



AUTOMODENA



CODICE DELLA STRADA

LE MODIFICHE VISTE
DA UN ESPERTO
CHE È DALLA PARTE
DEGLI AUTOMOBILISTI

NISSAN QUASHQAI

MAGIA DELLA VERSIONE
+E-POWER: È ELETTRICA,
MA NON VA RICARICATA!

IL DRAKE FERRARI: IL RITRATTO

IL PITTORE PEPPOLONI
LO HA DONATO AD ACIMODENA



EDITORIALE



Finalmente Automodena torna nella sua veste consueta. Non voglio certo nascondere, in questi tempi di economia ballerina che, per il nostro Ente, editare questo magazine non sia uno sforzo notevole. Ma, d'altra parte, si tratta di uno sforzo che, in questi anni, è stato ampiamente ricompensato dal favore dei lettori. Soci o non soci che fossero!

Quindi, e lo promettiamo, faremo il possibile per mantenere alto il livello di diffusione di Automodena, ma specialmente quello della qualità. Un magazine che dovrà essere sempre un veicolo di informazioni utili, dal punto di vista giuridico, illustrando i diritti ed i doveri degli automobilisti, ma pure le novità legislative e le loro corrette interpretazioni. Dovrà però anche essere, come è sempre stato, un veicolo per l'approfondimento tecnico-pratico di modelli di auto che si affacciano sul mercato. Non possiamo trascurare, infatti, i nostri long test (a proposito di sforzi...) che con elevati chilometraggi mettono in luce in modo inequivoco le qualità, ma anche i difetti, delle varie auto prese in esame.

E poi... siamo a Modena, la terra dei motori! Quindi non possiamo che pensare che le nostre supercar hanno il pregio di saper fare sognare anche chi non può permettersi di averne una. E questa non è cosa da poco, perché i sogni, alla fine, danno un po' di sale anche alla nostra vita!

Ecco quindi, cari lettori, un bentornato davvero affettuoso nei confronti di Automodena. Ed un ancora più affettuoso bentornato a voi lettori e soci del nostro Sodalizio: l'Automobile Club di Modena. Ma, ovviamente, non può mancare un gigantesco augurio di un felice inizio per il Nuovo Anno. Un 2024 che dovrà essere pieno di soddisfazioni. Automobilistiche... e non.

Auguri!

Vincenzo Credi - Presidente ACI Modena

4 OMICIDIO STRADALE E NAUTICO

Le novità che interessano la normativa di due reati uguali, ma ancora troppo diversi

6 CODICE DELLA STRADA

Tutte le novità più importanti in tema di alcol e stupefacenti, ma anche di monopattini elettrici

9 OBIETTIVO SICUREZZA

ACI Modena punta a migliorare l'efficienza amministrativa e a organizzare numerosi corsi per la sicurezza degli automobilisti

10 LONG TEST NISSAN

1.600 km al volante della nuova Nissan Qashqai E-Power, "l'elettrica senza spina"

13 ARTE E MOTORI

Una panoramica sui dipinti di Alberto Peppoloni, specializzato in supercar: soprattutto Ferrari

14 LONG TEST RENAULT

Abbiamo percorso 1.000 km con la versione full hybrid del SUV francese Austral

16 PROVA FERRARI SF90

In pista con la Ferrari stradale più veloce della storia, la versione XX da 1.015 cavalli

19 PROVA ABARTH 500 E

Come va la variante pepata della 500 elettrica, che diverte più delle "classiche" 595 e 695

20 IL LEGGENDARIO ASCARI

Un doveroso ritratto, dipinto e scritto, di uno tra i piloti più coraggiosi, ma anche più intelligenti entrati di diritto nella storia delle corse

22 PROGRESSO E DIRITTO

L'avvocato Cristina Crupi analizza gli aspetti giuridici del futuro tecnologico dell'auto



Periodico di informazione
dell'**AUTOMOBILE CLUB MODENA**
ANNO XLI- DICEMBRE 2023

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

Tel. 059 - 24.76.60 - Fax 059 - 21.42.63

Grafica e impaginazione: Studio FP

 Associato all'USPI - Unione Stampa Periodica Italiana

SOMMARIO



24 SUPERCAR A NOLEGGIO

La tendenza di togliersi lo sfizio di guidare per un giorno una supersportiva è in crescita. Cosa c'è dietro questo fenomeno?

26 GARAGE FERRARI

La storia affascinante del Garage Italia, nato a Modena negli anni Venti, che negli anni si è profondamente evoluto

28 MICHEL VAILLANT

L'intervista impossibile al pilota nato nel 1957 dalla matita del francese Jean Graton: veloce, gentiluomo e amante dell'Italia

30 LE NOSTRE CONVENZIONI

Vi presentiamo un assaggio di quelli che sono i benefici messi a disposizione di chi si associa all'Automobile Club Modena

31 CURIOSITÀ

Una pagina dedicata al progetto di un'auto da sogno, la 777 Hypercar e a un libro sulla storia dell'Autodelta

AUTOMOBILE CLUB MODENA CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente: Vincenzo Credi

Vice Presidente: Pietro Ferrario

Consiglieri: Massimo Melloni, Gino Montecchi, Giancarlo Romoli

Direttore: Dr.ssa Simona Fanelli

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



DIRITTO PENALE

OMICIDIO STRADALE E NAUTICO: REATI UGUALI, MA PURE TANTO DIVERSI...

Le novità che interessano la normativa del settore stradale e quello della nautica da diporto



La tragedia della giovane coppia di Salò è rimasta profondamente incisa nella memoria collettiva. Greta Nedrotti, 25 anni, di Toscolano Maderno e Umberto Garzarella, 35 anni di Salò, si trovavano a bordo di un gozzo nella baia della nota località gardesana, quando furono travolti da due turisti tedeschi il 19 giugno del 2021, che, pare, viaggiavano ad una velocità tre volte superiore a quella consentita con positività agli esami ematici dell'alcol e che si allontanarono dal luogo del violento impatto. Solo in seguito vennero identificati grazie ai segni di vernice trovati dalla Polizia Giudiziaria sugli scafi.



Questa vicenda, come quelle degli scontri verificatisi sul Lago di Como, a Porto Cervo, a Porto Ercole e infine, nel 2023, nel Golfo di Napoli, fu fondamentale per far cogliere all'opinione pubblica la rilevante differenza di trattamento sanzionatorio tra reati comunemente percepiti come simili: stiamo parlando dell'omicidio e delle lesioni gravi e gravissime colpose commessi sulla strada e dell'omicidio e delle lesioni gravi e gravissime posti in essere con un'unità da diporto. In fin dei conti sono tutti commessi usando beni mobili registrati finalizzati al trasporto di cose e persone.

Oggi, per dare un'idea, i due turisti tedeschi rischierebbero fino a 18 anni di carcere, invece dei 4 anni e sei mesi e dei 2 anni e sei mesi inflitti in primo grado dal Tribunale di Brescia.

Infatti, con l'entrata in vigore della Legge 138 del 26 settembre 2023 la fattispecie dell'omicidio stradale è divenuta ora, con la nuova rubrica

dell'art. 589bis c.p., "omicidio stradale o nautico"; discorso identico per le lesioni colpose gravi stradali. In sostanza si è posta in essere una vera e propria estensione della disciplina dell'omicidio stradale anche a quello nautico, così consentendo di applicare lo stesso severo regime sanzionatorio previsto per i reati commessi sulla strada a quelli commessi in acqua.

Ciò non senza difficoltà applicative date dal fatto che le nuove figure sono "tarate" su precedenti "uguali ma diversi", in particolare per la varietà dei mezzi nautici, per il rango e la collocazione variegata delle regole cautelari e per il possibile concorso con altre fattispecie, come, ad esempio, il naufragio colposo. Per non dire del fatto che, a tutt'oggi, il condurre un'unità da diporto -natante (fino a 10 metri di lunghezza), imbarcazione (fino a 24 metri) o nave (oltre i 24 metri) che sia- in stato di alterazione, ma senza incidenti gravi, continua a non costituire -a differenza di chi guida

un veicolo sulla strada sotto l'effetto dell'alcol- una fattispecie di rilevanza penale. Il tutto a prescindere dal fatto che sono, comunque, previste sanzioni accessorie sulla validità e l'efficacia della patente, nonché sulla libera disponibilità del natante, analoghe a quelle che colpiscono patente stradale e veicolo in ambito stradale.

Ne risulta un quadro complesso nel quale la tensione, in particolare, con i principi di proporzionalità e ragionevolezza, dovrà essere sciolta nella sede applicativa, ovvero, caso per caso dal Giudice, avvalendosi anche dell'esperienza, peraltro ancora contrastata (si ricorda che anche tale normativa risale solamente al 2016) dell'omicidio stradale.

Non mancano altre novità:

- la modifica della rubrica dell'art. **589-ter del codice penale**, relativo al circostanza aggravante ad effetto speciale prevista per il caso di **fuga del conducente** a seguito di omicidio stradale, che - per effetto delle modifiche apportate all'articolo 589-bis - trova ora applicazione anche al caso di **omicidio nautico**; la modifica la rubrica dell'art. **590-ter**, relativo alla circostanza aggravante ad effetto speciale prevista per il caso di **fuga del conducente** a seguito di lesioni, che trova ora applicazione anche al caso di fuga a seguito di **lesioni nautiche**, per effetto delle modifiche apportate all'art. 590-bis;

- la sostituzione della **lettera m-quater), dell'art. 380 c. 2, c.p.c.** prevedendo che, in caso di delitto di omicidio colposo stradale o nautico **non si applichi l'arresto obbligatorio** in flagranza qualora "il conducente si sia **immediatamente fermato**, adoperandosi per prestare o attivare i soccorsi, e si sia messo immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria". Con la nuova legge, in definitiva, viene ridotta la **disparità tra le pene per incidenti stradali e nautici** ma, è il caso di dire, di migliaia ce ne sono ancora da percorrere per rendere più omogeneo il quadro sanzionatorio penale ed amministrativo.





ACI SPACE

Hai sentito?
ACI Space si aggiorna con tanti nuovi servizi e vantaggi:



MONDO AUTO

Amministratore Unico Aciservice Modena
Ing. Antonio Salvatore Tempesta



VITA ACI MODENA

FORMAZIONE IN TESTA!

Il miglioramento dell'efficienza amministrativa e **tanti corsi per la sicurezza** sono i nostri obiettivi!

