



999

ISO



ISO MOTORI - 999 VOLTE SICURI
FONDATA NEL 1996



**ALFA ROMEO,
IL RILANCIO.**

Direttore Responsabile

Giuliano Latuga
Direzione@businesscar.it

Redazione

Silvia Gironi
Redazione@isomotori.it

Hanno collaborato

Bruno Berselli, *Ufficio Tecnico
e Omologazioni Progetti s.r.l.*
Giordano Biserni, Alfredo Giordani
Corrado Poli, Elisa Pibiri,
Barbara Guarini, Silvia Terracciano,
Silvia Missaggia, Linda Brunelli,
Claudia Marcotulli, Fabrizio Gentili,
Federica Confalonieri, Manuela Bina,
Carlo Alberto Meinero, Federica Biassoni
(Unità di Ricerca in Psicologia del Traffico,
Università Cattolica di Milano)
Vinicio Paselli (vinicio92.wordpress.com)

Grafica e impaginazione

Enrico Cigolla
enricocigo@gmail.com

Promozione e pubblicità

Tel. 051.60.14.990

Registrazione N°6591 del 02/08/1996

Tribunale di Bologna



ISO MOTORI - 999 VOLTE SICURI

COLLAUDI - REVISIONI - OMOLOGAZIONI - ALLESTIMENTI

SOMMARIO 264

- 5 | L'editoriale di Giuliano Latuga**
4x4 Fest edizione 2026
- 10 | Dalla redazione**
Decreto Omnibus
- 14 | Obiettivo Zero Vittime**
Animali in auto
- 22 | Obiettivo Zero Vittime**
Portabici auto
- 32 | Obiettivo Zero Vittime**
Guidare la moto con il caldo estremo
- 38 | Icaro 5.0 nuove tecnologie**
La crisi dell'auto europea
- 42 | Icaro 5.0 nuove tecnologie**
Il caldo colpisce le auto
- 48 | Icaro 5.0 nuove tecnologie**
Ecofestival 2026
- 50 | La storia dell'automobile**
Volvo V60
- 58 | La storia dell'automobile**
Auto e criminalità in Italia
- 64 | Perché l'auto aziendale ad uso speciale**
businesscar.It è meglio dell'autocarro?
- 69 | 200xCento.com Publy by car**
- 74 | Psicologia del traffico**
Psicologia della convivenza tra automobilisti e ciclisti
- 80 | News automotive**
Il garage segrato del Quirinale
- 88 | News automotive**
Le cinque barche e mini-yacht per avvicinarsi alla nautica
- 96 | News automotive**
Aston Martin DB12
- 104 | News automotive**
Le Mans, 100 anni di leggenda
- 112 | News automotive**
Bentley Continental GT 2026
- 120 | News automotive**
Mercedes Classe S 2026
- 128 | News automotive**
Mercedes Classe G 2026
- 136 | News automotive**
Mercato auto Italia 2026
- 141 | News automotive**
Alfa Romeo oltre il rilancio
- 151 | News automotive**
I "car influencer"
- 158 | News automotive**
Il boom delle microcar

ELEVE M STP A RL Studio Commercialistico



- Contabilità e Dichiarazioni fiscali
- Consulenza societaria, tributaria e finanziaria
- Contributi pubblici e Bonus fiscali

Via IV Novembre, 47/F - 31058 Susegana (TV)
Tel. 0438.758113 - eleve@elevemstp.it



QUATTRO X Fest QUATTRO

22° Salone Internazionale Off-Road & Outdoor

9·10·11 Ottobre 2026
MARINA DI CARRARA

4x4fest.com | 4x4fest@carrarafiere.it



Expo



Test &
Show in Pista



Sand Emotion



Tour alle Cave di
Marmo di Carrara



Overland



Moto



Quad & ATV





l'editoriale di Giuliano Latuga

disegno di Mario Barbieri



**Non si può, in questo
numero, non parlare di
4x4 Fest edizione 2026**

“

Gentili lettrici e lettori,

Il 4x4 Fest è il Salone Internazionale dell'Off-Road e dell'Outdoor che si tiene ogni anno presso il polo fieristico di CarraraFiere a Marina di Carrara (MS).

L'appuntamento per il 2026 è dal 9 all'11 ottobre.

L'evento è un punto di riferimento per gli appassionati di fuoristrada, permettendo al pubblico di guidare i propri veicoli sulla spiaggia (Sand Emotion) e partecipare a tour guidati nelle suggestive Cave di Marmo che si trovano a ridosso del polo fieristico.

IM - Isomotori è, sin dalla prima edizione, media partner dell'evento e in tutte le successive edizioni, comprese quelle in forma ridotta a seguito di eventi meteorologici che hanno devastato gran parte dei padiglioni della fiera.

200xCento.com

Publy by car

È certo che questa manifestazione, oltre ad essere un evento fondamentale per i veicoli outdoor, è un momento ideale per le nuove proposte di mezzi 4x4.

La seconda settimana di ottobre permette ai partecipanti di godere di un clima ancora temperato e pertanto favorevole alla partecipazione di gare sulla spiaggia o a tour sulle montagne limitrofe.

È anche un modo per affrontare temi importanti come la sicurezza stradale e la fiscalità delle auto aziendali.

Per questo non mi stancherò mai di ricordare che questa rivista è nata per garantire un'informazione costante sulla sicurezza stradale e anche sulla fiscalità delle auto aziendali.

Fin dal primo numero, ben oltre 29 anni fa (a proposito, a febbraio 2027 contiamo di realizzare un evento in occasione del trentennale dalla pubblicazione del nostro numero 0, che oggi ha sfiorato quota 264 edizioni- infatti questo è l'editoriale del n. 263 (+ il numero 0 = 264)- e che continuando di questo passo supererà in quell'occasione le 270 uscite), la rivista si è sempre fissata due obiettivi ben precisi: Sicurezza! Sicurezza ed ancora **Sicurezza e Risparmio! Risparmio ed ancora Risparmio Fiscale!**

Non solo per chi guida le auto, ma anche per chi si reca al lavoro con mezzi a due ruote; oggi sono molto di moda i monopattini, e le biciclette, ma ancora oggi i dispositivi di

sicurezza montati su questi mezzi vengono poco utilizzati, e il pericolo è sempre dietro l'angolo e non bisogna mai abbassare la guardia.

Da diversi anni a questa parte i veicoli definiti SUV, 4x4 e fuoristrada sono la fetta commerciale più incisiva del mercato automobilistico, sia in Italia che in Europa, e anche le stesse case cinesi si sono accorte che è uno spicchio consistente su cui proporre i propri modelli e novità.

I dati Unrae del primo semestre 2026 indicano che tra le prime 50 versioni di auto vendute in Italia oltre 30 sono SUV, 4x4 e fuoristrada.

Ecco perché il 4x4 Fest diventa un momento di incontro centrale anche con le novità del mercato di tantissime case costruttrici.

Tornando alla sicurezza, sappiamo che a seguito di un grave incidente stradale le conseguenze sono disastrose per migliaia di famiglie ogni anno, tuttavia la percezione di molti è quella di una quasi normalità. Ma noi non possiamo considerare un incidente mortale la normalità. Non si può rimanere indifferenti quando accendendo la televisione e guardando un telegiornale si passano in rassegna quotidianamente eventi mortali sulle strade sia cittadine che periferiche comprese le autostrade. Le cause principali degli incidenti stradali sono la **guida distratta** (es. uso del cellulare), la **velocità eccessiva**, e il **mancato rispetto della precedenza**. Altre cause comuni includono la guida in

businesscar.it

la tua auto aziendale **defiscalizzabile al 100%**

stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, il mancato rispetto della distanza di sicurezza e le manovre irregolari.

Al 4x4 Fest queste notizie non passano in secondo piano e le stesse case automobilistiche presentano ogni anno nuovi ADAS (sistemi di sicurezza di bordo) per ridurre con la tecnologia il rischio di incidenti.

Partecipare all'evento è infine darsi l'opportunità di una 3 giorni di full immersion a diretto contatto con l'odore dei motori, il profumo inebriante degli interni nuovi di fabbrica e la possibilità di cimentarsi in esperienze irripetibili in piena sicurezza. Diventa un'esperienza necessaria per prendere contatto con una realtà proiettata verso una crescita competitiva tra i vari costruttori sempre più mirata a soddisfare le esigenze crescenti dell'utenza.

Non solo, sarà possibile confrontare tra loro centinaia di esemplari di autoveicoli per ponderare una scelta in linea con le proprie aspettative.

Spesso ho notato che a questi eventi le persone che sono interessate ad acquistare un mezzo entro la fine dell'anno sono molto impegnate a scoprire ogni dettaglio che le possa indirizzare verso una scelta consapevole e gratificante.

La nostra presenza al 4x4 Fest è anche un modo per segnalare ai partecipanti che sono intenzionati ad acquistare un 4x4, un SUV, un fuoristrada, che oltre la loro sicurezza,

si possono ottenere dei vantaggi economici notevoli.

Mi rivolgo in modo particolare ai possessori di Partita IVA, dove la scelta di un determinato autoveicolo rispetto ad un altro potrebbe, in termini economici, per la propria impresa, fare tutta la differenza del mondo con importanti ripercussioni sui bilanci aziendali.

