ci sarebbe probabilmente da ringraziare la sfortuna altrui. Ricorda che il progetto è stato redatto sulla base di tre anni, e che è questa, e questa sì, la sua scadenza. Famin, insomma, riporta tutti con i piedi per terra. Non per crearsi una eventuale scusante ma per richiamare da tutti l'impegno alla massima concentrazione sul progetto e sugli obiettivi. La Dakar ha le sue regole. Una di queste è non perdersi in fronzoli, non ce n'è il tempo.

### Dall'ufficio all'azione

La Dakar lo ha già cambiato un poco. Bruno Famin ha tolto la cravatta, sbottonato il colletto e rimboccato le maniche, si è sistemato i capelli passandoli tra le dita ma il ciuffo è ripartito per i fatti suoi. Non si preoccupa più della polvere sulle scarpe. È passato, 100%, dall'ufficio all'Azione. Il suo sorriso non nasconde le inevitabili preoccupazioni, ma ridere è una parte importante dell'energia. I suoi tre Piloti fuoriclasse hanno un obiettivo di Marca, sì, ma soprattutto un'indole che privilegia le ambizioni personali. Sainz no-compromises, per esempio, potrebbe partire a fondo, vincere la prima tappa e rompere la macchina il secondo giorno. Peterhansel può gestire perfettamente la meccanica in funzione della sua perizia e classe tattica, e un giorno lanciare l'attacco definitivo o ritirarsi a proteggere una posizione onorevole. Despres cresce con la macchina, entrambi sono al debutto, e arriverà dove il tempo concederà. Su tutti quanti, Piloti e Tecnici, grava una responsabilità che può essere definita percentuale. Un venti, un cinquanta, magari solo un cinque. Su Bruno Famin grava, invece, il 100% della responsabilità dell'intero, gigantesco obiettivo.

Tutta la nostra ammirazione! ■





## DAKAR 2015 MA CHE FINE HANNO FATTO I BIVACCHI?

di Piero Batini | Il Bivacco è il centro, la città della Dakar.  
Ora assomiglia di più a un campo di prigionia

**A**l terzo bivacco della Dakar 2015 ne siamo sicuri. Il bivacco non è più il luogo accogliente che riuniva i partecipanti in una occasione rara. Il Sudamerica ha cambiato la Dakar, i francesi hanno cambiato i bivacchi. La nota è stridente, la scusa la solita: la sicurezza. Al bivacco accede soltanto chi acquista il diritto di partecipare alla vita della Dakar. Nessuna deroga. Prendiamo ad esempio il campo di lavoro di Villa Carlos Paz, il primo bivacco della Dakar di quest'anno.

**Bivacchi bellissimi.  
Ma senza passione**

Di primo acchito mi ha ricordato il paddock del Mondiale di Enduro a Lovere. In entrambi i casi il sito è straordinario, il lungo lago di un'affascinante mèta turistica, "precozzato" per l'occasione. Dal punto di vista scenografico la soluzione è magnifica. Spazi verdi, infrastrutture, aria di vacanza. Da quello dell'accessibilità, invece, le differenze sono abissali. Il paddock dell'Enduro è pensato, oltre che per l'attività inerente alla

competizione, per dare modo al pubblico degli appassionati di "entrare" nel vivo della manifestazione, di parteciparvi direttamente. Per questo il traffico della competizione viene incanalato e vengono creati, transennando o semplicemente delimitando con la "fettuccia", i corridoi dove gli spettatori possono circolare, in sicurezza, seguire le fasi "statiche" della competizione, ed entrare in contatto diretto con i protagonisti. La "guardie" servono per far rispettare i confini, e per sorvegliare, naturalmente, che il paddock non sia teatro di iniziative fuorilegge. Per questo il paddock è spesso circondato da una recinzione, ma le porte sono aperte.