Cari lettori, con l'inizio del nuovo anno, è doveroso un ringraziamento: un ringraziamento a tutti gli utenti che ci supportano ogni giorno, a tutte le istituzioni che hanno voluto stabilire un dialogo così con A.C. Modena come con Aciservice, alla concorrenza la cui competitività ci ha spinto a migliorare ogni aspetto del nostro lavoro. Senza tutti Voi A.C. Modena e la sua Società in house Aciservice non sarebbero quello che oggi sono diventati. Mi permetto di insistere sul punto di forza di Aciservice: le persone - dipendenti e collaboratori tutti. Oggi voglio ringraziare soprattutto loro, uno ad uno, perché, ogni giorno e in modo incondizionato, spendono il loro meglio senza risparmiare sforzi e fatica. Grazie a voi, noi siamo una realtà indiscussa ed io vi ammiro per ciò che fate tenendo alti i nostri standard di performance e il nostro impegno verso l'eccellenza. A nome mio quindi, GRAZIE. La fine dell'anno è un tempo di bilancio e i risultati ottenuti, anche quest'anno, ci riempiono di soddisfazione ma nel contempo ci impegnano, in modo forte, ad adoperarci per migliorare i servizi offerti ai soci, ai cittadini modenesi e a tutti gli utenti che si presentano nei nostri uffici; per questa via, si intende investire all'insegna di una crescita costante e sempre attenta alla soddisfazione del proprio patrimonio principale (soci e utenti tutti): grande impegno, quindi, sull'evasione di pratiche di assistenza automobilistica, sull'ampliamento dei settori delle consulenze legali, sulla gestione del parcheggio del Policlinico di Modena e del parcheggio Ferrari, del sito web dell'Ente, del Campionato Sociale, del servizio "bollo Sicuro", della pubblicità sui quotidiani e tv locali, ma anche sulla realizzazione di ulteriori ambulatori medici, in un'ottica di continuo miglioramento del servizio in occasione delle pratiche di rinnovo della patente di guida rivolto agli utenti. Ho la fortuna di poter contare su

una squadra di delegati coesa e operosa, disponibile a mettere a disposizione del bene della Società fette importanti del proprio tempo, in questa mossa da un sentimento di servizio rivolto all'intera comunità. Tuttavia vorrei evitare di scivolare nell'autoreferenzialità. Abbiamo fatto tutto bene? Forse no. Abbiamo commesso degli errori? Sicuramente sì. Ma abbiamo sempre lavorato per il bene dell'Ente Automobile Club. Ecco, l'Ente. Se c'è una cosa che ho imparato durante questi anni di Amministratore Unico è il significato di questa parola. Ente. Un Ente è qualcosa che prescinde dalle persone che la rappresentano, e persino da coloro che la compongono. O meglio, un Ente trae la sua forza da tutti coloro che negli anni ne hanno fatto parte, una forza immensa se calcolata su quasi 100 anni di storia alle spalle. Non ci dobbiamo mai dimenticare, lo dico anche in questa occasione, che rispettare questo Ente significa rispettare tutti coloro che ne hanno fatto parte. Pertanto, ricordo a tutti sempre, nell'esercizio della loro funzione, che il datore di lavoro non è il sottoscritto, ma Automobile Club Modena e Aciservice nella loro interezza, fatti da donne e uomini che li hanno resi grandi e a cui gli utenti si rivolgono con fiducia riponendovi grandi aspettative che si è cercato di non disattendere mai. Pur incontrando svariate difficoltà, stiamo mettendo in moto una serie di iniziative straordinarie volte alla promozione dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole nell'ambito di progetti ambiziosi che vedano protagonisti la Cultura della Sicurezza e la Formazione. Nello specifico, si stanno avviando attività informative e formative di educazione alla sicurezza stradale nella scuola dell'infanzia, primaria e secondaria di 1° e di 2° grado per la realizzazione di un sistema di formazione degli alunni e di sensibilizzazione dei genitori in tema non solo di sicurezza ma altresì di sostenibilità della mobilità, di riduzione delle incidentali e di

sviluppo della tutela ambientale. Il progetto prevede il coinvolgimento di numerosi Enti, Associazioni ed Istituzioni. Siamo impegnati, inoltre, su iniziative che riguarderanno:

- Corso di formazione iniziale (iscrizione entro il 15 gennaio 2024) di Insegnante ed Istruttore di autoscuola;
- Corso di formazione iniziale e periodico relativo alla Carta di qualificazione del conducente (CQC) per il trasporto di cose e persone (iscrizione entro il 30 gennaio 2024);
- progetto di guida sicura "Ready2Go" a Carpi, Modena, Sassuolo, Castelfranco e San Felice, teso alla promozione ed alla diffusione della Cultura della sicurezza stradale e alla riduzione dell'incidentalità stradale, in ossequio alla convenzione A.C. Modena - Aciservice Modena Srl - Ministero della Giustizia. La detta convenzione prevede lo svolgimento di lavoro di pubblica utilità ai sensi dell'art. 54 del D.Lgs. 28 agosto 2000 n. 274 e dell'art. 2 del Decreto ministeriale 26 marzo 2001 e consente ai condannati alla pena al lavoro di pubblica utilità di prestare, presso le nostre strutture, la loro attività, non retribuita, in favore della collettività (circa 700 condannati, dal 2011 ad oggi, hanno svolto tale lavoro presso le nostre strutture). Mi sia consentito, infine, di esprimere un ringraziamento particolare a tutti i componenti del Consiglio Direttivo dell'Automobile Club Modena, ai Revisori, al Direttore e ai dipendenti di Automobile Club Modena che, attraverso la propria funzione, rendono grande ogni giorno A.C. Modena. Vi ringrazio davvero per il lavoro fatto insieme: un'unica squadra al servizio dei soci e degli utenti di Modena e provincia. Senza tutti voi non avremmo raggiunto i tanti, ambiziosi, obiettivi che rimarranno indelebili nella storia dell'A.C. Modena e della sua società in house Aciservice. Di nuovo grazie a tutte ed a tutti!



Scopri queste e tante altre funzionalità
Scopri di più: <https://web.aci.it/.../aci-space-in-arrivo-nuove-funzioni/>

MANO PESANTE PER ALCOL E STUPEFACENTI

Un noto esperto in materia di circolazione commenta le modifiche del Governo al Codice della Strada. In arrivo pesanti sanzioni, ritiro patente ed obblighi di corsi di formazione per i neo-patentati. L'obiettivo primario è di incidere sull'impressionante numero di morti sulle strade

Testo di **Claudio Malavasi**, presidente del collegio dei revisori Aci Modena



interventi per la guida con alcol o droghe (e non più con il riferimento allo stato di alterazione). Per scoraggiare tali comportamenti, i conducenti condannati saranno soggetti alla limitazione "niente alcol", per almeno due anni per l'ebbrezza media od almeno tre anni per l'ebbrezza grave, sanzione che decorre dalla sentenza di condanna (ma sarebbe più logico che la decorrenza operasse dal termine del periodo di sospensione della patente!). Con una modifica dell'art. 125 del C.S. viene pure introdotto l'obbligo di "Alcolock", il dispositivo che impedisce l'avviamento del motore nel caso il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero. Grandi novità in materia di modalità di accertamento: viene sostituito il prelievo della

mucosa orale (mai attuato per l'invasività e per l'obbligatoria presenza del personale sanitario) con il prelievo di un campione di fluido del cavo orale che può essere effettuato dagli stessi organi di PS. L'esito positivo di tale accertamento, anche in assenza di altri metodi, sarà sufficiente per imporre un immediato divieto di guida. Apprezzabile pure la norma che prevede per i conducenti minori degli anni ventuno, non titolari di patente, colti alla guida sotto l'effetto di sostanze o che abbiano rifiutati gli accertamenti, il divieto di conseguire una patente di guida (anche per conversione di licenza di stato estero non facente parte dell'UE o dello SEE) prima del compimento dei 24 anni di età. E finalmente è arrivato l'occhio

Pian piano si è capito che certe situazioni rappresentano enormi rischi per la sicurezza. E da qui le ultime modifiche al Codice della Strada. Infatti per i neopatentati è giustamente prevista l'impossibilità di guidare auto di grossa cilindrata ed oggi si aggiungono sanzioni più pesanti per chi viene trovato a guidare in stato di ebbrezza o sotto effetto di droghe. Anche l'uso del cellulare viene pesantemente sanzionato, si prevede l'educazione stradale come materia scolastica ed il ritiro della patente, anche in via definitiva, per i fatti più gravi. Dunque sanzioni, controlli e linea dura per chi sbaglia. L'obiettivo è ridurre il numero di morti sulle strade: 3.159 vittime lo scorso anno (dati Aci-Istat) in aumento del 10% circa sul 2021. Ora il Governo non sembra avere dubbi: tolleranza zero per chi guida drogato o ubriaco. Infatti arrivano le modifiche degli artt. 186 e 125 del Codice della Strada ed all'articolo 187 con il fine di rendere più efficaci e incisivi gli



Casco per tutti a bordo dei monopattini ed assicurazione obbligatoria. Pesanti le nuove sanzioni contro l'uso degli smartphone durante la guida.



Nelle città si vedono monopattini in circolazione in modo disordinato o sui marciapiedi. Ma i controlli della Polizia Locale?



del legislatore sui monopattini, per i quali si prevede la targatura, l'obbligo del casco per tutti e l'assicurazione obbligatoria, oltre a ulteriori restrizioni dell'ambito della circolazione (art. 75-vicies-quater). Si tratta di un contrassegno identificativo adesivo, che non dovrà riportare il marchio della Repubblica Italiana, plastificato e non rimovibile, stampato e venduto a prezzo libero dalle imprese di consulenza automobilistica. Ed ora un cenno alla manovra di sorpasso dei ciclisti. Ora è più accettabile la modifica del comma 9-bis dell'art. 148, che aveva previsto un generico obbligo di prudenza nel sorpasso dei ciclisti, limitatamente alle strade urbane ciclabili. La modifica prevede, per tutte le strade, il rispetto del distanziamento laterale in funzione della velocità reciproca e dell'ingombro del veicolo a motore e, se le condizioni della strada lo consentano, una distanza di sicurezza di almeno metri 1,5. Insomma, serve lavorare sulla coscienza dei più giovani, mettendoli di fronte ai rischi insiti nella guida. E deterrenti contro la distrazione al volante sono le multe triplicate e la patente sospesa per chi guida usando il cellulare. Ma nello stesso tempo bisogna inculcare una coscienza nuova, fondata sulla sicurezza stradale. La non percezione del pericolo è una delle cause maggiori di sinistri stradali, per questo occorre una formazione obbligatoria, propedeutica all'esame per l'abilitazione alla guida. Più ore dedicate alla formazione affidata agli esperti del settore possono creare una futura generazione di conducenti consapevoli dei reali rischi. Ma perché siano efficaci gli interventi occorre incentivare i servizi di polizia stradale, specie nelle ore serali e notturne. Argomento troppo disatteso dai vari governi che si sono succeduti, pena il non effetto anche di queste nuove norme. E per concludere un cenno alle "zone con limite di 30 Km/h". Non possiamo che essere convinti che si tratti solo di azioni propagandistiche. Tanto è vero che, per quel che ne sappiamo, gli automobilisti sanzionati a causa di velocità poco superiori ai 35 (limite e tolleranza inclusi) sono praticamente... solo frutto della fervida fantasia degli amministratori locali e del legislatore.