Tutti siamo al corrente che l'acquisto di una vettura per uso aziendale è detraibile e deducibile in modo irrisorio, ma se si ha l'accortezza di acquistare un mezzo con determinate caratteristiche o con determinate strategie di acquisizione, l'ago della bilancia potrebbe completamente ribaltarsi a favore delle casse aziendali.

Da qui il nostro impegno a partecipare a questo evento, noto per essere visitato prevalentemente da imprenditori o possessori di partita IVA.

Riuscire a dare loro una soluzione che rovesci la bilancia dei costi e dei risparmi fiscali da 10 a 100 è un modo per cambiare tutto un mondo, come detto recentemente da un venditore di auto aziendali.

Una visita al nostro stand, padiglione C (potrete, comunque, verificare sulla guida dell'evento fieristico digitando "ISOMOTORI"), potrebbe davvero farvi passare un gran buon fine anno 2026.

Sono quasi 30 anni che rendiamo felici migliaia di partite IVA. Chiedeteci come.



La galassia del risparmio fiscale sull'auto aziendale

SICUREZZA - VANTAGGI - SCOPERTE



200XCENTO



BUSINESSCAR



IM



METE



TAW

CADORMATIC

AUTOMAZIONI E CHIUSURE EDILI

PORTONI PER GARAGE, SEZIONALI, BASCULANTI, INDUSTRIALI

CANCELLI, SBARRE, SERRAMENTI E CHIUSURE



VIA MEDOLA, 55 - 32045 S.STEFANO DI CADORE (BL)

Cell. 339 64.92.414 - Email: cadormatic@gmail.com

P.I. 01019190253 - C.F. DMBNDR81H11H786L



DECRETO OMNIBUS: STANGATA FISCALE SULLE AUTO AZIENDALI, C'È UNA MODALITÀ PER DIFENDERSI?

IL GOVERNO HA VARATO DEFINITIVAMENTE
LE NUOVE REGOLE SUL FRINGE BENEFIT: PIÙ
TASSE PER I VEICOLI OLTRE I 5 ANNI E PER GLI
OPTIONAL FUORI TABELLA ACI

Se hai un'auto aziendale e la usi anche fuori dall'orario di lavoro, la novità di cui si parlava da mesi non è più una bozza: è legge a tutti gli effetti. Il Decreto Legislativo 7 agosto 2026, n. 148 (il cosiddetto "decreto correttivo Omnibus") è stato approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 4 agosto 2026, dopo il parere positivo delle Commissioni parlamentari competenti, ed è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 185 dell'11 agosto 2026, Supplemento Ordinario n. 30). È in vigore dal 12 agosto 2026, con effetti che decorrono dal periodo d'imposta 2026.

Cambia in modo sostanziale il calcolo del fringe benefit, cioè il valore fiscale

attribuito all'uso privato di un veicolo assegnato dall'azienda, introducendo un criterio mai usato prima per questo scopo: l'età del veicolo dalla sua prima immatricolazione.

Prima di entrare nei dettagli, una premessa doverosa: quanto segue è una spiegazione divulgativa e

generale delle nuove regole. Non sostituisce le istruzioni applicative che l'Agenzia delle Entrate potrà pubblicare nei prossimi mesi, né una verifica puntuale sui singoli cedolini: per i casi concreti resta indispensabile il confronto con il proprio consulente del lavoro o commercialista.

Di cosa si tratta: dalla bozza alla legge

Il provvedimento nasce come quarto decreto correttivo della delega fiscale (legge 9 agosto 2023, n. 111), pensato per integrare e correggere alcune norme già approvate nell'ambito della grande riforma fiscale. È un testo ampio, che interviene su 37 articoli raggruppati in 12 Titoli, ma tra le misure di maggiore impatto operativo per imprese e commercialisti c'è senza dubbio quella sui fringe benefit auto, disciplinata dall'articolo 2, che riscrive l'articolo 51, comma 4, lettera a) del TUIR. Il Consiglio dei Ministri lo aveva approvato in via preliminare il 10 giugno 2026, poi il testo era passato alle Camere il 21 luglio per il parere delle Commissioni parlamentari; il percorso si è concluso entro il termine previsto dalla legge delega, fissato al 29 agosto 2026.

L'obiettivo dichiarato è accelerare il ricambio delle flotte aziendali, disincentivando la permanenza in circolazione dei veicoli più vecchi e, in media, più inquinanti. La platea potenzialmente coinvolta non è marginale: secondo una stima circolata sulla stampa specializzata nelle settimane precedenti alla pubblicazione del decreto, non confermata da dati ministeriali ufficiali, e quindi da considerare con cautela, la misura potrebbe interessare circa 327.000 autoveicoli, in relazione alla quota di flotte italiane in noleggio a lungo termine oggi coperta da contratti superiori ai 48 mesi.

La novità confermata: l'anzianità del veicolo pesa sulle tasse

Il meccanismo di base per calcolare il fringe benefit non cambia rispetto a quanto introdotto con la Legge di Bilancio 2025: il valore imponibile si ottiene applicando una percentuale fissa al costo chilometrico convenzionale delle tabelle ACI, su una percorrenza annua convenzionale di 15.000 chilometri. Le percentuali restano legate all'alimentazione del veicolo: 10% del valore ACI per le auto 100% elettriche, 20% per le ibride plug-in, 50% per tutti gli altri veicoli (benzina, diesel, GPL, metano, ibride non

ricaricabili), di fatto la maggioranza del parco auto aziendale italiano.

La vera novità riguarda cosa succede dopo il quinto anno dalla prima immatricolazione. A partire dal 1° gennaio dell'anno successivo al compimento del quinto anno, il valore convenzionale viene maggiorato del 50%, in termini relativi e non in punti percentuali assoluti: le elettriche passano dal 10% al 15%, le plug-in dal 20% al 30%, i veicoli tradizionali dal 50% al 75%. Quest'ultimo è l'aumento più pesante in assoluto, perché parte già dall'aliquota più alta e riguarda la fetta più consistente delle flotte aziendali.

L'esempio numerico spiegato passo per passo

Prendiamo un'auto a benzina o diesel di media fascia, con costo chilometrico convenzionale ACI pari a 6.000 euro l'anno su 15.000 km. Nei primi cinque anni si applica l'aliquota ordinaria del 50%: il fringe benefit imponibile è quindi di 3.000 euro l'anno. Superata la soglia dei cinque anni, con decorrenza dal 1° gennaio successivo, l'aliquota sale al 75%: l'imponibile passa a 4.500 euro l'anno ($3.000 \times 1,5$), cioè 1.500 euro in più di reddito imponibile, non di imposta. È un dato importante da chiarire: l'impatto reale sulla busta paga, quanto di quei 1.500 euro si traduce in maggiore IRPEF trattenuta, dipende dall'aliquota marginale del singolo dipendente, dalle addizionali regionali e comunali e dalle eventuali detrazioni spettanti, e non è quindi uguale per tutti. Sull'azienda incide invece anche il maggior carico contributivo, calcolato sulla stessa base imponibile più alta.

A questo si può aggiungere l'effetto degli optional. Se l'auto monta accessori non compresi nelle tabelle ACI e forniti a carico dell'azienda, la base imponibile aumenta ulteriormente. Applicando il 5% ai 4.500 euro già maggiorati per anzianità si ottiene: $4.500 \times 1,05 = 4.725$ euro l'anno. È utile distinguere bene i due effetti, perché si sommano ma nascono da cause diverse: la sola anzianità porta l'aumento al 50% rispetto alla base di partenza (da 3.000 a 4.500 euro), mentre l'aggiunta degli optional porta l'aumento



complessivo al 57,5% (da 3.000 a 4.725 euro). Non è quindi corretto attribuire quasi 58 punti di aumento alla sola età del veicolo: quella quota deriva dalla combinazione di due fattori distinti, anzianità e allestimenti.

Su quest'ultimo punto vale una precisazione. Il decreto parla di maggiorazione per gli accessori non compresi nelle tabelle ACI, ma il testo dell'articolo 2 non fornisce un elenco chiuso di cosa debba intendersi per "allestimento extra": termini come optional, accessorio e allestimento non sono automaticamente sovrapponibili, e la loro applicazione pratica (per esempio se un singolo pacchetto tecnologico con più funzioni vada conteggiato come una voce sola o più voci distinte) potrebbe richiedere chiarimenti ufficiali dell'Agenzia delle Entrate. In attesa di questi chiarimenti, non è prudente elencare automaticamente ogni dotazione avanzata del veicolo come una voce separata da maggiorare: la valutazione andrà fatta caso per caso, con il supporto di chi gestisce le pagine.

Il nodo delle riassegnazioni: ora è risolto, in modo favorevole.

Questo era il punto più incerto nelle bozze circolate nei mesi scorsi, e il testo definitivo lo scioglie in una direzione favorevole per aziende e lavoratori. Il criterio scelto dal legislatore è la data di prima immatricolazione del veicolo, non la data in cui il veicolo viene assegnato al singolo dipendente: l'anzianità è una caratteristica intrinseca del veicolo, non del lavoratore che lo conduce in un determinato momento. Se un'auto aziendale già in uso viene riassegnata da un dipendente a un altro all'interno della stessa azienda, il contatore dei cinque anni non si azzerava: la maggiorazione del 50% segue la targa del mezzo, indipendentemente da quanti dipendenti si sono succeduti alla guida.