**Bivacco: non può entrare nessuno.  
E' per la sicurezza...**

Anche il bivacco della Dakar è recintato ma, a parte la sicurezza, nessuno che non sia concorrente o assistente, o per diversi motivi accreditato, vi può accedere. Non sono ammesse deroghe. Per accedere all'area del bivacco, chi vi entra viene sottoposto alla verifica elettronica del pass o del braccialetto, anch'esso evoluto in senso di "sicurezza", e lo stesso vale per l'eventuale mezzo dell'accreditato, che reca sul parabrezza la matrice elettronica che viene letta ad

ogni ingresso. Nell'enduro i sorveglianti hanno il compito di vegliare sulla sicurezza e sull'ordine all'interno, come le "guardie" di quartiere. Alla Dakar le guardie sono "gorilla", buttafuori, e occupano le posizioni strategiche di ingresso e uscita, all'unico ingresso del "campo", all'uscita e ad ogni ingresso di infrastruttura, sia esso il PC Course o la sala stampa. Gli spettatori, gli appassionati che in Sud America arrivano a decine, centinaia di migliaia di unità, stanno fuori. Sì, avete capito bene, stanno fuori dalla recinzione, e assistono all'attività del bivacco aggrappandosi alla rete e sbirciando tra le maglie. All'epoca della Dakar africana, quando i bivacchi venivano spesso allestiti all'interno di aree aeroportuali, anche militari, la scusa della sicurezza "reggeva", ma sul lungo lago di Villa Carlos Paz la motivazione mi pare non solo debole, ma addirittura offensiva. La Dakar va in Sud America e guadagna dai governi dei Paesi che l'accoglie, i quali sostengono di investire per l'immagine del paese, per l'economia dei siti e per il bene del popolo. Il paradosso inaccettabile sta nel fatto che il cittadino appassionato di un Paese che ha pagato perché la dakar passasse dai suoi luoghi, non ha il diritto di entrare al paddock per andare a farsi fare un autografo dal proprio idolo. ■





## DAKAR 2015. MARATHON IL TUNNEL DEL TEMPO

di Piero Batini | Ecco i turni di riposo, e la Marathon. Prima le moto, poi le auto, in giorni successivi. Il bivacco si svuota per metà, poi completamente, e si ripopola quando tutti saranno tornati dalla Marathon in Bolivia

**L**a corsa si sdoppia, lascia le Moto al "bivacco" di Iquique e lancia le Auto nella prima parte della tappa Marathon che ha per destinazione Uyuni. I motociclisti usufruiscono della giornata di riposo e possono recuperare, gli equipaggi delle auto, invece, vanno incontro ad una prima semi-marathon a dir poco singolare. Partiti in abbigliamento estivo apprezzeranno i poncho boliviani. Con un cambio di stagione improvviso, dall'estate

del Pacifico Piloti e Navigatori passano, oltre le Ande, ai rigori di un "autunno" che sembra il biglietto di presentazione dell'inverno boliviano. La mannaia del maltempo si abbatte sulla corsa di andata delle Auto, trasformando il Gran Premio del Deserto in un jamboree tropicale. La sorpresa disorienta i concorrenti, ma non incide drasticamente sull'andamento della corsa. Al posto di sabbia e roccia appare il fango, per una volta l'assenza di colibentazione consente agli Equi-

paggi di apprezzare le temperature che si trasferiscono dai vani motore agli abitacoli, impianti elettrici e meccaniche "pensate" per le fornaci desertiche dimostrano buone doti anfibe. Sul piano sportivo, il diverso impatto spettacolare non incide sui risultati. La leadership auto nelle mani del Principe Al-Attyia avrebbe comunque sofferto l'altitudine, e comunque non si sarebbe dannato l'anima per non lasciar vincere Orlando Terranova, tanto l'argentino, dopo la disastrosa quarta tappa, può solo ottenere successi di giornata. Giniel De Villiers, al contrario, è ancora in corsa, ed è l'ultimo che può pensare di sottrarre la leadership della 37ma Dakar al "Principe" Nasser. Il fuoco della corsa si sposta su un livello più in basso, dove vigono le regole della massima cura dell'errore e dei piccoli passi assennati. De Villiers finisce per limare tre minuti del suo svantaggio, ma probabilmente già alla fine della Marathon, quando le Auto torneranno a Iquique, il divario tra qatariiano e sudafricano tornerà sullo standard che privilegia Al-Attyia di una buona dote di tempo da amministrare. Bellissimo il confronto tra le Mini X-Raid e le Toyota Overdrive, stato dell'arte dello sviluppo automobilistico in chiave Rally-Raid e maturata alternativa al monopolio tedesco.