KM 1.600 TOTALI, DI CUI 600 SU PERCORSO MISTO

VAI IN ELETTRICO MA RICARICHI... BENZINA

La nuova Nissan Qashqai è offerta con l'innovativa motorizzazione E-POWER, una soluzione che prevede la marcia sempre e comunque in elettrico, ma anche la presenza di un motore a benzina che produce l'energia necessaria per le batterie. Con buona pace delle colonnine di ricarica e dei loro tempi di attesa

Testo di **Maurizio Gussoni e Stefania Camoletto**



Sarà magari un po' provocatoria, ma questa immagine mette in equilibrio la consolidata polemica tra l'elettrico ed il termico. La soluzione mista consente di marciare solo in elettrico per brevi tragitti, ma di abbandonare la schiavitù e l'ansia della ricarica.

Chi utilizza un veicolo elettrico lo sa davvero molto bene! Il vero tormentone, che in certi casi si trasforma in un calvario, è ricaricare la batteria. Colonnine poche nel numero o occupate da altri veicoli per ore. In tanti altri casi "in manutenzione", forse a causa delle salite... cagionevole. C'è da farsi scappare la voglia... Ma ora è arrivata una nuova formula che a dirla sembra una magia: la vettura elettrica... che non deve essere ricaricata. Ecco la magia: un motore termico, del tutto privo di collegamento all'asse di trazione, provvede alla carica della

batteria ed uno elettrico preleva energia dalla batteria e si occupa di far marciare la vettura totalmente in elettrico. Insomma, come è sempre stato, è sufficiente riempire il serbatoio di benzina per avere una grande autonomia, dovuta agli scarsi consumi, ma per avere pure una facilità nei lunghi spostamenti che, al massimo, vengono interrotti dai soliti caffè e pieni di carburante! Andiamo per gradi ed iniziamo dal look. La linea è accattivante, anche se - ancora una volta - necessariamente penalizzata dalla natura dei SUV. Ben riuscito l'anteriore, che trasmette una

sensazione di potenza e maestosità. Inoltre è molto ben rifinita, gli interni ed i lamierati sono montati con cura ed i materiali, specie quelli dei rivestimenti interni e le plastiche, sono di grande qualità. Come accennato siamo davanti un sistema di concezione completamente nuova. Infatti la vettura è totalmente elettrica. Sempre. Quindi è la batteria, come per le altre elettriche, che fornisce al motore energia necessaria per far avanzare l'automobile. Ma la Qashqai è anche fornita di un motore benzina, fra l'altro di notevole potenza, che funge da



Razionali e ben rifiniti gli interni. Ottima la grafica dei display, anche se i settaggi sono un po' complessi. Il navigatore GPS è ricco di informazioni.



CONSUMI

KM TOTALI AUTOSTRADA:	1.000
KM TOTALI CITTA E PROV':	600
TOTALE TEST KM:	1.600
CONSUMO MEDIO:	16,2 KM/L

generatore di corrente quando la batteria scende oltre una certa soglia. Il motore a benzina, che dovremmo chiamare generatore, è un tre cilindri di 1,5 litri di cilindrata, accoppiato ad un turbocompressore, che dispone di una potenza di 158 Cv. Cavalli utilissimi per caricare, in modo lampo, la batteria. L'unità che invece fa avanzare l'auto è un elettrico sincrono a corrente continua con magneti permanenti, capace di erogare 190 Cv ed una coppia di ben 330 Nm. La trasmissione, oltre essere sull'asse anteriore, è naturalmente priva di cambio di velocità, del tutto inutile per i motori elettrici che dispongono "in natura" di una coppia gigantesca. Ma, per tirare le somme, perché usare un sistema così complicato? Molto semplice: il motore termico consuma benzina, ma in questo caso ne consuma davvero poca. Infatti quando si avvia ha un'unica finalità, quella di ricaricare la batteria, quindi può lavorare a

regime praticamente costante. Il che, notoriamente, è un valido metodo per economizzare carburante, come avviene per i gruppi di continuità, ben noti nei mondi dell'industria, dell'emergenza e della cantieristica. Ma non va dimenticato che Qashqai E-POWER è un SUV di non indifferenti dimensioni. E che, nonostante la massa complessiva di ben 2.180 kg, risulta essere molto maneggevole e facile nelle manovre, complice un diametro minimo di sterzata di 11,1 m. Ottima la velocità massima, 170 all'ora e buona l'accelerazione



In alto, la Qashqai in posa davanti alla casa natale del grande Enzo Ferrari. Sotto, in marcia su una provinciale nei pressi di Modena.

IN BREVE

ALIMENTAZIONE:	ELETTRICO+BENZINA
CILINDRATA TERMICO:	1.497
POTENZA ELETTRICO	190 CV
POTENZA TERMICO	158 CV
COPPIA MASSIMA	330 NM
TRAZIONE:	ANTERIORE
CAMBIO:	E-SHIFTER
DIMENSIONI:	4.425X2.048X1.625 MM
VELOCITÀ:	170 KM/H
ACCELERAZIONE 0/100:	7,9 SEC
PREZZO VERSIONE PROVATA TEKNA +:	46.070 EURO

0/100 di 7,9 secondi. Eccellente la qualità di guida, questo suv si pilota con pochi sforzi, reagisce bene ai comandi, sterzo compreso, ed ha una tenuta di strada del tutto sufficiente per il genere di vettura, anche perché i coricamenti sono limitati. Purtroppo, però, lo scotto da pagare per utilizzare la trazione elettrica è l'impossibilità di scalare le marce. Dato che le marce... non ci sono. E per chi ama la guida un po' sportiveggiante, questo è un

sacrificio al quale deve sottostare. Ma è passando alla voce consumi che viene il bello: la media su 1.600 Km è stata di 6,2 litri per 100 Km. Un dato davvero notevole se si considerano le dimensioni delle vettura, il peso e la guida che nel mondo della realtà è ben diversa da quella teorica delle prove "di laboratorio". Insomma, lamentarsi, in questo caso, sarebbe... davvero troppo! Passiamo alle conclusioni: Nissan

Qashqai è destinata ad essere una vettura di successo. Infatti, ha una linea gradevole, è rifinita bene, ha ottima abitabilità ed è super accessoriata. E, data la massa e le dimensioni consuma davvero poco e, cardine della sua esistenza, consente al suo proprietario di guardare con occhio ironico (se non sprezzante!) chi soggiorna nei pressi di una colonnina, attendendo con noia l'agognata ricarica della propria auto elettrica!

CON UN QUADRO COSÌ SI SOGNA DI ESSERE...CON LUI!

Un artista milanese crea splendidi dipinti che raffigurano le vetture di ieri più belle ed i grandi del mondo dell'auto. Per Automondena ha realizzato un ritratto del Drake in una sua espressione tipica

Testo di **Maurizio Gussoni**

VROOM IS OVER è il progetto dedicato al mondo delle auto dell'artista milanese Alberto Peppoloni. Ma alle auto veramente belle, veramente importanti, che hanno fatto la storia e che ormai sono autentiche opere d'arte. Il progetto nasce da un'idea romantica, un'idea che l'artista addirittura individua come un bisogno primario, il confronto con il rivale, ma anch'esso spinto dalla stessa matrice: la velocità. Ed in tutto questo hanno un ruolo fondamentale gli oggetti che più hanno dato l'idea della velocità. Anzi non l'idea, il mito, un po' come lo vedeva Marinetti. Ma il progetto vuole anche domandarsi dove finiranno le meraviglie meccaniche di oggi, quelle che puzzano di benzina e rumoreggiano. Visto che ci si dirige verso



Espressione tipicamente assorta di Enzo Ferrari nel dipinto di Peppoloni.

l'elettrico. Avranno ancora vita e storia le auto che ci hanno fatto sognare? Da qui si parte con un catalogo di opere piuttosto nutrito di dipinti dove

sono ritratti quelli che l'artista chiama "i numeri uno", ovvero le auto che si sono distinte per particolarità meccaniche o vittorie sportive o storie particolari. Altre opere riguardano i ritratti di personaggi famosi del mondo dell'auto, come Enzo Ferrari, Ferdinand Porsche (davanti alla sua 356), Clay Regazzoni, Ayrton Senna e Tazio Nuvolari. Non mancano però i quadri che raffigurano lotte spasmodiche in pista o storici trionfi sportivi. E tanto altro... Qualche esempio di soggetti ritratti da Peppoloni? Ecco: Ferrari 330 P4 e 250 GTO e le Porsche 911 e 935. Di recente, poi, l'artista ha varato un nuovo filone pittorico: una sorta di scomposizione cubistica di una vettura che rende all'occhio dell'osservatore una sensazione di

velocità, pur consentendo di identificare il modello della vettura ritratta, e tutto con un enoerme rispostto delle forme. Una tecnica molto affascinante che certamente avrà un futuro. "Questa passione per le auto si è radicata nella mia mente quando, da ragazzino, mio papà mi portò all'autodromo di Monza per vedere una gara. L'odore della benzina e il rumore fece il resto...". Ormai la produzione di Peppoloni è nutrita, quasi tutti sono quadri ad olio su tela con misure piuttosto abbondanti (70x100, 100x100 cm.). Le quotazioni attuali sono dai 600 ai 2.000 Euro a dipinto. Ma forse non è arrivato il momento di pensare ad una mostra personale?.

(Alberto Peppoloni albertopepp@gmail.com)



Da sinistra, alcuni dipinti di grande effetto che raffigurano modelli iconici: la Porsche 911, la Ferrari 330 P4, la Ferrari 250 GTO.