Optional fuori tabella ACI: una regola più chiara, ma non più leggera

Sul fronte degli accessori, il decreto porta

comunque un elemento di semplificazione rispetto al passato.

Fino ad oggi, l'Agenzia delle Entrate tendeva a chiedere che gli optional non compresi nelle tabelle ACI venissero valorizzati singolarmente secondo il criterio del valore normale, un'operazione complessa che apriva la strada a possibili contestazioni. Con la nuova disciplina questo sistema viene sostituito da un forfait fisso — il 5% della base imponibile per ciascun allestimento extra, a prescindere dal suo valore reale — più semplice da applicare ma anche più rigido, e come detto ancora da precisare in alcuni dettagli applicativi.

Per i veicoli del regime transitorio (contratti 2020-2024), questa maggiorazione del 5% si applica comunque dal 1° gennaio 2026, con una clausola di salvaguardia: restano validi i comportamenti già adottati dai datori di lavoro fino al 31 dicembre 2025, senza obbligo di rimborso per maggiori imposte già versate.

I tre regimi oggi coesistenti

Con l'entrata in vigore del decreto, la disciplina del fringe benefit auto si articola su tre binari diversi:

- Regime Veicoli interessati Criterio di calcolo Nuovo (dal 1/1/2025)
- Veicoli immatricolati e concessi in uso promiscuo con contratti stipulati dal 1° gennaio 2025
- Forfait su tabelle ACI: 10% BEV, 20% plug-in, 50% altri
- Transitorio
- Veicoli concessi dal 1/7/2020 al 31/12/2024, o ordinati entro il 31/12/2024 e consegnati nel 2025
- Forfait su tabelle ACI 2024 per fascia CO2: 25%/30%/50%/60%
- Regime Veicoli interessati Criterio di calcolo Residuale Casi non riconducibili ai primi due regimi

Valore normale di mercato o canone netto per uso lavorativo, caso per caso

Va precisato che, per individuare correttamente il regime applicabile a un dato veicolo, non basta fare riferimento genericamente alla "data del contratto": occorre verificare congiuntamente data di ordine, data di prima immatricolazione, data di consegna e data di effettiva concessione in uso promiscuo al dipendente, perché è la combinazione di questi quattro elementi a determinare quale dei tre regimi si applica.

La soglia di esenzione 2026 e il rischio di sfioramento del plafond welfare Un aspetto spesso sottovalutato riguarda le soglie di esenzione previste per i fringe benefit. Per il 2026

restano fissate, in base alle regole generali vigenti, a 1.000 euro annui per la generalità dei lavoratori, elevate a 2.000 euro per i dipendenti con figli fiscalmente a carico. Il principio generale è che, quando il valore complessivo dei fringe benefit ricevuti nell'anno supera questa soglia, l'esenzione viene meno per l'intero ammontare e non solo per la parte eccedente. È un principio già noto e non introdotto da questo decreto, ma che si combina con la novità sull'anzianità dei veicoli: un'auto aziendale che, per effetto della maggiorazione, arriva a 4.500 o 4.725 euro l'anno di imponibile sfiora da sola la soglia.

Va però precisato che la verifica non riguarda il solo valore dell'auto, ma il totale di tutti i beni e servizi agevolabili ricevuti dal lavoratore nell'anno (buoni pasto aggiuntivi, rimborsi di utenze domestiche, altre forme di welfare aziendale), e che il trattamento concreto di ciascun caso richiede il coordinamento con le regole specifiche in vigore per il 2026, comprese eventuali disposizioni che dovessero intervenire con la prossima legge di bilancio.

Cosa cambia per i fleet manager

Con il testo ormai definitivo, per i fleet manager e le direzioni HR si apre una fase di audit operativo che richiede una mappatura più puntuale rispetto al passato: per ciascun veicolo occorre tracciare la data di ordine,

quella di consegna e stipula del contratto, la data di prima immatricolazione, decisiva per calcolare con precisione lo scatto del quinto anno, e la presenza di optional fuori tabella ACI. È un lavoro non solo formale, ma necessario per evitare errori nei cedolini, gestire i conguagli fiscali di fine anno e valutare la reale convenienza dei contratti di noleggio a lungo termine oltre i 48 mesi.

Quali conseguenze economiche aspettarsi

Sul piano strettamente normativo, la direzione indicata dal legislatore è chiara: i veicoli più vecchi

comportano un carico fiscale e contributivo più alto. Su cosa convenga fare in concreto, invece, è bene essere più cauti: contratti più brevi o il passaggio a motorizzazioni elettriche e plug-in possono essere scelte ragionevoli alla luce delle nuove aliquote più favorevoli, ma non sono l'unica risposta possibile, e non discendono automaticamente dal decreto. La reale convenienza di un veicolo dipende anche da canone di noleggio, costi energetici, manutenzione, deducibilità fiscale per l'azienda, eventuale contributo richiesto al dipendente e valore residuo dell'auto: una valutazione che va fatta caso per caso, e non sulla base della sola aliquota del fringe benefit.

E' naturale che un Fleet Manager si ponga la domanda se c'è un modo per uscire da questa spirale che impone delle scelte meno conservative.

La soluzione, come già spiegato in altre circostanze, sono i 2 brevetti della Businesscar che consentono innanzi tutto di scaricare sia l'imponibile che l'IVA al 100% e, nel caso della Formula 200xCento.com, di stabilire il periodo di ammortamento anche in un anno solo.

In questo modo ci si mette al riparo da una gestione del parco auto asfissiante, e per certi versi pericolosa, se non si rispettano tutte le "virgole" e le modalità che il Decreto impone per evitare una disastrosa debacle.



Obiettivo zero vittime della strada

ANIMALI IN AUTO

REGOLE, SISTEMI DI TRASPORTO E SANZIONI DA EVITARE IN VACANZA

Come trasportare gli animali in auto in sicurezza: cosa prevede il Codice della Strada, quali sistemi scegliere e quali sanzioni si rischiano.

Partire con i propri **amici a quattro zampe** significa condividere non solo la destinazione, ma anche il viaggio. Cani e gatti sono ormai parte integrante della famiglia e sempre più strutture ricettive, campeggi, spiagge e aree di servizio si stanno organizzando per accoglierli.

Prima di caricare valigie, ciotole e giochi nel bagagliaio, però, occorre affrontare una questione essenziale: come devono essere trasportati gli **animali in auto**?



La risposta non riguarda soltanto il rispetto della legge. Un animale lasciato libero nell'abitacolo può distrarre il conducente, ostacolare una manovra improvvisa oppure essere proiettato contro sedili e passeggeri in caso di frenata violenta.

Anche un cane tranquillo e abituato alla macchina può reagire in modo imprevedibile davanti a un rumore, a un motociclo che si avvicina o a un altro animale intravisto dal finestrino.

Il Codice della Strada italiano stabilisce regole abbastanza semplici, ma lascia al proprietario una responsabilità importante. Non esiste infatti un unico sistema obbligatorio per ogni animale. Trasportino, box rigida, divisorio e cintura con pettorina possono essere soluzioni valide, purché adatte alla taglia, al peso e al carattere dell'animale.

Organizzare bene il viaggio permette di evitare multe, ridurre lo stress e proteggere tutti gli occupanti dell'auto.

Animali in auto: cosa dice il Codice della Strada

La norma italiana di riferimento è l'articolo 169, comma 6, del Codice della Strada.

Il principio centrale è chiaro: l'animale non deve rappresentare un impedimento o un pericolo per la guida.

La legge vieta di trasportare più di un animale domestico libero nell'abitacolo.

Consente invece di trasportare più animali quando vengono sistemati in una gabbia, in un contenitore oppure nel vano posteriore del veicolo, separato dal posto di guida mediante una rete o un altro dispositivo idoneo.

Quando il divisorio viene installato in modo permanente, può essere necessaria l'autorizzazione dell'ufficio competente della Motorizzazione.

Un solo animale può viaggiare libero?

La norma non vieta in assoluto di trasportare un solo animale senza gabbia o divisorio. Stabilisce però che non debba interferire con il conducente.

Questo non significa che un cane possa spostarsi liberamente tra i sedili, viaggiare sulle ginocchia di chi guida o raggiungere la zona dei pedali. Durante un controllo, la situazione viene valutata concretamente.

Un cane sdraiato sul sedile posteriore potrebbe sembrare innocuo. Se però riesce a passare davanti, appoggia le zampe sul conducente o limita i movimenti, può essere contestata la violazione.

Anche un animale di piccola taglia può creare seri problemi. Un gatto spaventato può infilarsi sotto il sedile, avvicinarsi ai pedali o graffiare il guidatore. Un cane può saltare in avanti dopo una frenata o l'apertura improvvisa di una portiera.

La possibilità teorica di trasportare un solo animale libero, quindi, non coincide con la soluzione più sicura.

Cosa cambia con due o più animali

Quando si trasportano due o più animali domestici, il Codice della Strada richiede un sistema di contenimento.

Le possibilità ammesse sono:

- gabbia;
- trasportino o contenitore;
- vano posteriore separato da rete, griglia o dispositivo analogo.