### Marathon: apprensione ingiustificata

La tappa marathon è stata circondata da un'aura di inquietudine che è esagerata. È vero che il raddoppio dei chilometri e della giornata standard di gara allunga la linea di potenzialità dell'imprevisto, ma è anche e soprattutto vero che stiamo parlando di professionisti che hanno acquisito un'esperienza specifica nella gestione delle logiche di supporto. Certo Piloti e Navigatori non si infileranno nel motorhome e non si addormenteranno con la rassicurante sensazione che là fuori qualcuno provvede alla cura della macchina, ma siate certi che gomme, eventuali pezzi di ricambio e assistenti arrivano dalla stessa strada, ovvero dalle assistenze veloci iscritte in gara. Poi ci sono quei Piloti che si concedono al bricolage del "tagliando" pur di dare una mano agli assistenti-piloti, e quelli che avranno sempre una vittima a cui dare del coglione, di solito qualche russo o argentino viziato. No, la marathon è una doppiata tappa bellissima, forse l'ultima possibilità di percepire ciò che era una volta la Dakar, , più professionale, non fa altro che attualizzarla. Per una sera concorrenti e avversari solidarizzano e la compattezza del bivacco nel silenzio dei generatori rimasti a 500 chilometri di distanza, restituisce una patina di avventura alla corsa. ■





## DAKAR 2015. CARLOS SAINZ: «CI SI FERMA, MA IL LAVORO VA AVANTI!»

di Piero Batini | Carlos Sainz costretto al ritiro da uno spettacolare incidente, Cyril Despres "sul tetto" e sulla pista fino all'una di notte. Stephane Peterhansel ottiene un altro quinto posto eccellente

**A** una certa ora del pomeriggio mi arriva un messaggio di Paolo Andreucci: "Cosa è successo a Sainz?"

**"Cappottone" - gli rispondo - "È out".**

Potenza degli SMS. Dicono tutto in un niente di 161 caratteri.

Ma la faccenda è più complessa. Sainz, che aveva patito un problema alle turbine all'inizio della quarta tappa, aveva riparato con l'aiuto

dell'assistenza ed era riuscito a ripartire questa mattina con la macchina in ordine. La sua Speciale odierna non stava andando male, tutt'altro. Poi, a cinquanta chilometri dalla fine della PS, la 2008 DKR è andata a sbattere contro un masso nascosto alla vista dal fesh-fesh e da un Pilota di Quad che la precedeva ed è decollata, rovinando in un tonneau quintuplo e fermandosi al bordo della pista praticamente distrutta. Piloti illesi, ma Dakar chiusa, equipaggio "rimpatriato".

Nel frattempo, da una parte, fine PS, Stephane Peterhansel lottava per un altro risultato di rilievo, concluso con il 5° posto e il balzo nella top ten della generale, e dall'altra, inizio PS, Cyril Despres lottava contro il tempo per ripartire dopo aver commesso un errore, insieme al suo navigatore, Gilles Picard, è sceso in una scarpata di "muso" ed è finito sul tetto.

Il peggio è per Carlos Sainz, che alla fine deve rinunciare a continuare la gara. Lo troviamo al bivacco, visibilmente provato, non solo dalla stanchezza.

### Stai Bene?

Carlos Sainz: «Sto bene. Fisicamente sto bene. Sono solo molto stanco. Stanotte sono arrivato alle tre e mezza dopo aver passato tutta la giornata in pista, e stamani sono ripartito. Fisicamente non è un problema, ma mi dispiace che dopo tutto l'impegno che tutti ci abbiamo messo la nostra corsa finisca qui».