SPAZZIOSA E COMODA, MA PURE UN PO' PEPATA

Accelerazione rapida ed un'insospettabile maneggevolezza, date le dimensioni. Ecco i pregi della Renault Austral Full Hybrid. Ma è anche capace di muoversi per qualche chilometro totalmente in elettrico

Testo di **Maurizio Gussoni e Stefania Camoletto**

Per il suv NuovoAustral, Renault ha puntato molto su uno standard qualitativo della produzione di massimo livello, equipaggiamenti compresi. Infatti, sono ben 32 i sistemi di assistenza alla guida (ADAS), oltre all'innovativo head-up display, che si è rivelato semplice e completo nella manovra di settaggio. Dal punto di vista del look (i suv non lasciano molto spazio alla fantasia) salta all'occhio la ricerca (riuscita) di dare a

questa vettura una personalità propria. L'anteriore ha un che di aggressività, ma pure di maestosità con quella griglia fitta e cromata. Molto filante il laterale, che si conclude con una parte posteriore sfuggente ed elaborata nel design. Insomma, un buon mix tra l'elegante e lo sportivo. Ben rifiniti e completissimi gli interni. I sedili sembrano poltrone da salotto, pur trattenendo a dovere. Il cruscotto, poi, è sovrastato da due

enormi display, uno per il controllo della vettura ed uno centrale che ne fa di ogni... Non mancano poi le prese USB e la ricarica del cellulare Wireless. Efficiente l'inserimento dell'indirizzo nel navigatore con il sistema vocale, praticamente non sbaglia mai! Fantastica, poi, la visione dall'alto della vettura e della zona circostante. La Austral della nostra prova era la E-TechHybrid, mossa da un tre cilindri



La vocazione di questo suv è ovviamente quella da "grande routiere". Sopra una chicca: il display con visione dall'alto.



In alto, gli interni ricchi di tecnologia e davvero lussuosi. A sinistra, la sofisticata meccanica con l'unità elettrica che lavora in tandem con quella termica. Il tutto, ovviamente, è governato da un computer che garantisce la massima percorrenza possibile con la trazione elettrica.

turbo di 1.2 litri, sommato ad un motore elettrico da 400 volt e 2 Kw. La coppia totale è di 450 Nm e la trasmissione è l'automatica "intelligente" Multi-Mode. Da sottolineare che Renault, per aiutare i soccorritori in caso di incidente, ha previsto un facile accesso alla batteria. Straordinariamente efficiente la gestione dell'elettrico, si riesce a fare veramente tanta strada senza ricorrere alla propulsione termica, ma a patto di non scherzare troppo con l'acceleratore. Segno di una buona funzione di recupero energia. Ottima la ripresa e l'accelerazione, come la capacità di raggiungere le alte velocità: quella massima è di 175 Km/h, ampiamente sufficiente per una vettura di questo tipo che, senza dubbio, predilige il confort di marcia alla sportività. La tenuta di strada è sempre sicura, specie con il sistema a quattro ruote sterzanti 4Control di Renault. D'altra parte i suv moderni hanno tale e tanta assistenza elettronica da mettere i conducenti al riparo (quasi) in ogni situazione. Anche se il peso è piuttosto

elevato e la linea di cintura è piuttosto alta, Austral è ben ancorata al terreno su ogni fondo, viscido compreso. E poi è anche davvero confortevole, non trasmette le (spesso feroci) angherie del terreno, come se si muovesse con un'assoluta certezza del domani. I consumi non possono essere strepitosi, data la massa della vettura ed il profilo aerodinamico non certo da F1. Alla fine però il sistema ibrido riesce a contenere tutto, portandolo a valori assolutamente accettabili, anche con gli attuali costi folli dei carburanti! Il consumo medio su una percorrenza mista (città in parte ed in gran parte autostrada) è di circa 7,5 litri/100 Km. Nel tratto di montagna, per raggiungere Trepalle (SO), invece, sono stati necessari anche più di 9 litri/100 Km. Ma abbiamo raggiunto quota duemila metri! A velocità di cociera in autostrada non si sono superati i 8,5 l/100 Km, sorpassi e code comprese. Insomma, c'è davvero poco da lamentarsi di questi dati se si vuole viaggiare con una limousine ampia e ben fornita nelle prestazioni!

CONSUMI

KM TOTALI AUTOSTRADA:	600
KM TOTALI CITTÀ E PROV.:	400
CONS. MEDIO CITTÀ:	18 KM/L
CONS. MEDIO EXTRAURB:	13 KM/L



Sopra, la Austral alla dogana di Trepalle (SO) un comune tra i più alti d'Italia (2.069 m.). Sotto davanti al mitico Grand Hotel di Rimini, dove alloggiava Federico Fellini.



IN BREVE

ALIMENTAZIONE:	BENZINA/IBRIDO
CILINDRATA:	1.199 CC
POTENZA TOT:	160 CV/117 KW
COPPIA MASSIMA	450 NM
TRAZIONE:	ANTERIORE
CAMBIO:	AUTOM. MULTI-MODE
DIMENSIONI:	4.510X2.083X1.644 MM
VELOCITÀ:	175 KM/H
ACCELERAZIONE 0/100:	9 SEC
PREZZO VERSIONE PROVATA:	37.700 EURO

LA "ROSSA" STRADALE PIÙ VELOCE DI SEMPRE

La versione più estrema della SF90 fa tesoro in modo ancora più evidente delle esperienze in gara. Può circolare su strada ma è stata rivisitata nell'ottica di un utilizzo frequente in circuito. Ha più cavalli, meno chili e ha già stabilito il nuovo record a Fiorano, limando di 1,7 secondi quello della versione "normale"

Testo di **Saverio Villa**



I 1.000 CV della SF90 "normale" non bastavano più a fare la differenza. Specialmente dopo la presentazione della Lamborghini Revuelto, che di cavalli ne dichiara 1.015. Così a Maranello hanno realizzato la SF90 XX, riprendendo la sigla del programma, varato quasi 20 anni fa e dedicato ai gentleman driver che vogliono cimentarsi in pista con vetture via via derivate dalla Enzo, proprio fino alla SF90. Ma differenza di queste ultime vetture la SF90 XX può circolare su strada aperta. Comunque a Maranello volevano

offrire la Ferrari stradale più veloce di sempre e ce l'hanno fatta: il nuovo modello ha girato a Fiorano in 1'17"309, cioè 1,4 secondi in meno rispetto alla SF90 "normale" che deteneva il record. Per ottenere questo risultato, dalla "power unit" ibrida sono stati tirati fuori altri 30 CV - 17 in più dal 4000 V8 biturbo e altri 13 dai tre motori elettrici (due davanti, uno dietro) - così il totale della cavalleria adesso arriva a 1.030. Che, tradotti in prestazioni in linea retta, significano 320 km/h, 2,3 secondi da 0 a 100 km/h e 6,3 secondi. La velocità massima,

quindi, diminuisce leggermente (-20 km/h) rispetto a quella della SF90 di base, perché l'aerodinamica è finalizzata soprattutto all'impiego in pista e, quindi, alla riduzione dei tempi di percorrenza delle curve. In accelerazione, invece, la XX guadagna 2 decimi in entrambi i rilevamenti perché, nonostante tutte le modifiche, il peso è diminuito di circa 10 di kg. Fra le particolarità della XX c'è anche una sorta di "overboost" elettrico, che dà un'iniezione momentanea di potenza extra quando si accelera a fondo ed è



IN BREVE

ALIMENTAZIONE:	IBRIDA BENZINA
CILINDRATA:	3.990 CC
POTENZA MOTORE TERMICO:	797 CV
POTENZA MOTORI ELETTRICI:	233 CV
POTENZA TOTALE:	1.030 CV
TRAZIONE:	INTEGRALE
CAMBIO:	AUT. DOPPIA FRIZIONE 8 RAPP.
DIMENSIONI:	4.850X2.014X1.225 MM
VELOCITÀ:	320 KM/H
ACCELERAZIONE 0/100:	2,3 SEC
PREZZO:	770.000 EURO

La SF90 XX Stradale comincerà ad essere consegnata in primavera e sarà costruita in 799 esemplari venduti a 770 mila euro, cioè un po' meno del doppio rispetto alla cifra necessaria per portarsi a casa la versione base della supercar ibrida di Maranello.



attivabile nella modalità di guida più estrema "Qualifying", se la batteria è completamente carica. La linea cambia soprattutto per la grande ala posteriore fissa, che mancava da una Ferrari stradale dalla F50 del 1995. E il carico aerodinamico adesso raggiunge i 530 kg a 250 km/h. Ma tutta l'aerodinamica è stata rivisitata e portata al limite. La scocca è più bassa davanti di 14 mm, tanto che in condizioni estreme può arrivare a toccare l'asfalto ed è stato necessario adottare uno splitter sostituibile in breve tempo nel caso



La SF90 XX è un'ibrida ricaricabile e la batteria da 7,9 kWh promette 25 km di autonomia elettrica. Con il V8 spento si possono raggiungere i 135 km/h.

E NEL PROSSIMO AUTUNNO ARRIVA LA SPIDER

Va da sé che la SF90 XX sarà disponibile anche in allestimento decappottabile. Ma la Spider comincerà ad essere consegnata in autunno e sarà costruita solo in 599 unità, cioè 200 in meno della coupé. Costa 850 mila euro e le prestazioni sono sostanzialmente le stesse della Stradale, ma le modifiche strutturali necessarie per compensare l'asportazione del tetto fisso hanno comportato

un aumento di peso di un quintale (da 1.560 a 1.660 kg per l'esattezza) e qualche variazione nella profilatura aerodinamica, di conseguenza il tempo dichiarato per passare da 0 a 200 km/h sale a 6,7 secondi. La capote rigida è realizzata in carbonio ed è azionata elettricamente: il meccanismo può essere attivato fino a 45 km/h e impiega circa 14 secondi per chiudere e aprire la vettura.



di un consumo eccessivo. Sono nuovi anche i due condotti nel cofano anteriore che aspirano l'aria dal sottoscocca, aumentando l'effetto suolo, e la deviano sopra il parabrezza, verso la parte posteriore. Di serie la SF90 XX Stradale montano ammortizzatori passivi, ma a richiesta, ci sono gli ammortizzatori magnetoreologici, che variano la rigidità in base alle modalità preferite dal guidatore. Ma il comportamento di quest'auto è ancora più sorprendente di quanto ci si aspetti. Le prestazioni ovviamente sono sensazionali, con un'accelerazione spaventosa, condita da una sonorità studiata per essere ancora più godibile all'interno. Ma soprattutto stupisce per la facilità di guida che si combina con la progressione che toglie il fiato e una frenata che ha una gestione elettronica ancora più raffinata e permette di staccare molto più tardi. Ed è straordinario anche l'equilibrio della motricità, perché l'intervento della trazione anteriore aumenta l'efficacia in uscita dalle curve ma non scompensa il bilanciamento di quest'auto sensazionale.