Il divisorio deve impedire agli animali di raggiungere la zona di guida. Una semplice copertura per sedili o una rete elastica poco resistente potrebbero non essere sufficienti,

soprattutto se il cane riesce a spostarle.

Anche lo spazio disponibile conta. Due cani di grossa taglia sistemati in un bagagliaio angusto, senza ventilazione e circondati da valigie, possono trovarsi in una situazione pericolosa anche quando è presente una griglia.

Perché un animale libero è pericoloso

Durante una frenata improvvisa, il peso percepito di un corpo aumenta in modo considerevole. Un cane non trattenuto può essere proiettato in avanti con una forza molto superiore al suo peso reale.

Il rischio riguarda sia l'animale sia le persone. Un cane scagliato contro lo schienale anteriore può ferire gravemente un passeggero e subire traumi alla testa, al torace, alla colonna vertebrale e agli arti.

Anche nelle manovre di emergenza il pericolo è concreto. Un cane sul sedile anteriore può finire sulle gambe del conducente e ostacolare il controllo del volante. Sul sedile posteriore può essere lanciato contro portiere, sedili e console centrale.

Essere abituati all'auto non protegge da queste conseguenze. La tranquillità dell'animale riduce lo stress, ma non modifica le conseguenze fisiche di un urto.

Trasportino per cani e gatti

Il trasportino è una delle soluzioni più diffuse per gatti, cani di piccola taglia, conigli e altri piccoli animali domestici. È pratico, facile da pulire e utile anche durante le soste o l'ingresso in albergo.

Deve avere dimensioni adeguate. L'animale dovrebbe riuscire a stare in posizione naturale, girarsi e sdraiarsi. Una struttura troppo stretta provoca disagio, mentre una troppo grande può lasciare eccessiva libertà di movimento durante un impatto.

Anche il posizionamento è fondamentale. Appoggiare il trasportino sul sedile senza fissarlo non basta. In caso di frenata può

cadere, ribaltarsi o essere proiettato in avanti.

Per gli animali più piccoli, una sistemazione stabile nel vano piedi posteriore può limitare gli spostamenti. Quando viene collocato sul divano posteriore, il contenitore deve essere assicurato con la cintura di sicurezza o mediante i punti di ancoraggio previsti.

È sconsigliato sistemarlo sul sedile anteriore in presenza di airbag attivo. L'apertura dell'airbag potrebbe colpire violentemente la struttura.

Per i gatti conviene lasciare il trasportino disponibile in casa nei giorni precedenti alla partenza. Una coperta conosciuta, qualche premio e un oggetto familiare possono aiutare a trasformarlo in un rifugio rassicurante.

Box rigida nel bagagliaio

Per un cane di taglia media o grande, una box rigida collocata nel vano di carico rappresenta spesso la soluzione più protettiva. Contiene l'animale, lo separa dai bagagli e riduce gli spostamenti durante curve e frenate.

Non tutti i prodotti, però, offrono la stessa sicurezza. Le box metalliche robuste resistono generalmente meglio rispetto a gabbie leggere, contenitori pieghevoli e modelli in plastica economica.

Una buona box dovrebbe essere:

- proporzionata alla taglia del cane;
- priva di spigoli pericolosi;
- ben ventilata;
- dotata di chiusure solide;
- fissata agli anelli del bagagliaio;
- collocata vicino allo schienale posteriore;
- facilmente accessibile.

I modelli più completi dispongono di una seconda apertura verso l'abitacolo. Può essere utile se, dopo un incidente, il portellone rimane bloccato.

La box non deve essere circondata da oggetti liberi. Valigie, bottiglie, attrezzature da spiaggia e borse devono essere fissate separatamente, altrimenti potrebbero colpire la struttura.

Rete e griglia divisoria

La griglia divisoria permette al cane di viaggiare nel vano posteriore, separato dai passeggeri. È una soluzione comune su station wagon, monovolume e SUV.

Dal punto di vista legale è ammessa, purché impedisca agli animali di raggiungere il conducente. Se installata in modo permanente, devono essere verificati gli eventuali adempimenti richiesti dalla Motorizzazione.

Dal punto di vista della sicurezza, però, la griglia protegge soprattutto chi siede davanti. Il cane può comunque urtare contro pavimento, pareti laterali, portellone e schienale.

Per limitare il rischio si possono utilizzare

divisori laterali, imbottiture specifiche oppure una box ben ancorata.

Una rete morbida fissata ai poggiatesta non offre la stessa resistenza di una griglia metallica progettata per il modello di automobile. Prima dell'acquisto bisogna controllare i punti di fissaggio, la resistenza, la compatibilità con gli airbag laterali e la possibilità che il cane riesca a passare di lato.

Cintura di sicurezza e pettorina

La cintura per cani collega una pettorina al sistema di ritenuta dell'auto. È pratica per gli spostamenti quotidiani e permette all'animale di viaggiare sul sedile posteriore.

La pettorina deve avvolgere il torace e distribuire il carico su una superficie ampia.



La passione per l'innovazione prende vita attraverso il potere del software.

Accompagniamo i clienti nel processo di innovazione tecnologica del software, dalla gestione logistica del magazzino (WMS) alla tracciabilità delle materie prime, dalle soluzioni RFID a quelle Real Time Location System (RTLS), dalla centralizzazione delle stampe di etichette alla gestione in mobilità degli ordini nel mondo del Retail.

Armonia Software | Via Togliatti, 4/6 | Bussero (MI) | tel. 02 95331043
www.armoniasoftware.it | email: info@armoniasoftware.it

Non bisogna mai collegare la cintura al collare. In caso di frenata, tutta la forza verrebbe concentrata sul collo, con rischio di soffocamento e traumi cervicali.

Il collegamento non deve essere troppo lungo. Il cane deve potersi sedere e sdraiare, ma non deve raggiungere il conducente, i finestrini anteriori o lo spazio tra i sedili.

Non tutti i sistemi in commercio sono davvero resistenti. Alcuni possono cedere nelle cuciture, nei moschettoni o nei punti di collegamento. È preferibile scegliere prodotti sottoposti a prove dinamiche e seguire attentamente le istruzioni.

Per un cane molto pesante o agitato, una box rigida può garantire un contenimento migliore.

Gli errori più comuni

Una delle scene più frequenti sulle strade estive è il cane con la testa fuori dal finestrino. Può sembrare felice, ma è esposto a polvere, insetti, sassolini e detriti che possono colpire occhi e orecchie.

Una frenata improvvisa può farlo urtare contro il montante. Lasciare il finestrino troppo aperto aumenta anche il rischio che tenti di saltare fuori durante una sosta.

Altre abitudini da evitare sono:

- tenere il cane sulle ginocchia del conducente;
- affidarlo a un bambino senza sistema di ritenuta;
- permettergli di muoversi tra i sedili;
- legare il guinzaglio al poggiatesta;
- sistemare il trasportino sopra bagagli instabili;
- farlo viaggiare nel bagagliaio chiuso di una berlina;
- usare una gabbia troppo grande e non fissata;
- aprire il portellone prima di agganciare il guinzaglio.

Quest'ultimo errore è particolarmente pericoloso nelle aree di servizio. Dopo un lungo viaggio, il cane può essere agitato e raggiungere rapidamente la carreggiata.

Come preparare gli animali alla vacanza

La sicurezza comincia prima della partenza. Un animale che associa l'automobile soltanto al veterinario può salire a bordo già molto agitato.

L'adattamento dovrebbe avvenire gradualmente. Si può iniziare lasciando il cane o il gatto nell'auto ferma per pochi minuti, premiando i comportamenti tranquilli. In seguito si possono effettuare brevi tragitti, aumentando la durata.

Trasportino e box devono diventare spazi familiari. Costringere l'animale a entrarvi per la prima volta pochi minuti prima di un lungo viaggio rischia di rendere il tragitto difficile.

Prima di partire è utile preparare:

- acqua e ciotola;
- pettorina e guinzaglio;
- sacchetti igienici;
- asciugamano;
- coperta abituale;
- alimento sufficiente;
- eventuali farmaci prescritti;
- libretto sanitario;
- numero del veterinario;
- fotografia recente;
- dati del microchip.

Un pasto abbondante subito prima della partenza può favorire nausea e vomito. Farmaci calmanti e sedativi non devono essere somministrati senza il parere del veterinario.

Pause, climatizzazione e colpo di calore

Nei lunghi trasferimenti conviene programmare soste regolari. Per molti cani, una pausa ogni due ore rappresenta



un buon riferimento. Cuccioli, animali anziani o soggetti con problemi di salute possono richiedere fermate più frequenti. Durante la sosta il cane deve essere agganciato al guinzaglio prima di aprire completamente la portiera. I gatti non dovrebbero essere liberati all'aperto.

L'aria condizionata deve mantenere una temperatura confortevole, senza dirigere il getto direttamente sull'animale. In alcune automobili il bagagliaio riceve meno aria rispetto all'abitacolo, perciò è importante controllare la temperatura reale nella zona occupata dal cane. Il pericolo più grave resta lasciare l'animale nell'auto parcheggiata. In estate l'abitacolo può surriscaldarsi rapidamente anche con il finestrino socchiuso, il cielo velato o la vettura all'ombra.

Tra i segnali del colpo di calore ci sono

respirazione rapida, salivazione intensa, debolezza, vomito, mucose arrossate e perdita di coscienza. È un'emergenza veterinaria.