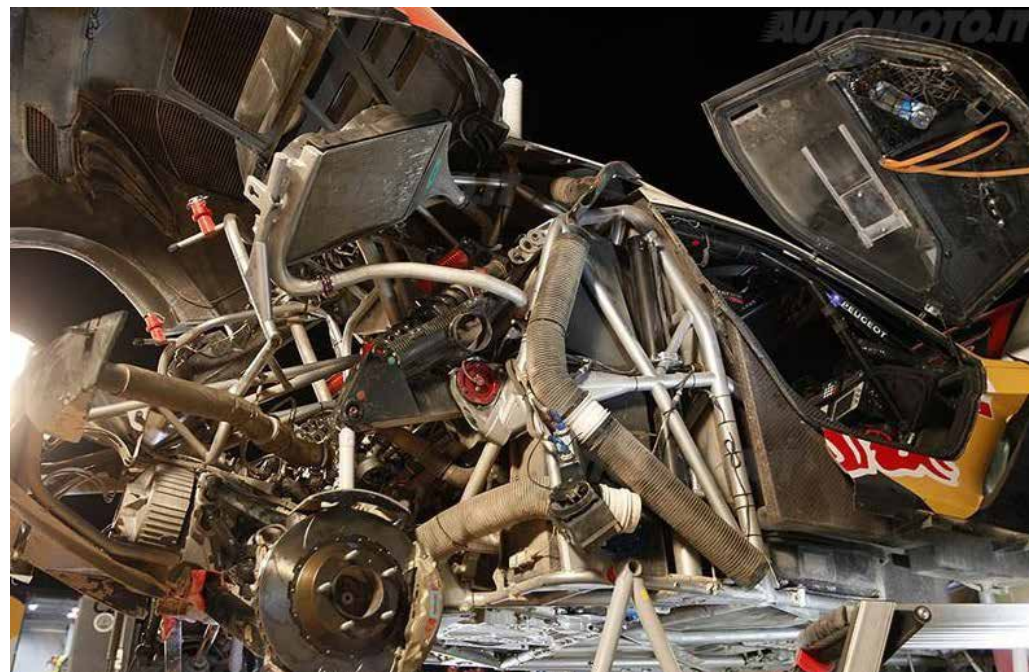
### Come è successo esattamente?

«Esattamente come succedono queste cose. In un attimo. Davati a noi c'era un quad. C'era molta polvere di fesh-fesh, mi sono avvicinato e ho iniziato a suonare per attivare il sentinella. Quando mi sono allargato per iniziare l'operazione di sorpasso, la macchina ha sbattuto contro un grosso masso che non potevamo vedere ed è volata via. Ci siamo girati più volte, e quando il turbine è finito ci siamo immediatamente resi conto che la nostra gara era finita. Per fortuna non ci siamo fatti niente, la cellula di sicurezza della 2008 DKR ha funzionato egregiamente».

### Sei deluso?

«Sono dispiaciuto, è un sentimento diverso. A un certo punto ci siamo resi conto che potevamo fare una bella Dakar, e invece non finiremo questa. E sono dispiaciuto soprattutto per i meccanici che hanno lavorato alla macchina per tutta la notte per metterci in grado di ripartire».





### Fa parte del gioco anche questo, del lavoro?

«Fa parte del gioco. Oggi ci si ferma, ma il lavoro no, va avanti. La Dakar serve anche per fare esperienza con la nuova 2008 DKR. Adesso si torna a casa, ma subito dopo la Dakar riprenderemo, rifletteremo sui problemi che abbiamo avuto e stabiliremo cosa fare. Nonostante la sberla, resto fiducioso, tutto questo è nel cammino dello sviluppo del progetto». Insomma, il diavolo ci ha messo lo zampino. Se le nuove 2008 hanno dei problemi di gioventù, e non vedo perché non dovrebbero averne, non sono questi che hanno