NON È UN MOSTRO PERÒ IL DIVERTIMENTO È SICURO

La capacità della batteria limita le prestazioni assolute e l'autonomia, ma la stabilità e la precisione nella guida veloce aumentano molto rispetto a quello delle 595 e 695 con motore termico

Testo di Saverio Villa

Ma ha senso un'Abarth 500 elettrica? La risposta è piuttosto articolata. Il posto guida, ad esempio, è molto migliorato rispetto alle 595/695 a benzina e chi sta al volante gode finalmente di una posizione perfetta anche nell'uso sportivo. Ma in movimento i quasi 4 quintali in più rispetto a una 695 si sentono. Per contro, il baricentro è più basso e la distribuzione dei pesi è più uniforme, perché davanti grava solo il 57% della massa totale. Ne conseguono una maggiore stabilità nei curvoni e sul veloce in genere, oltre a tanta aderenza. Anche i trasferimenti di carico sono meno evidenti rispetto alla 695, che invece tende a muoversi parecchio. La stabilità aumenta anche in decelerazione, perché nelle frenate violente il retrotreno non scodinzola più. Nelle curve lente, invece, il muso tende ancora a puntare verso l'esterno della traiettoria in fase di ingresso e, in modo più marcato, in uscita, soprattutto se si esagera con l'acceleratore, perché i 235 Nm si fanno sentire. Comunque, l'elettronica è tarata in modo conservativo per evitare brutte sorprese. Il motore è lo stesso della 500e marchiata Fiat, ma gira 1.000 giri più in alto e ha 37 CV in più. La spinta è energica fino ai 100 km/h, poi si affievolisce un po', ma i 155 km/h (autolimitati) si raggiungono comunque in



fretta. I 155 CV non sono tanti ma per averne di più sarebbe occorsa una batteria da più di 42 kWh (anche in questo caso è la stessa della Fiat) e questo avrebbe reso necessario riprogettare la struttura. L'aumento di potenza, poi, ha fatto perdere 55 km di autonomia e ora quella promessa è di 265 km.



L'500e è offerta alle stesse cifre anche con capote apribile. L'allestimento Turismo comprende il Sound Generator che crea un suono simile a quello delle Abarth a benzina.



IN BREVE

ALIMENTAZIONE:	ELETTRICA
POTENZA MASSIMA:	155 CV
COPPIA MASSIMA	235 NM
TRAZIONE:	ANTERIORE
BAGAGLIAIO:	185/550 LITRI
DIMENSIONI:	3.630X1.680X1.520 MM
VELOCITÀ:	155 KM/H
ACCELERAZIONE 0/100:	7,0 SEC
AUTONOMIA:	253 KM
PREZZO VERSIONE PROVATA:	37.950 EURO (SU STRADA)

ASCARI: UN MITO CHE IL MONDO CI INVIDIA!

Fu un pilota che lasciò un segno indelebile nella storia delle corse. Era talento e coraggio, ma anche intelligenza e tattica di gara. Lasciò nel pubblico fiumi di dolore quando morì a Monza ed ancora oggi tanti piloti tentano di imitarlo. Ma le leggende non si possono imitare, sono leggende per sempre!

Testo di **Maurizio Gussoni** e **Stefania Camoletto**

Facile attribuire l'appellativo di leggenda. Ma pochi poi lo sono nei fatti. Però Alberto Ascari, il campione milanese di Formula 1, se lo è meritato davvero. Sempre grande in tutta la sua attività sportiva, un autentico eroe cavalleresco senza paura. Ma anche un uomo dotato di umanità e umiltà, doti che la maggior parte dei piloti dei giorni nostri si sognano. Quasi tutto quello che ha fatto è stato leggendario, compreso il volo in mare di Montecarlo, un incidente talmente spettacolare da diventare, anche questo, un mito. Addirittura anche sulla sua morte, ancora oggi, aleggia il mistero. Mistero che sfiora l'occultismo, infatti morì esattamente nello stesso giorno nel quale morì suo padre, anche lui un grande pilota.

Alberto Ascari conquistò il titolo mondiale di F1 sia nel 1952 che nel 1953, ultimo degli italiani a conquistarlo. Partecipò a 32 Gran Premi, vincendone 13 e salendo per 17 volte sul podio d'onore. La sua fu la più alta percentuale di vittorie consecutive nella stessa stagione: sei su otto nel 1952. In più raggiunse il record dei giri conquistati, sette volte, senza interruzione nel 1952. Ascari aveva uno stile di guida particolarmente pulito, non forzava mai il mezzo meccanico. Ma la sua tattica era distruttiva nei confronti



Alberto Ascari con uno sguardo intenso nel dipinto di Alberto Peppoloni.

degli avversari, all'inizio imponeva un ritmo elevatissimo, poi, presa la posizione, abbassava il tono per arrivare fino in fondo senza problemi. E, come altri piloti del passato, anche lui fu capace di correre sia con le vetture di formula, ma anche con quelle delle categorie sport. Tanto è vero che arrivò secondo alla Carrera Panamericana del '51, nello stesso

anno vinse il Rally del Sestriere e due anni dopo la 1.000 km del Nurburgring. Coronò il tutto con la strepitosa vittoria, nel 1954, alla mitica Mille Miglia. Fu Manuel Fangio il suo grande avversario. Con lui i duelli furono numerosi, e questo chiarisce di che pasta era fatto Ascari, che si poteva permettere di sfidare una delle più



Sopra e a destra, due immagini d'epoca di Ascari. Sotto, il dipinto del pittore Alberto Peppoloni della Ferrari 500, la mitica F1 che lo portò alla gloria.



luminose stelle dell'automobilismo. Poi, a Monza, arrivò l'epilogo di Alberto Ascari. Quel giorno, il 26 maggio del 1955, reduce dallo spettacolare incidente di Montecarlo, andò a trovare gli amici Villosesi e Castellotti che stavano provando una Ferrari 750 Sport. Ad un certo punto Ascari chiese di fare qualche giro con quella vettura, ma trasgredì alla ferrea regola che per tutta la vita si era dato, cioè di non a salire mai in macchina senza la propria maglietta, il proprio casco ed i propri guanti, oltre a due piccoli oggetti regalati dai figli. Si fece, invece, prestare un casco e salì a bordo. Fece dei giri, il rumore del motore riempì i cieli di Monza. Ma, d'improvviso, si ammutolì. Arrivarono i soccorsi, trovarono la Ferrari tra gli alberi ed il corpo di Ascari proiettato fuori dall'abitacolo, ormai senza vita. Partirono inchieste, congetture, articoli di giornali, ma una vera spiegazione del perché Ascari fosse uscito di strada, lasciando sull'asfalto due righe nere, segno di un evidente frenata di emergenza, non arrivò mai.

Chi dice che attraversò la strada un animale, chi dice che fu un operaio al lavoro che poi, sconvolto dal rimorso, addirittura si suicidò, chi dice che fu un errore del pilota.

Ma, alla fine, fu certamente il Destino che decise per tutti e decise di far uscire di scena Ascari quando era al culmine dei successi e della notorietà. E di farlo uscire di scena con poche spiegazioni. Come poi deve essere l'epilogo per i santi e per i veri eroi. ●

QUALI OPPORTUNITÀ PER L' AUTOMOTIVE?

Cristina Crupi, l'avvocato milanese che ormai, sotto il profilo giuridico, è un punto di riferimento per le startup e le PMI innovative, fa per Automodena il punto sul livello di innovazione che oggi è stato raggiunto nel complesso ed ultra-tecnologico mondo dell'auto. E ne svela le grandi opportunità per il prossimo futuro

Testo di **Avv. Cristina Crupi**

Grandi innovazioni nell'automotive: l'elettrificazione e la guida autonoma. Per la guida del tutto autonoma i tempi sembrano ancora lontani, infatti i primi modelli di livello 3 di automazione (i livelli sono in totale 6) saranno disponibili non prima di un paio d'anni.

Il livello 3 è infatti il primo step per identificare giuridicamente un veicolo "a guida autonoma", ovvero senza l'ausilio del conducente, ma comandato da sensori, telecamere, radar e intelligenza artificiale (AI) e che provvede autonomamente al controllo del traffico e delle varie situazioni e contesti in modo da consentire la massima sicurezza, come ad esempio nella guida in autostrada. Per il momento le vetture con i livelli di automazione 4, 5 e 6 sono ancora in fase sperimentale anche se esiste un diffuso ottimismo da parte dei costruttori che indicano in pochi anni la possibilità di commercializzare le auto di livello 5. Il Politecnico di Milano ha vinto la prima competizione internazionale fra autoveicoli a guida autonoma, gestiti da software programmati dagli atenei: la Indy Autonomous Challenge, andata in scena a Las Vegas, all'interno del Consumer Electronic Show.