Lasciare il motore acceso con il climatizzatore non offre una garanzia assoluta. Un guasto o lo spegnimento del sistema possono creare una situazione critica.

Quali sanzioni si rischiano

La violazione delle disposizioni dell'articolo 169 può comportare una sanzione amministrativa compresa tra 87 e 344 euro, oltre alla decurtazione di un punto dalla patente.

La multa può essere applicata quando:

- più animali viaggiano liberi;
- il cane ostacola il conducente;
- l'animale raggiunge volante o pedaliera;
- il sistema di separazione è inadeguato;
- la gabbia non garantisce il contenimento;
- una modifica permanente non rispetta gli adempimenti previsti.

87€

MULTA MINIMA
PER INFRAZIONI
DA ANIMALI IN
MACCHINA

In caso di incidente, la presenza di un animale libero può inoltre avere un peso nella ricostruzione della dinamica e nell'accertamento delle responsabilità.

Viaggiare all'estero con gli amici a quattro zampe

Quando la destinazione è fuori dall'Italia, alle regole di trasporto si aggiungono quelle sanitarie e documentali.

Per gli spostamenti nell'Unione europea, cani, gatti e furetti devono essere identificati tramite microchip e accompagnati dal passaporto europeo. Il



documento riporta i dati dell'animale, il codice identificativo e la vaccinazione antirabbica.

La vaccinazione deve essere valida e registrata correttamente. Per alcuni Paesi sono previsti trattamenti sanitari aggiuntivi, come quello contro l'Echinococcus per i cani diretti in Finlandia, Irlanda, Malta, Norvegia e Irlanda del Nord.

Prima di partire è sempre opportuno verificare le regole del Paese di destinazione e di quelli attraversati.

Come organizzare il bagagliaio

Il trasporto dell'animale deve essere progettato prima di caricare le valigie.

La box non dovrebbe essere compressa tra borse, passeggini, ombrelloni e altri oggetti. Deve ricevere aria, consentire l'apertura della porta ed essere raggiungibile in caso di necessità.

Gli oggetti pesanti vanno collocati in basso e fissati. Una valigia rigida non trattenuta può spostarsi durante una curva e urtare il trasportino.

Prima del viaggio conviene effettuare una prova completa, verificando ventilazione, fissaggi, visuale posteriore e apertura del portellone.

Conclusione

Portare gli animali in auto richiede attenzione, organizzazione e sistemi adatti. Il Codice della Strada consente diverse soluzioni, ma stabilisce un limite preciso: l'animale non deve ostacolare la guida né creare pericolo.

Trasportino, box rigida, pettorina con cintura



e vano posteriore separato rispondono a esigenze differenti. La scelta dipende dalla taglia dell'animale, dalla durata del viaggio e dalla configurazione della vettura.

Il vero errore è pensare che basti avere un cane tranquillo. Una frenata improvvisa non lascia il tempo di proteggerlo.

Preparare il viaggio significa abituare gradualmente l'animale all'auto, programmare le soste, garantire acqua e ventilazione, controllare i documenti e non lasciarlo mai nell'abitacolo parcheggiato.

Gli amici a quattro zampe possono essere compagni di viaggio ideali. Sta al proprietario creare le condizioni perché gli animali in vacanza viaggino in sicurezza, insieme a tutti gli altri occupanti dell'auto.

Io non ti abbandono! Il motto dell'estate non cambia mai.

Consulenza finanziaria e patrimoniale personalizzata



dott. Luigi Arcangeli

CONSULENTE FINANZIARIO

ISCRITTO ALL'ALBO DEI CONSULENTI OCF

INIZIA OGGI

329/1766606

arcangeli.ufficio@gmail.com

**SEDE PRINCIPALE
PIAZZA CAVALLOTTI 3
MANTOVA**

Obiettivo zero vittime della strada

PORTABICI AUTO: REGOLE, LIMITI DI SAGOMA E RISCHI DA EVITARE

Trasportare una bicicletta fuori dall'abitacolo modifica ingombri, peso e visibilità posteriore dell'auto. Ecco le regole per utilizzare portabici da tetto, portellone e gancio di traino, evitando errori relativi a sagoma, targa, fanali, pannelli retroriflettenti ed e-bike.



Caricare due biciclette, stringere qualche cinghia e partire. L'operazione sembra semplice, almeno finché non ci si accorge che una ruota copre il fanale, il manubrio supera la fiancata oppure la targa è diventata illeggibile. In quel momento il portabici smette di essere un semplice accessorio per il tempo libero e diventa un elemento capace di modificare ingombri, peso e comportamento dell'automobile.

La normativa italiana è stata a lungo accompagnata da dubbi interpretativi, in particolare per i modelli posteriori montati sul gancio di traino. Gli aggiornamenti più recenti



hanno chiarito diversi aspetti, semplificando l'utilizzo delle strutture conformi. Restano però precisi obblighi relativi alla sistemazione del carico, alla visibilità della targa, al funzionamento delle luci e alla segnalazione della sporgenza.

L'omologazione del portabici, da sola, non basta. La responsabilità della corretta installazione ricade sul conducente, che deve controllare il sistema nel suo insieme: automobile, barre, gancio, supporto, biciclette, cinghie, targa, fanali e pannelli retroriflettenti. Prima di affrontare autostrade, tornanti o

lunghe trasferimenti è quindi necessario capire quale tipo di portabici sia adatto alla propria auto, quanto peso possa sostenere e quali limiti dimensionali debbano essere rispettati.

Perché il portabici modifica sicurezza e comportamento dell'auto

Una bicicletta trasportata all'esterno dell'abitacolo viene considerata parte del carico del veicolo. Deve quindi essere sistemata in modo da non cadere, non compromettere la stabilità, non limitare la visibilità del conducente e non nascondere targhe, fanali o dispositivi di segnalazione.

Non è sufficiente osservare il portabici da fermo e constatare che le biciclette sembrano stabili. Durante la marcia il carico viene sottoposto a sollecitazioni molto più intense di quanto si possa immaginare.

Una frenata improvvisa spinge le biciclette in avanti, mentre una curva esercita una forza laterale sui supporti. Buche, giunti autostradali e pavé producono vibrazioni continue. Il vento laterale può invece mettere in movimento ruote, pedali e manubri, soprattutto sui sistemi installati sul tetto.

Una cinghia serrata male può allentarsi dopo pochi chilometri. Una ruota lasciata libera può urtare la carrozzeria oppure spostare progressivamente il telaio. Un manubrio particolarmente largo può superare il limite laterale anche se la bicicletta appare centrata.

Per questo motivo il fissaggio dovrebbe essere ricontrollato poco dopo la partenza. Una sosta dopo i primi dieci o venti chilometri permette di individuare eventuali assestamenti, rumori, vibrazioni o giochi non percepibili durante il montaggio.

Portabici da tetto, portellone o gancio: cosa cambia davvero

La scelta del supporto non dipende soltanto dal prezzo o dal numero di biciclette trasportabili. Ogni sistema presenta vantaggi, limiti e problemi specifici.

Portabici da tetto: targa libera, altezza da non dimenticare

Il portabici da tetto mantiene libera la parte posteriore dell'auto. Targa, fanali e portellone rimangono generalmente visibili e accessibili. È una soluzione utile per chi possiede già barre portatutto compatibili e trasporta biciclette relativamente leggere.

Il limite principale riguarda l'altezza. Sollevare una bicicletta sul tetto può essere faticoso, soprattutto nel caso di SUV, crossover o telai pesanti. Il carico posizionato in alto alza inoltre il baricentro dell'auto e aumenta la sensibilità al vento laterale.

Auto, barre, supporti e biciclette devono rimanere entro il limite generale di quattro metri di altezza. Nella maggior parte dei casi il problema non è il superamento del limite legale, bensì l'accesso a parcheggi coperti, garage, traghetti, sottopassi, autolavaggi e strutture con altezza ridotta.

Prima di partire conviene misurare l'altezza complessiva e annotarla in un punto ben visibile nell'abitacolo. Dimenticare le biciclette sul tetto quando si entra in un'autorimessa è un errore più frequente di quanto si pensi.

Va inoltre rispettato il carico massimo ammesso sul tetto dal costruttore dell'automobile. Nel calcolo devono rientrare il peso delle barre, quello dei supporti e quello delle biciclette.

Portabici da portellone: pratico, ma non sempre semplice

I portabici fissati al portellone con ganci e cinghie sono spesso scelti perché non richiedono l'installazione del gancio di traino. Possono essere rimossi rapidamente e hanno generalmente un prezzo più accessibile.

Sono però i modelli che più facilmente interferiscono con targa, gruppi ottici, tergicristallo, spoiler, telecamera e sensori di parcheggio.

La compatibilità deve essere verificata sullo specifico modello di automobile. Due vetture simili per dimensioni possono avere portelloni, spoiler e punti di fissaggio molto diversi. Un

supporto universale non è necessariamente adatto a qualsiasi auto.

Con le biciclette montate, la targa e i dispositivi luminosi devono restare visibili. Quando questo non accade, non basta aggiungere una barra luminosa acquistata separatamente o applicare una riproduzione artigianale della targa.