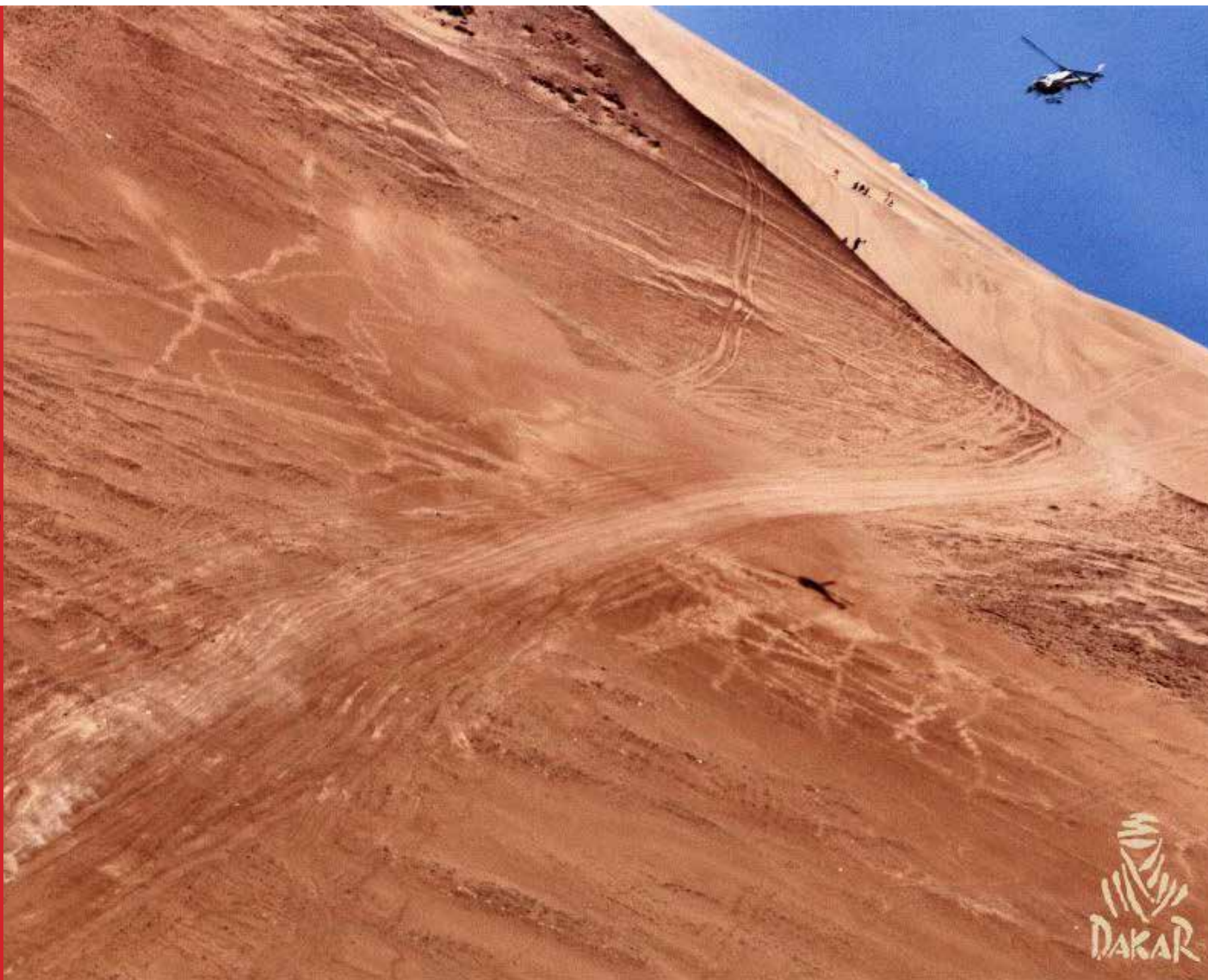
fermato le due macchine. Semmai sono quei problemi che, non conosciuti o temuti, limitano un poco le strategie eliminando dallo scenario di questa Dakar una componente essenziale delle corse, l'attacco. Stephane Peterhansel si trova così nella situazione di sfruttare solo una parte del potenziale di competitività della macchina riservandosi, mentre ne assaggia le doti, di utilizzare solo quella parte conosciuta e già collaudata. È bravissimo anche in questa parte inconsueta del suo modo di correre, e riesce a trarne il massimo beneficio. ■



# SPECIALE DAKAR 2015

SEGUI LO  
SPECIALE  
DEDICATO  
ALLA  
CORSA.  
CRONACHE,  
CLASSIFICHE,  
INTERVISTE  
E STORIA.

VAI ALLO  
SPECIALE DI  
AUTOMOTO.IT







**EDITORE:**

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano  
P. Iva 11921100159

**REDAZIONE**

Ippolito Fassati  
Emiliano Perucca Orfei

Alessandro Colombo  
Aimone Dal Pozzo  
Francesco Paolillo  
Andrea Perfetti  
Matteo Valenti

**GRAFICA**

Thomas Bressani

**COLLABORATORI**

Massimo Clarke (Tecnica)  
Enrico De Vita  
Claudio Pavanello (Epoca)  
Alfonso Rago  
Antonio Gola

**COPYRIGHT**

Tutto il materiale contenuto su Automoto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

**Automoto.it**

Via Melzo 9- 20129 Milano  
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003  
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.  
Email: staffmoto@moto.it