Cristina Crupi

Alla competizione erano iscritte le 35 università di tutto il mondo che più stanno lavorando su questo settore: la fase finale ha visto il trionfo del Politecnico di Milano e del suo team PoliMove. L'elettrificazione, poi, procede a grandi passi, infatti l'Europa, seppur con varie posizioni, ha decretato lo stop alla produzione di motori termici entro il 2035. Il veicolo elettrico è relativamente più semplice di un veicolo convenzionale, meno ingombri del motore e del suo sistema di raffreddamento, e meglio si presta

alla creazione di vere e proprie su piattaforme sulle quali il cliente finale può decidere non solo gli "optional", ma spesso la completa realizzazione dell'allestimento. La stessa piattaforma può avere uno o più motori elettrici, con livelli di potenza e di trazione (singola o integrale) secondo i desideri del cliente. Piccoli costruttori stanno già reinventando il Pick Up in chiave elettrica, altri si stanno proponendo nel segmento Luxury ma con velocità e handling da super sportive, fino al SAV con pannelli solari sul tetto e utilizzo di materiali riciclabili, altri ancora stanno sviluppando dei veri e propri veicoli MPV (Multi Purpose Vehicles) che sono costruiti sulle esigenze di servizio e di missione del cliente (fino addirittura al trasporto degli astronauti della NASA alle rampe di lancio). E' in questo scenario di rivoluzione e continua evoluzione



Due sportive diventate meraviglie tecnologiche. Quella di ieri, la Lancia Aurelia B20 e quella di oggi, l'Alfa Romeo 4C

che anche aziende piccole - startup e PMI innovative - in possesso delle tecnologie necessarie per il settore dell'Automotive, possono avere accesso ad un mondo fino ad oggi inavvicinabile e dominato solo dalle grandi case automobilistiche. La filiera dei fornitori è immensa, in qualche caso ancora in allestimento (non esistono ad oggi le strutture per la produzione delle batterie per tutti i veicoli elettrici che si produrranno nei prossimi anni), la tecnologia è nuova, le competenze non sono consolidate, le logiche sono radicalmente diverse. Attorno ad ogni costruttore, devono ancora completarsi filiere di supporto alla concezione, allo sviluppo e alla produzione, e attorno all'insieme del mondo dell'elettrico servono le infrastrutture per le ricariche, le reti tecnologiche per il service, i software delle interfacce, della gestione delle batterie, del controllo dell'elettronica di bordo, ma anche la tecnologia 3D printing, l'automazione delle linee di produzione, i servizi di logistica integrata, e perfino sistemi di 3D painting, tecnologie della plastica e lo sviluppo di tessuti innovativi. Negli USA, mercato di riferimento del settore Automotive, tutto questo ha già creato un effetto evidente sul mercato: ogni Stato americano è alla ricerca di soluzioni per sostenere la mobilità urbana e sub urbana, generando una enorme opportunità per molti piccoli costruttori.

Molto negli anni è stato "appaltato" in quelli che si definivano "low cost countries", ma le difficoltà logistiche post pandemia e le tensioni internazionali rendono oggi il modello estremamente debole (la merce non arriva a tempo), estremamente precario (la merce è scarsa e i tempi di lavoro sono incerti), e spesso è estremamente caro (la merce ha un costo molto elevato anche per la logistica). Il modello di sviluppo odierno è quello di regionalizzare le filiere e ognuno degli Stati "automotive" in USA (West Virginia, Ohio, Illinois, Indiana) ha oggi una politica adatta ad attirare investimenti stranieri. Il tessuto produttivo italiano, d'altro canto, in questo momento storico è ideale in questo contesto e fortemente richiesto: realtà medio piccole, innovative, flessibili e con capacità di pensare "out of the box" non hanno eguali in Europa e non trovano modelli simili negli USA. Quindi attenzione a saper cogliere questa colossale opportunità! Il momento è adesso: da una parte un mondo Automotive in profonda riorganizzazione con logiche totalmente differenti e con una fortissima domanda, dall'altra parte un tessuto produttivo del nostro Paese gravido di innovazione e tecnologie in questo settore, grazie anche alla spinta del PNRR in materia di green transition. Il tutto condito con un quadro

normativo e finanziario d'oltre oceano, accogliente per chiunque abbia voglia di investire; pacchetti di incentivi, garanzie pubbliche sul finanziamento, tax credit e supporto alla formazione sono elementi comuni; laddove si possano costituire "cluster" di aziende o raggruppamenti, gli incentivi possono essere ulteriormente personalizzati. Ma attenzione, andare negli Stati Uniti è semplice, ma non facile! Gli americani sono lineari nell'approccio ma inflessibili nella sua applicazione e spesso la mancanza di preparazione e di risorse adeguate è per noi italiani, come sempre, l'ostacolo principale. E' necessario impostare un buon percorso di internazionalizzazione, con player strutturati come IA International Advisors per andare dalla prima fase di esplorazione e di analisi delle opportunità, alla individuazione del sito migliore per l'insediamento, al rapporto con gli enti governativi e la gestione della documentazione necessaria, fino agli aspetti più operativi della gestione e costruzione del progetto, la ricerca del general contractor e delle utilities e, se necessario, nello sviluppo del business e delle risorse umane. Quindi avanti a tutta forza, perché, come diceva il Drake, "la migliore Ferrari mai costruita è la prossima!" (Avv. Cristina Crupi, cristinacrupi@inwind.it)

È BELLA, MI È COSTATA... MA VALEVA LA PENA!

Una sociologa ha analizzato il fenomeno, pare in crescita, delle supercar a noleggio visitando un'azienda specializzata e fornita di Ferrari, Lamborghini, Porsche e tanto altro. Molti clienti le prendono per provarle, altri per colpire l'attenzione nel loro mondo lavorativo. Ma sotto, sotto... qualcuno che fa il furbo non manca!

Testo di **Maurizio Gussoni e Stefania Camoletto**



Cent'anni fa il Secolo si apriva, nel mondo occidentale, all'insegna delle tendenze raffinate e delle follie della "belle époque". Era il lusso degli eletti, dei pochi privilegiati dell'alta società. Oggi, il secolo XXI si apre su uno scenario radicalmente diverso: il lusso è alla portata di segmenti talmente densi da confondersi con la maggioranza. È l'epoca della produzione di massa, dalle lattine di Coca Cola ai Rolex, è nata l'era della produzione in serie degli oggetti preziosi. Questo ha posto le basi per lo sviluppo dell'industria del lusso che condivide similitudini e differenze con quella dei beni di largo consumo. Una filiera produttiva che coinvolge grandi aziende, simbolo dell'eccellenza del made in Italy, raggruppando settori



La titolare Lucia Caldera in compagnia della nostra sociologa Stefania Camoletto, di fianco alla Ferrari Portofino, gentilmente concessa in prova.



diversi: dalla moda, all'automotive, all'occhialeria, alla gioielleria, alle calzature... Ed anche nuovi servizi tailor-made in linea con la graduale e costante terziarizzazione dell'economia. Ma soprattutto, seguendo Maslow, questo risponde a quei bisogni di stima e di autorealizzazione, imprescindibili nelle società occidentali. Fa notare Danielle Allèrès, nella sua celebre tassonomia, che accanto al tradizionale "lusso inaccessibile" esiste il lusso intermedio, quello dall'elevato prezzo, ma dalla produzione su ampia scala. Poi si arriva ai prodotti "massage": incrocio tra il mass-market ed il segmento più basso del lusso. Cioè prodotti che esibiscono lo status, ma anche finalizzati al piacere personale, alla volontà di autorealizzarsi e di trattarsi bene. Per esplorare un aspetto di questo mondo, abbiamo intervistato i proprietari di ViperNolo, un'azienda del settore del noleggio delle auto di lusso. Affermano i titolari: Lucia Caldera ed Angelo Pepè: "Siamo partiti, quasi trent'anni, fa con due auto e due moto... Ora ne abbiamo una trentina tra cui Ferrari, Mercedes, Lamborghini e Porsche. Il nostro segreto è l'estrema serietà, il continuo investimento, la pulizia e l'ordine delle autovetture. Ed il Covid non ha creato flessioni, in realtà abbiamo vissuto un incremento costante, probabilmente imputabile ai risparmi fatti nei lockdown. Ha "aiutato" anche il superbollo: molti possessori di auto di lusso le hanno vendute, indirizzandosi verso il noleggio sebbene la cultura italiana, a differenza di quella americana, ami la proprietà! Il nostro segmento di riferimento è da sempre medio-alto, quello dei manager e degli

imprenditori, ora pure degli influencer. Ma le richieste del ceto medio, forti nel passato, sono scemate. Infatti non abbiamo più BMW, Audi e Boxter. Chi può permettersi un'auto di lusso ora, vuole l'alta gamma!" Ma voi percepite i veri motivi del noleggio da parte dei clienti? "Molti noleggiare l'auto per testarla, prima di acquistarla. Altri motivi sono legati ad esigenze particolari: c'è chi noleggia per un evento come un matrimonio. E poi ci sono motivazioni di business: chi si presenta per trattare un affare con una supercar ha più chance. Infatti, dopo la buona riuscita di un contratto, chiedono la stessa macchina con la stessa targa per l'appuntamento successivo... E qualcuno per comodità: per il weekend al mare è ok una cabrio... a due posti. Facendo una classifica delle motivazioni direi che il 50% sono per gratificazione personale, il 15% per il business, un altro 15/20% per apparire ed il 10/20% per conquistare la partner".

Mi lascia intuire che si tratti di una clientela tipicamente maschile... "Sì, assolutamente sì. Direi che sono tutti maschi; il numero di clienti donne saranno un paio all'anno...e poi molto spesso per la cliente donna, interviene il marito che decide di farle un regalo noleggiandole l'auto. Aggiungo - dice la signora Lucia - che per le donne, in questo lavoro, c'è ancora del pregiudizio: a volte rispondo al telefono e dubbiosi mi chiedono: <Posso parlare con lei?>. Per il futuro vogliamo selezionare ulteriormente la clientela e rimanere fedeli alla nostra reperibilità telefonica h24. Il cliente va rispettato e assistito, noi siamo premiati dal fare un lavoro che ci appassiona...". Insomma, un mondo molto, molto particolare, ricco di sfumature ed appassionante. Infatti, viaggiare su una supercar, fosse per edonismo, per convenienza o per amore, alla fine è pur sempre la realizzazione di un grande sogno. Anche se un sogno... a noleggio! ●



QUANDO IL PASSATO DIVENTA MODERNITÀ

La struttura dove il grande Enzo Ferrari iniziò la sua attività automobilistica oggi è un modernissimo garage con centinaia di posti auto. Ma è la sua storia passata, ricca di mille trasformazioni, che si fonde alla perfezione con l'irrequieto e creativo carattere del Drake. Che non per nulla fu l'autore de... "Le mie gioie terribili"

Testo di **Maurizio Gussoni**

Quello che, negli Anni '20, fu il Garage Italia di Modena, nel 1929 prese un altro nome e fu battezzato Garage Alfa Romeo Scuderia Ferrari. E proprio nei locali di questo stabile Enzo Ferrari fece partire e prosperare la sua attività di direttore del reparto corse e rappresentante per l'Emilia e Romagna di una grande casa automobilistica: l'Alfa Romeo. Quella che poi diede il natale al grande mito planetario del Drake. Ma ecco l'antefatto: negli Anni '20, Enzo Ferrari si affacciò al mondo del lavoro con la sua "Carrozzeria Emilia di Enzo Ferrari & C", posta a Modena in via Jacopo Barozzi. Sfortunatamente poco dopo il futuro Drake fu obbligato a cessare questa attività, ma la mamma Adalgisa arrivò in suo soccorso e lo



In alto, la struttura nella quale lavorò Enzo Ferrari agli albori della sua prestigiosa carriera. Sotto, il modernissimo garage come si presenta oggi.

aiutò a coronare i suoi sogni, cioè intraprendere la strada del corridore automobilistico e dell'imprenditore. Attività, quest'ultima, che gli permis, sulla via Emilia Est di Modena, di commercializzare l'allora super blasonato marchio Alfa Romeo. Lo stabile poi fu oggetto di importanti lavori, specialmente improntati a razionalizzarlo in funzione del suo utilizzo, ma questo senza dimenticare il gusto architettonico. Infatti, fu dotato di larghe finestre ed importanti aperture su strada. Inoltre

l'edificio era fornito di un comodo appartamento al piano superiore e di numerosi abbellimenti della facciata, tutti in stile liberty. Agli inizi degli Anni '30 arrivò un'altra importante modifica: lo stabile venne sopraelevato e venne aggiunta una grande pensilina davanti alla facciata principale. Nel 1937, però, l'Alfa Romeo chiuse l'attività sportiva e per questo fulmine a ciel sereno Enzo Ferrari fu costretto a cambiare strada. In una prima fase utilizzò il suo garage per le costruzioni meccaniche



Il ritratto di Enzo Ferrari, donato ad Automodena dal pittore milanese Alberto Peppoloni. Perfettamente in linea con il personaggio l'espressione volitiva.