Anche la struttura della carrozzeria merita attenzione. Un gancio fissato su uno spoiler non progettato per sopportare carichi può danneggiarlo. Le cinghie possono inoltre lasciare segni sulla vernice o esercitare una pressione eccessiva sui bordi del portellone.

Portabici da gancio: stabile e adatto alle e-bike

Il portabici poggiato sul gancio di traino è spesso la soluzione più comoda per famiglie, cicloturisti e proprietari di e-bike.

Le biciclette rimangono vicine al suolo e risultano più facili da caricare. La piattaforma offre generalmente una buona stabilità e permette di separare meglio ruote e telai. Alcuni modelli possono essere inclinati per consentire l'apertura del bagagliaio, anche se l'operazione deve essere effettuata seguendo le indicazioni del produttore.

Per utilizzarlo correttamente bisogna verificare almeno tre valori:

1. portata massima del portabici;
2. carico verticale ammesso sul gancio;
3. masse massime previste per il veicolo e per i singoli assi.

Le strutture conformi alle disposizioni previste possono essere montate senza aggiornare la carta di circolazione, a condizione che siano rispettati i limiti di peso, le modalità di installazione e gli obblighi relativi a targa e illuminazione.

Portabici sul gancio: cosa prevede la normativa

Le regole più recenti hanno chiarito l'utilizzo dei portabici posteriori montati sul gancio di traino di autovetture e veicoli commerciali leggeri.

Quando la struttura rispetta i requisiti previsti e dispone delle necessarie marcature, l'installazione non richiede una visita e prova del veicolo soltanto perché la posizione originaria della targa o dei fanali viene coperta.

Il portabici deve però integrare dispositivi luminosi supplementari e un alloggiamento regolare per la targa.

I fanali presenti sulla struttura devono riprodurre le principali funzioni posteriori dell'automobile. Devono quindi essere controllati:

- luci di posizione;
- luci di arresto;
- indicatori di direzione;
- retronebbia;
- illuminazione della targa.

Prima della partenza è opportuno provare ogni funzione separatamente. Un connettore parzialmente inserito può lasciare inattiva soltanto una luce, senza generare necessariamente una segnalazione evidente sul cruscotto. Anche il cablaggio deve essere compatibile con l'elettronica del veicolo. Sulle auto moderne un collegamento non corretto può causare messaggi di errore, malfunzionamenti dei sensori o anomalie nel sistema di illuminazione.

Il gancio sulle auto non abilitate al traino

Alcune automobili, soprattutto elettriche o ibride, non sono autorizzate a trainare un rimorchio. Questo non significa sempre che sia impossibile installare un dispositivo destinato esclusivamente a sostenere un portabici.

In determinate condizioni è possibile montare un organo di attacco meccanico utilizzabile solo per strutture amovibili. Servono però la predisposizione del costruttore, una specifica attestazione di idoneità, l'intervento di un'officina autorizzata e l'aggiornamento del Documento Unico.

Questa configurazione non autorizza il traino di carrelli o rimorchi. Prima dell'acquisto bisogna quindi verificare la situazione relativa allo specifico modello e, quando richiesto, al numero di telaio.

Limiti di sagoma del portabici: larghezza, altezza e sporgenza

Uno degli errori più frequenti consiste nel confondere le dimensioni del portabici con l'ingombro reale prodotto dalle biciclette.

La misurazione deve essere effettuata a carico completo, considerando il punto più esterno dell'intero sistema.

Quanto può sporgere lateralmente una bicicletta

La larghezza complessiva del veicolo e del carico non può superare il limite generale di 2,55 metri. Gli specchietti mobili non vengono considerati nel calcolo della larghezza.

Il carico può sporgere lateralmente fino a 30 centimetri per ciascun lato rispetto alle luci di posizione anteriori e posteriori, purché venga rispettato il limite massimo complessivo.

Il portabici montato sul gancio non dovrebbe essere più largo dell'automobile. Le biciclette possono invece sporgere entro i limiti consentiti.

La misura deve essere presa dal componente più esterno. Non sempre si tratta della ruota. Un pedale lasciato in posizione orizzontale, un manubrio largo o una leva del freno possono rappresentare il punto di maggiore ingombro.

È importante controllare entrambi i lati. Una bicicletta caricata in modo decentrato può rispettare il limite su una fiancata e superarlo sull'altra.

Quanto può sporgere posteriormente il portabici

Il carico può sporgere posteriormente fino a tre decimi della lunghezza del veicolo, rimanendo entro i limiti generali di sagoma.

Su un'auto lunga quattro metri, per esempio,

2,55

METRI DI LARGHEZZA
MASSIMA DI UN
VEICOLO

30

CENTIMETRI MASSIMA
SPORGENZA BICICLETTA

la sporgenza posteriore massima teorica corrisponde a 1,20 metri.

Questo valore non autorizza automaticamente l'utilizzo di qualsiasi struttura lunga fino a 1,20 metri. Devono essere rispettate anche portata, compatibilità, stabilità, visibilità, illuminazione e istruzioni del costruttore.

Il punto da misurare è quello più arretrato del carico, che potrebbe coincidere con una ruota, un supporto o un'altra parte della bicicletta.

Il limite di altezza per il portabici da tetto

Per un normale veicolo isolato l'altezza complessiva non può superare quattro metri. Il dato interessa soprattutto i portabici da tetto, ma può diventare rilevante anche nel trasporto di tandem, biciclette particolari o accessori molto ingombranti.

Sul piano pratico conviene mantenere un margine abbondante rispetto alle altezze indicate negli accessi. Barre, sospensioni, pendenza della rampa e irregolarità del terreno possono modificare la distanza reale disponibile.

Pannello per carichi sporgenti: quando è obbligatorio

La sporgenza posteriore deve essere segnalata con uno o due pannelli retroriflettenti omologati.

Il pannello normalmente utilizzato è quadrato, misura 50 centimetri per lato e presenta strisce diagonali bianche e rosse. Deve essere mantenuto visibile, pulito e collocato in posizione corretta. Una bandiera, un pezzo di stoffa o un cartello privo dei requisiti previsti non possono sostituire il pannello omologato.

Quando la sporgenza interessa l'intera larghezza posteriore del veicolo, devono essere utilizzati due pannelli, collocati alle estremità del carico. Con biciclette montate trasversalmente questa situazione è frequente.

I pannelli non devono essere nascosti da ruote, telai, borse o altri accessori. Devono inoltre essere fissati in modo stabile, evitando che possano ruotare, piegarsi o staccarsi durante il viaggio.

Targa del portabici: perché una copia non basta

Quando il portabici o le biciclette nascondono anche parzialmente la targa dell'auto, il problema deve essere risolto con una soluzione conforme.

Per le strutture posteriori regolari è possibile trasferire la targa originale nell'apposito alloggiamento del portabici oppure utilizzare una targa ripetitrice ufficiale.

La targa deve essere:

- correttamente fissata;
- leggibile;
- posizionata nel punto previsto;
- illuminata durante la marcia notturna.

Una riproduzione fatta in casa, stampata su carta, plastica o metallo, non equivale a una targa ripetitrice conforme.

Spostare ogni volta la targa originale può risultare scomodo e aumenta il rischio di fissarla male. Per chi utilizza spesso il portabici, richiedere una targa ripetitrice può rappresentare la soluzione più pratica.

E-bike sul portabici: attenzione al peso reale

La diffusione delle biciclette elettriche ha cambiato il modo di scegliere un portabici. Il numero di posti dichiarato dal produttore non indica automaticamente quante e-bike possano essere trasportate.

Una struttura progettata per tre biciclette tradizionali potrebbe raggiungere il proprio limite già con due modelli elettrici.

Nel calcolo devono essere inclusi:

- peso del portabici;
- peso effettivo di ogni bicicletta;
- batterie;
- cestini;
- borse;
- lucchetti;
- seggiolini;
- accessori fissati al telaio.

Il carico complessivo non deve superare né la portata del supporto né il carico verticale ammesso sul gancio.

Quando il produttore della bicicletta lo consente, rimuovere la batteria permette di alleggerire il carico e protegge l'accumulatore da pioggia, urti e temperature elevate. La batteria deve però essere sistemata nell'abitacolo o nel bagagliaio in modo stabile, evitando che possa muoversi in frenata.

Anche la distanza tra i binari è importante. Le e-bike presentano spesso telai più larghi, pneumatici maggiorati e interassi superiori rispetto alle biciclette tradizionali. Prima dell'acquisto bisogna quindi verificare non soltanto il peso massimo, ma anche le dimensioni ammesse per ogni bici.

Gli errori più comuni con il portabici auto

Acquistare un modello senza controllare la compatibilità

Il portabici deve essere adatto alla specifica automobile. Forma del portellone, presenza dello spoiler, materiale della carrozzeria, portata del tetto, tipo di gancio e impianto elettrico possono rendere inutilizzabile un prodotto apparentemente universale.

Considerare solo il peso delle biciclette

Sul gancio grava anche il peso del portabici. Una piattaforma robusta può pesare parecchi chilogrammi già da vuota.

Utilizzare una targa stampata

Una copia artigianale non sostituisce la targa originale o una targa ripetitrice regolare.

Montare un solo pannello quando ne servono due

Se il carico occupa l'intera larghezza posteriore, la segnalazione deve essere collocata alle due estremità.