Sopra, l'entrata automatizzata che permette di accedere al garage sfruttando le comode rampe, frutto di uno speciale studio. La struttura dispone di 448 posti.



di macchine utensili e parti di aereo, per poi arrivare dove il Destino non poteva fare meno che portarlo: al grande mito di quei tempi, celebrato anche da Gabriele D'Annunzio e dai Futuristi: l'automobile. Così nacque la Auto Avio Costruzioni (1940), il noto escamotage che consentì al Grande Vecchio di costruire automobili senza infrangere il patto contrattuale di non concorrenza che aveva sottoscritto e che lo legava all'Alfa Romeo ancora per un certo periodo di tempo. Lo stabile fu interessato ad altri nuovi lavori, ma è negli Anni '60 e '70 che avvenne la rivoluzione. Tutto il complesso fu estremamente semplificato, fu privato di ogni tipo di decoro architettonico e guadagnò una facciata con mattoni a vista. E nel 1992 arrivò il progetto che portò all'attuale e definitivo assetto dell'area di via Trento e Trieste. Il nuovo progetto ha previsto la demolizione dell'intero isolato per consentire la costruzione, al suo posto, di un modernissimo garage multipiano. Devvero moderno, specie se si pensa che fu oggetto di un particolare studio delle rampe (che sono di agevole accesso) e che prevede un totale di ben 448 posti auto, tutti a disposizione degli automobilisti, una categoria sempre in cerca di parcheggi. Oggi è una struttura totalmente gestita da Automobile Club di Modena, un Ente che vanta una notevole esperienza nel settore e che, essendo di natura pubblica, garantisce la prevalenza del servizio reso ai cittadini sul profitto economico. Ecco dunque la breve storia di un pezzo di Modena e del Cavallino Rampante, quel marchio che nel mondo rappresenta il genio, la sportività e l'Italia tutta.

MICHEL VAILLANT, IL CAMPIONE DI CARTA

Abbiamo incontrato il più grande protagonista di fumetti dedicati alle corse di auto. Un pilota polivalente, che ha iniziato la carriera nel 1957 ed è sempre giovane e vincente. Ha corso e vinto sulle piste di tutto il mondo, ma ha un rapporto speciale con i circuiti, le auto e i piloti italiani

Testo di **Valerio Boni**

«Nella mia carriera sono riuscito a battere tutti i piloti più competitivi incontrati nelle varie epoche, ma il più forte di tutti è senza dubbio Michel Vaillant». Le parole sono di Jacky Ickx, negli anni Ottanta, nel periodo in cui era impegnato sul doppio fronte della Parigi-Dakar e della 24 Ore di Le Mans, due gare leggendarie. Età indefinita, Michel Vaillant ha debuttato adolescente



nel 1957, quindi dovrebbe avere superato gli 80 anni, ma ha sempre il fisico e l'aspetto di un trentenne. In carriera ha corso in tutte le specialità su quattro ruote, concedendosi anche qualche avventura in moto negli anni Settanta, rimanendo sempre fedele a un costruttore. E non potrebbe essere altrimenti, visto che è da sempre il pilota di punta della Vaillante, la scuderia fondata dal padre Henri. Se fosse reale e non un amatissimo personaggio di fantasia nato dalla matita del francese Jean Graton, Michel condividerebbe con Alain Prost e Sebastian

Vettel il quarto posto nella classifica dei piloti che hanno conquistato più titoli in Formula 1: quattro. Ma a questi risultati sono da aggiungere sei vittorie a Le Mans, due alla 500 miglia di Indianapolis e altrettante a Daytona, due primi posti 12 Ore di

Sebring, un campionato mondiale rally una vittoria alla Parigi-Dakar e molto altro. In Italia è apparso la prima volta nel 1963, ma si è fatto conoscere meglio a partire dal 1969, quando le sue avventure erano raccontate settimana dopo settimana sulle pagine del Corriere dei Piccoli prima e il Corriere dei Ragazzi in seguito. Mentre in tempi più recenti sono state le raccolte proposte dalla Gazzetta dello Sport a ridestare un successo mai sopito. Nel corso della sua interminabile carriera (ufficialmente non ha ancora appeso il casco al chiodo) ha corso su ogni tipo di tracciato in epoche differenti, ma qual è il suo preferito? «Bien, se consideriamo quelli di fantasia - spiega Michel in un italiano pressoché perfetto con solo una lieve inflessione francese



- l'esperienza più adrenalinica l'ho provata nel centro di Parigi, sfrecciando a 300 all'ora in Formula 1 sugli Champs-Élysées, con l'Arco di Trionfo come sfondo. Una via dove di giorno si viaggia a passo d'uomo tutta per noi... Un'emozione unica. Se invece parliamo di circuiti reali, non posso non amare Le Mans, ma anche Monza. Ho guidato le Vaillante in tutte le varie configurazioni, soprattutto quando non c'erano le varianti e si tenevano medie incredibili. Ricordo che la prima volta è stata nel 1960, ero giovanissimo e la mia esperienza è stata raccontata sull'album "Il pilota senza volto", ma l'avventura più bella che la vostra pista mi ha regalato la potete vedere su

"Brivido a Monza". Pilota veloce e gentiluomo, non poteva che avere un legame speciale con un uomo con le sue stesse caratteristiche: Michele Alboreto. «Michele ha lasciato un grande vuoto, siamo diventati amici quando al termine di un duello in pista estremamente leale quanto spettacolare mi ha confessato di avere pensato di diventare pilota leggendo le mie storie con suo fratello Ermanno. Si è meritato sul campo il privilegio di diventare un personaggio dei fumetti, un diritto che mio "papà" Jean Graton non concedeva a molti piloti stranieri. Alboreto, invece, è apparso tre volte nelle mie avventure, e quella che ricordo con più emozione è "La sfida dei

bastioni". Una serie di gare nelle quali sono stato impegnato alla guida di tutte le Vaillante prodotte da mio padre fino ad allora e a sfidarmi c'erano quattro piloti fortissimi, un vero e proprio poker d'assi, con i segni delle carte da gioco come elemento distintivo. Indossavano divise rosse, e la loro indentità fu svelata solo al termine. Erano Gerhard Berger, Thierry Boutsen, Philippe Alliot e Michele Alboreto. Per la cronaca Michele l'asso di picche». Michel è stato anche protagonista di 13 telefilm in bianco e nero nel 1967 e del film Adrenalina Blu - La leggenda di Michel Vaillant, del 2003. «Però io sono all'antica, al video continuo a preferire la carta da sfogliare. A bientôt mes amis».





ACI MODENA

VISITA IL SITO ACIMODENA.IT PER SCOPRIRE DI PIÙ
SULLE DIVERSE PROMOZIONI PENSATE PER CHI SI ASSOCIA

www.acimodena.it

BOLLINI ON-LINE
Scopri il nuovo servizio
pratico e vantaggioso
per acquistare i bollini
delle tue guide!

**SERVIZI
AL CITTADINO**



Ora è possibile acquistare online
i bollini per la scuola guida.

Risparmia tempo e paga in modo
sicuro, su acimodena.it trovi
il banner cliccabile nella home
page per accedere al servizio.

CONAD
NORD OVEST

CONVENZIONI



Tra i mille vantaggi riservati ai
soci ACI ci sono tante utilissime
convenzioni per effettuare
acquisti di ogni genere.

Una fra queste riguarda
i supermercati **Conad**, perché
grazie alla partnership che ci lega
chi è in possesso delle tessera
Conad potrà approfittare di sconti
e agevolazioni nel mondo **ACI**,
e viceversa.

Presentando la tessera **ACI**
in un punto vendita **Conad**
convenzionato, se si è in possesso
anche della **Conad Card**, si può
accedere a uno **sconto del 3%** su
tantissime categorie di prodotti.

Mostrando invece la **Conad
Card** negli uffici **ACI di Modena**
e provincia si può approfittare di
numerosi sconti su corsi recupero
punti, iscrizione alla scuola
guida, pratiche automobilistiche
e tessere **ACI Gold** e **ACI
Sistema**.

OBI

CONVENZIONI



Tra le tante convenzioni speciali
pensate per i soci **ACI** non poteva
mancare **OBI**.

Fino al 31 dicembre 2023,
presentando la tessera **ACI** nei
punti vendita **OBI** di Modena e
Provincia si potrà accedere a uno
sconto del 10% sui prodotti non
già soggetti ad altre promozioni.

Scarica il coupon nella seconda
immagine e mostralo in cassa
insieme alla tua tessera **ACI** per
ottenere lo sconto.



www.acimodena.it



SUPERCAR E LIBRI IMPERDIBILI

LA MIA RESIDENZA? È A MONZA

Un progetto da sogno: 777 hypercar, la supercar da pista. Solo 7 esemplari con prestazioni incredibili

Testo di **Maurizio Gussoni**

Dalla 777 Motors,
la casa fondata
dall'imprenditore e
collezionista Andrea Levy,
nasce la 777 hypercar,
una monoposto ad alte
prestazioni prodotta in
soli sette esemplari che
avranno come casa stabile
l'Autodromo di Monza.
Ecco qualche dato:
una monoscocca in
carbonio (omologata FIA)
ed un'aerodinamica

svilupata da Dallara, che
consente una downforce
di 2.100 Kg a di 370
Km/h. Il peso è 900 Kg
e l'accelerazione laterale
va da 3,5 a 4 g, che tiene
la vettura letteralmente
incollata all'asfalto. Il
motore è un V8 aspirato,
4.500 cc, che sviluppa 730
cv a 9.000 giri.
777 hypercar è valutata
sul giro di pista a Monza
in un minuto e 33 secondi!