Lasciare libere le ruote

Le ruote devono essere bloccate nei binari o

nei supporti previsti. Le vibrazioni possono farle girare, spostare o urtare contro altre biciclette.

Coprire fanali e indicatori

Quando i gruppi ottici originali non sono visibili, il portabici deve disporre delle luci supplementari necessarie e correttamente funzionanti.

Dimenticare pedali e manubri

La sagoma va misurata dal punto più esterno. Un pedale orizzontale può aumentare sensibilmente la sporgenza laterale.

Confondere l'antifurto con il sistema di fissaggio

La serratura che impedisce di rubare la bicicletta non sostituisce necessariamente il dispositivo che la trattiene durante la marcia.

Aprire il portellone senza verificare gli ingombri

Anche sui modelli inclinabili bisogna seguire le istruzioni. Forzare l'apertura può danneggiare vetro, spoiler, cerniere, tergilunotto o carrozzeria.

Guidare come se l'auto fosse scarica

Con il portabici montato cambiano ingombri, peso e risposta al vento. Gli spazi di manovra aumentano e la distanza di sicurezza dovrebbe essere maggiore.

Come cambia la guida con le biciclette montate

Un portabici posteriore allunga il veicolo e può rendere meno affidabile la percezione delle distanze. La telecamera di retromarcia potrebbe mostrare soltanto una parte del carico, mentre i sensori possono rilevare continuamente il portabici come un ostacolo.

Durante le manovre è quindi preferibile procedere lentamente e, quando possibile, farsi assistere da una persona esterna.

In autostrada conviene mantenere una guida regolare, evitando frenate improvvise,

accelerazioni brusche e cambi di corsia violenti. La velocità massima indicata dal produttore del portabici deve essere rispettata anche quando il limite della strada è superiore.

Con le biciclette sul tetto aumentano la resistenza aerodinamica, il rumore e i consumi. Il vento laterale può essere avvertito con maggiore intensità, soprattutto su ponti, viadotti e tratti esposti. Con il portabici sul gancio cresce invece lo sbalzo posteriore. Bisogna prestare più attenzione nelle curve strette, nei parcheggi e durante l'uscita da rampe inclinate. Dopo ogni sosta è utile controllare rapidamente cinghie, morsetti, ruote, pannelli e connettore elettrico.

Sanzioni e rischi di interruzione del viaggio

Una sistemazione irregolare del carico può comportare una sanzione amministrativa. In presenza di un carico instabile, di sporgenze non conformi o di dispositivi coperti, il veicolo può essere fermato fino alla completa regolarizzazione.

Questo significa che il viaggio non può proseguire finché le biciclette non vengono sistemate correttamente oppure rimosse.

Le conseguenze possono diventare più pesanti quando vengono superati i limiti generali di sagoma. Alle violazioni relative al carico possono inoltre aggiungersi contestazioni per:

- targa illeggibile o non conforme;
- fanali coperti;
- luci supplementari non funzionanti;
- gancio non regolare;
- superamento delle masse ammesse;
- mancata segnalazione della sporgenza;
- pannelli assenti o posizionati male.

Il rischio non consiste quindi soltanto nel pagamento di una multa. Un controllo può obbligare il conducente a smontare il carico in un luogo poco adatto, interrompendo la partenza o il rientro dalle vacanze.

Quale portabici scegliere in base all'utilizzo

Il portabici da tetto può essere adatto a chi trasporta biciclette leggere, utilizza già le barre e vuole mantenere libero il portellone. Richiede però maggiore forza fisica e un'attenzione costante all'altezza.

Il modello da portellone può essere una soluzione economica per un impiego occasionale, a condizione che sia realmente compatibile con l'auto e non nasconda targa o luci. È meno indicato per biciclette molto pesanti e per viaggi frequenti.

Il portabici da gancio rappresenta spesso la scelta più razionale per e-bike, famiglie e cicloturisti. Agevola il carico e offre una buona stabilità, ma richiede un investimento più elevato. Al costo della piattaforma possono aggiungersi quelli del gancio, del cablaggio, della targa ripetitrice e dei pannelli.

La scelta migliore non coincide sempre con il prodotto che offre più posti. Conviene valutare il peso delle biciclette utilizzate realmente, la frequenza dei viaggi e la facilità di montaggio.

Un supporto economico ma scomodo potrebbe essere abbandonato dopo poche uscite. Al contrario, un sistema più costoso può risultare conveniente quando viene utilizzato spesso e riduce fatica, tempi di carico e possibilità di errore.

Pregi e limiti delle principali soluzioni

I punti di forza

Maggiore spazio nell'abitacolo: le biciclette non occupano il bagagliaio e non richiedono di abbattere i sedili.

Protezione degli interni: fango, polvere, grasso della catena e ruote bagnate restano fuori dall'auto.

Possibilità di trasportare più bici: un supporto adeguato consente di organizzare viaggi familiari o uscite di gruppo.

Maggiore praticità con le e-bike: le piattaforme da gancio riducono lo sforzo necessario per sollevare biciclette pesanti.

Gli aspetti migliorabili

Aumento degli ingombri: l'auto diventa più alta, larga o lunga a seconda del sistema scelto.

Consumi più elevati: soprattutto con il portabici da tetto, la resistenza aerodinamica può aumentare sensibilmente.

Controlli aggiuntivi: fissaggi, pannelli, targa e luci devono essere verificati prima e durante il viaggio.

Costo complessivo: i sistemi più completi richiedono accessori, cablaggi e componenti omologati.

Portabici auto: la sicurezza comincia prima del montaggio

Un buon portabici non è quello che promette di contenere il maggior numero possibile di biciclette. È quello compatibile con l'auto, adeguato al peso effettivo e utilizzabile senza improvvisare soluzioni per targa, luci e pannelli.

Le regole più recenti hanno semplificato l'impiego delle strutture conformi montate sul gancio di traino. Non hanno però eliminato i limiti di sagoma, gli obblighi di segnalazione e la responsabilità del conducente.

Prima della partenza è necessario pesare le biciclette, controllare la portata del supporto e del gancio, misurare le estremità del carico e verificare tutte le luci. La targa deve essere regolare, leggibile e illuminata. I pannelli retroriflettenti devono essere omologati, visibili e presenti nel numero richiesto dalla configurazione.

Non bisogna dimenticare il comportamento dell'auto. Le manovre richiedono più spazio, il vento può avere effetti maggiori e la distanza di sicurezza deve essere adeguata al peso complessivo.

Sono verifiche semplici, ma separano un trasporto organizzato da una situazione potenzialmente pericolosa. Portare la bicicletta in vacanza significa ampliare le possibilità di viaggio. Per farlo senza problemi, però, bisogna conoscere l'ingombro



reale dell'auto e trattare il portabici come una componente del veicolo, non come un accessorio da montare frettolosamente prima della partenza.

Riassumendo i punti chiave

Ideale per: automobilisti che trasportano biciclette con regolarità e scelgono una struttura omologata, compatibile e adeguata al peso effettivo.

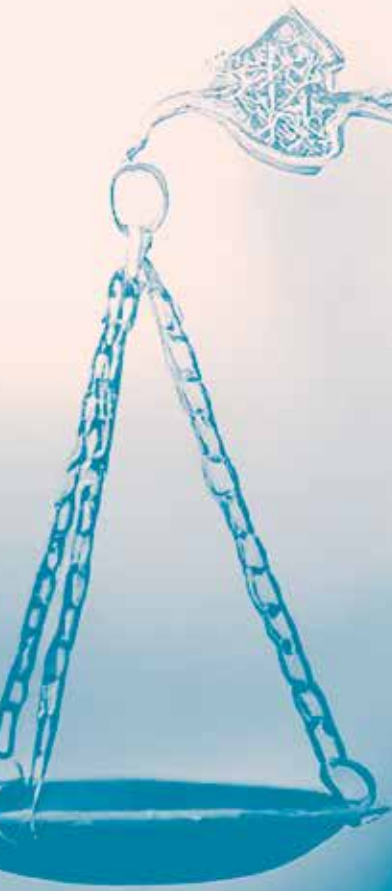
Meno adatto a: chi cerca una soluzione universale da installare senza controllare targa, fanali, portata e dimensioni.

Principale punto di forza: consente di trasportare le biciclette senza sacrificare lo spazio interno dell'auto.

Principale limite: modifica ingombri, distribuzione dei pesi e visibilità, richiedendo verifiche aggiuntive.

Valutazione complessiva: il portabici è un accessorio sicuro e pratico quando viene scelto in funzione dell'auto, del peso delle biciclette e dell'utilizzo reale. Montaggio accurato e rispetto delle regole sono indispensabili per evitare rischi, sanzioni e interruzioni del viaggio.

PROF. AVV. MARIO LA VIGNA



Docente universitario a contratto
di "Innovazione e Gestione delle
Risorse Pubbliche"

Esperto in Appalti e Contratti pubblici

Supporto Centrale Unica di
Committenza della Regione Molise

Cavaliere della Repubblica Italiana

Studio legale: Via Svevo 34/B - 86100 Campobasso
Tel: 0874/411782 - 338/2307238
mariolavigna@yahoo.it

Ingegneria per il futuro

CONSULENZA TECNICA, INNOVAZIONE, VALORE.