Ma si tratta di un'auto
nata non per le corse, ma
per offrire ad una clientela
privata una hypercar ad

elevatissime prestazioni,
da usarsi solo in pista.
Specialmente su quella di
Monza, la vera casa della
777. Dove i sette fortunati
acquirenti potranno
scendere in pista quando lo
desidereranno o partecipare
agli esclusivi eventi che
saranno organizzati
solo per loro. I sette
esemplari prodotti saranno
venduti a sette milioni
di euro ciascuno, che
comprendono il training
tecnico/fisico necessario
per poter guidare un'auto
del genere.



AUTODELTA: LA STORIA

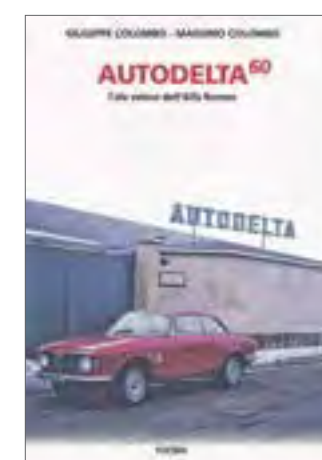
In vendita l'attesa ristampa del libro dedicato alla scuderia Alfa Romeo

Testo di **Paolo Moroni**

Poco distante da
Milano a Premenugo
di Settala è nascosto un
tesoro: oltre 130 vetture
Alfa Romeo, raccolte dal
1972 da un gruppo di
appassionati capeggiato
da Gippo Salvetti. In
un grande capannone
ormai diventato un
"tempio" della marca
del Biscione ha sede
infatti l'Alfa Romeo Blue
Team" una preziosa
collezione delle creazioni
del marchio milanese.
Qui hanno trovato
rifugio e valorizzazione
modelli indimenticabili
come Giulia TZ, 2600 e
1900 Sprint, 2600 SZ,
2000 Spider e Giulietta

SZ. Non manca una
biblioteca con oltre
ottomila volumi. Dalla
passione per le Alfa di
"Blue Team" è nata l
Fucina Editore, che oggi
ripresenta un suo cavallo
di battaglia intitolato
"Autodelta 60 - l'ala veloce
dell'Alfa Romeo" (che nel
titolo celebra la nascita
della celebre scuderia
avvenuta nel 1963).
Gli autori Giuseppe e
e Massimo Colombo
hanno aggiunto nuove
testimonianze, nuove
fotografie, nuovi dettagli
ed un approfondimento
sulla storia motonautica.
Si tratta quindi di
una riedizione (in sole

999 copie) arricchita
e aggiornata, sempre
dedicata alla creatura
sportiva di Carlo Chiti,
passionale, burbero,
ingegnere geniale e
infaticabile, vorace di
vita, di corse (e di cibo).
Si parla delle inarrestabili
GTA, alle più impegnative
33, a 8 o 12 cilindri, fino
alle F1, con le loro vittorie
esaltanti e le sconfitte
brucianti, nei più svariati
autodromi internazionali
e sui micidiali, ma
affascinanti tracciati dei
circuiti stradali, senza
dimenticare i rally e le
gare di motonautica.
L'Autodelta ha vissuto
la sua intensissima



storia con un carico di
passione, di voglia, di
entusiasmo e di delusioni
davvero inimitabili,
perché inimitabili erano le
macchine gli uomini che
ne facevano parte.

**AUTODELTA 60 - L'ALA
VELOCE DELL'ALFA ROMEO,
di Giuseppe Colombo e
Massimo Colombo -
Fucina Editore - euro 44,00**

DA NON SCORDARE!

CON ACI LA PATENTE SI RINNOVA IN 5 MINUTI

Da anni noi dell'ACI Modena applichiamo un concetto che si può simpaticamente paragonare alla "toccata e fuga". Si può prenotare anche telefonicamente presso tutte le delegazioni ACI di Modena e provincia, ma si può prenotare anche tramite il sito www.acimodena.it nella sezione dei servizi al cittadino. Si entra nei nostri uffici e in pochi minuti si esce con il rinnovo in tasca. 6 giorni su 6, sabato compreso". Acì ricorda che è indispensabile tenere in allegato alla patente il certificato d'idoneità fisica rilasciato dal medico, sino a quando non arriva la nuova patente.



Alla base della semplicità e della rapidità vi sono la professionalità ed esperienza degli impiegati ACI e dei medici, senza che venga compromesso il rigore necessario.

Un altro aspetto importante è che in ogni nostro ufficio la foto per la patente la facciamo direttamente allo sportello pertanto non c'è più bisogno di andare da un fotografo e spendere soldi inutilmente come anche i versamenti e le marche da bollo. Tutti i nostri uffici sono a disposizione degli utenti, che invitiamo al controllo periodico della scadenza per tutti i documenti necessari alla guida.

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



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

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



ACI GOLD 99,00 €
Il Club ACI Gold è la tessera che offre il top dell'assistenza. Con ACI Gold hai:
• Il soccorso stradale gratuito in Italia e all'estero nei paesi U.E., in Svizzera, Norvegia, Serbia, Montenegro, Marocco, Tunisia
• "all'auto associata": tutte le volte che ne hai bisogno in Italia, anche se non sei a bordo;
• "a te": 2 volte, su qualunque veicolo viaggi (auto, moto, camper) in Italia, anche se non è il tuo;
• "all'estero": 2 volte su qualunque veicolo viaggi.
E in caso di immobilizzo di "qualsiasi veicolo sul quale sei a bordo":
• Auto sostitutiva fino a 3 giorni o trasporto dell'auto a casa
• Auto sostitutiva fino a 30 giorni (per furto dell'auto associata)
• Servizi accessori: albergo, taxi, spese di viaggio
• Pulizia serbatoio per errato rifornimento carburante (previo soccorso ACI)
Con ACI Gold hai inoltre servizi più ricchi:
• Medico Pronto per te e i tuoi familiari a casa e in viaggio
• Assistenza pediatrica e cardiologica in Italia
Interventi a domicilio:
In situazioni di emergenza, prestazioni professionali 24h su 24h di:
• falegname, fabbro
• idraulico, elettricista
E in più:
• Tutela Legale e Rimborso corsi per recupero punti patente
• Show your Card! Sconti in Italia e all'estero
• Tariffe di soccorso stradale scontate per i soci per interventi di soccorso e assistenza stradale non inclusi nella tessera.



ACI SISTEMA 79,00 €
La tessera ACI Sistema è la tessera che offre tutti i servizi di assistenza tecnica. Con ACI Sistema hai:
• Il soccorso stradale gratuito in Italia e nella U.E.
• "all'auto associata": tutte le volte che ne hai bisogno in Italia, anche se non sei a bordo;
• "a te": 2 volte su qualunque veicolo viaggi (auto, moto, camper) in Italia, anche se non è il tuo;
• "all'estero": 2 volte sull'auto associata.
E in caso di immobilizzo o furto del "veicolo associato":
• Auto sostitutiva fino a 3 giorni o trasporto dell'auto a casa
• Auto sostitutiva fino a 30 giorni per furto
• Servizi accessori: albergo, taxi, spese di viaggio
Con ACI Sistema hai inoltre:
• Medico Pronto per te e i tuoi familiari in viaggio
E in più:
• Tutela Legale e Rimborso corsi per recupero punti patente
• Show your Card! Sconti in Italia e all'estero
• Tariffe di soccorso stradale scontate per i soci per interventi di soccorso e assistenza stradale non inclusi nella tessera.



ACI CLUB 35,00 €
La nuova ACI Club è più ricca di servizi e soluzioni alla mobilità, ti garantisce un soccorso stradale in Italia, su qualsiasi mezzo ti trovi.
Con ACI Club hai:
• 1 soccorso stradale nell'anno associativo in Italia su qualsiasi veicolo ti trovi;
• Traino del veicolo, 20 Km. a/r dal luogo di fermo.



ACI STORICO 109,00 €
Il Club ACI Storico nasce per la salvaguardia e la valorizzazione di uno dei più importanti patrimoni del nostro paese. E' il Club nel quale i soci potranno ritrovarsi per esprimere e condividere la passione per il mondo esclusivo del collezionismo di auto d'epoca.
ACI Storico Aderente è la tessera per gli amanti delle auto e moto d'epoca che ti garantisce tutta l'assistenza tecnica fino a 10 veicoli, compresa la tua auto di tutti i giorni. Con ACI Storico Aderente hai:
• Tre soccorsi stradali gratuiti in Italia per i veicoli associati
• Un soccorso stradale all'estero
• Traino fino a 50 km
• Servizio Passione d'Epoca per il trasporto dei veicoli storici
• Show your Card! Sconti in Italia e all'estero
• Assistenza medica in Italia e all'estero
• Abbonamento mensile a "Ruoteclassiche"
• Una nuova tariffa esclusiva "SARA Vintage" a condizioni più vantaggiose dedicata ai soci del Club ACI Storico.
• Tutela Legale e Rimborso corsi per recupero punti patente
• Tariffe di soccorso stradale scontate per i soci per interventi di soccorso e assistenza stradale non inclusi nella tessera associativa.
Vantaggi esclusivi per i Soci
• Iscrizione delle auto nel Registro del Club ACI Storico
• Agevolazioni per partecipare ad eventi di settore e sportivi
• Accesso alla biblioteca storica digitale
• Accesso dedicato al portale del Club www.clubacistorico.it con informazioni aggiornate legate al mondo delle auto d'epoca e da collezione
• Gadget

Tanti vantaggi, tanto risparmio.



READY2GO

L'autoscuola che mette in moto la sicurezza

ISCRIVITI IN UN'AUTOSCUOLA READY2GO

La prima con **simulatore di guida VR!**

EVINCI

Auricolari Bluetooth
Samsung Galaxy Buds 2

Mini Stampante Bluetooth
Xiaomi Mi Portable Photo Printer

Xiaomi Mi Bluetooth
Speaker 25W

Automobile Club Modena