Siamo il partner strategico per le aziende che vogliono crescere in modo sicuro, efficiente, sostenibile e orientato al futuro.

TRANSIZIONE 5.0

Rendi la tua impresa più sostenibile, interconnessa e competitiva grazie alle agevolazioni previste dal Piano Transizione 5.0.

Marcatura CE e valutazione di conformità

Garantiamo che ogni attrezzatura sia sicura, affidabile e pienamente conforme ai requisiti normativi, tutelando il produttore e l'utilizzatore finale.

Perizie tecniche e valutazioni industriali

Massima accuratezza e indipendenza, per garantire risultati affidabili e oggettivi.



Ingegneria di valore per imprese che guardano avanti.

Contattaci per una consulenza: scopri cosa possiamo fare per la tua azienda.



Altiora Engineering stp

via F. Gera 34

31015 Conegliano (TV)

tel. 0438 1931723

www.altiorastp.eu



Obiettivo zero vittime della strada

GUIDARE LA MOTO CON IL CALDO ESTREMO

RISCHI, CONTROLLI E REGOLE PER VIAGGIARE SICURI

Come guidare la moto con il caldo estremo: abbigliamento, idratazione, pneumatici, soste, controlli e segnali da non ignorare.

Una giornata limpida, con asfalto asciutto e cielo sereno, sembra perfetta per salire in sella. Quando però la temperatura si avvicina ai 35 o 40 gradi, il viaggio può trasformarsi in una prova fisica e mentale molto più impegnativa del previsto.

Guidare la moto con il caldo estremo non significa soltanto sopportare una sensazione sgradevole. Il motociclista è esposto direttamente al sole, all'aria rovente, al calore riflesso dall'asfalto e a quello prodotto da motore e scarico. Nel traffico, quando il flusso d'aria diminuisce, la temperatura percepita può diventare ancora più elevata.

Anche l'abbigliamento protettivo incide. Rinunciare a giacca, guanti e pantaloni tecnici

aumenta le conseguenze di una caduta, ma indossare capi poco ventilati può favorire surriscaldamento e disidratazione. Serve quindi un equilibrio tra protezione e capacità di disperdere il calore.

Cosa succede al corpo del biker

Quando la temperatura sale, il corpo aumenta la sudorazione e porta più sangue verso la pelle per disperdere calore. Questo meccanismo richiede liquidi e un maggiore lavoro cardiovascolare.

In moto, l'aria sul corpo può creare una falsa sensazione di freschezza. Il sudore evapora rapidamente e il motociclista può non percepire la quantità di liquidi persi. La pelle



appare asciutta, ma la disidratazione continua.

L'umidità rende la situazione più difficile perché rallenta l'evaporazione del sudore. Per questo una giornata con 32 gradi e aria molto umida può risultare più pesante di una giornata più calda ma secca.

Il pericolo principale è il calo di lucidità. Con il progredire dello stress termico diminuiscono concentrazione, rapidità di reazione e capacità di giudizio. Si può entrare lunghi in curva, accorgersi tardi di un veicolo che cambia corsia o sottovalutare una frenata.

Anche irritabilità e tensione aumentano. Code, rumore e calore del motore possono favorire sorpassi impulsivi e manovre poco ragionate. Mal di testa, nausea, vertigini, debolezza, crampi e difficoltà a concentrarsi non sono semplici fastidi estivi: indicano che è il momento di fermarsi.

Scegliere l'orario giusto

La precauzione più efficace è evitare le ore più calde. Durante le ondate di calore, partire all'alba consente di trovare strade meno trafficate, asfalto meno rovente e temperature più sopportabili.

Per una gita lunga si può partire tra le 5:30 e le 7:00, fermarsi nelle ore centrali e riprendere nel tardo pomeriggio. La programmazione deve tenere conto non soltanto della temperatura massima, ma anche di umidità, vento caldo, esposizione al sole, traffico e disponibilità di punti di ristoro.

Un percorso di montagna può offrire sollievo, ma bisogna considerare la temperatura della pianura attraversata per raggiungerlo e i possibili temporali pomeridiani.

Anche le soste vanno pianificate. Nei giorni più caldi è prudente fermarsi almeno ogni ora, anticipando la pausa in città o nei tratti congestionati. La sosta deve avvenire all'ombra o in un luogo climatizzato, togliendo il casco, aprendo la giacca e bevendo gradualmente.

Bar, distributori e aree di servizio possono diventare vere tappe di sicurezza. Nei percorsi isolati conviene individuare in anticipo fontane, centri abitati e punti dove acquistare acqua.

Abbigliamento estivo: protezione e ventilazione

Guidare in maglietta, pantaloncini e scarpe leggere può sembrare la soluzione più immediata, ma espone il corpo a ustioni da attrito, abrasioni e traumi anche in caso di caduta a bassa velocità.

La scelta corretta è utilizzare capi tecnici ventilati. Le giacche estive in tessuto mesh favoriscono il passaggio dell'aria, mantenendo protezioni su spalle e gomiti. Il parascienza deve essere della misura adatta e restare stabile. Una giacca troppo larga può far spostare le protezioni durante una caduta, mentre una troppo stretta ostacola la ventilazione. Per turismo e strade extraurbane bisogna valutare non soltanto la leggerezza, ma anche resistenza all'abrasione, qualità delle cuciture e certificazione.

Anche pantaloni, guanti e calzature devono essere adatti. I jeans comuni proteggono meno dei modelli tecnici con rinforzi e protezioni su ginocchia e anche. I guanti estivi possono essere traforati, ma devono coprire interamente la mano e proteggere nocche e palmo. Le scarpe motociclistiche leggere offrono maggiore stabilità e difesa della caviglia rispetto alle normali sneakers.

Il casco deve essere ben ventilato e della taglia corretta. Le prese d'aria devono rimanere libere, mentre gli interni vanno lavati periodicamente per eliminare sudore e residui. Aprire completamente la visiera durante la marcia non è sempre sicuro: insetti, polvere e piccoli detriti possono colpire il viso.

Sotto la giacca è preferibile una maglia tecnica traspirante. Il cotone assorbe il sudore e resta bagnato. Gilet refrigeranti e fasce sottocasco possono offrire sollievo, ma la loro efficacia diminuisce nei climi molto umidi.

I dati tecnici della moto da controllare prima del viaggio

Con il caldo estremo non basta verificare che la moto si accenda regolarmente. Prima di partire è utile confrontare alcuni dati tecnici con quelli riportati nel libretto di uso e manutenzione. Pressioni, livelli, tolleranze

e capacità di carico cambiano infatti da un modello all'altro. Applicare valori generici può essere più dannoso che utile.

Pressione, battistrada e caratteristiche degli pneumatici

La pressione deve essere misurata a freddo, utilizzando un manometro affidabile. Per pneumatico freddo si intende, in genere, una gomma rimasta ferma per almeno due ore o utilizzata per meno di circa tre chilometri a velocità ridotta. Dopo la guida la pressione aumenta naturalmente, perciò non bisogna sgonfiare uno pneumatico caldo. Il valore corretto è quello indicato dal costruttore della moto, non la pressione massima riportata sul fianco della gomma.

Occorre controllare separatamente anteriore e posteriore, verificando se il manuale prevede valori diversi per:

- guida con il solo pilota;
- presenza del passeggero;
- moto a pieno carico;
- utilizzo autostradale prolungato.

Il battistrada deve essere misurato in più punti. In Italia la profondità minima prevista per i motoveicoli è di 1 millimetro, ma il limite legale non deve essere considerato un obiettivo di sicurezza. Una gomma vicina alla soglia, deformata, screpolata o consumata in modo irregolare può offrire prestazioni insufficienti sul bagnato e durante un viaggio impegnativo. Devono inoltre corrispondere le misure, l'indice di carico e il codice di velocità indicati nei documenti del veicolo.

Vanno esaminati anche valvole, cerchi e fianchi degli pneumatici. Tagli, rigonfiamenti, tele visibili, perdite lente o pesi di equilibratura mancanti richiedono un controllo professionale prima della partenza.

Temperatura del motore e circuito di raffreddamento

Non esiste una temperatura di esercizio universale valida per tutte le moto. Alcuni propulsori lavorano abitualmente oltre i 100 °C, mentre altri mantengono valori inferiori.

Il dato corretto deve essere confrontato con quello normalmente osservato sul proprio modello e con le indicazioni del costruttore.

A motore freddo bisogna verificare che il liquido refrigerante si trovi tra i riferimenti MIN e MAX. Sono da controllare anche:

- pulizia del radiatore;
- integrità delle manichette;
- presenza di perdite;
- funzionamento della ventola;
- eventuali spie o messaggi di sovratemperatura.

Se la temperatura continua a salire nonostante l'attivazione della ventola, oppure compare un allarme, è necessario fermarsi. Il tappo del radiatore o del circuito non deve essere aperto quando il motore è caldo, perché il liquido può essere in pressione.

Livello e specifiche dell'olio

Il livello dell'olio va controllato seguendo esattamente la procedura prevista per quella moto. Alcuni costruttori richiedono il controllo a motore caldo, altri a freddo, con la moto verticale o appoggiata sul cavalletto centrale.

Non bisogna scegliere autonomamente un olio più viscoso soltanto perché fa caldo. Gradazione SAE, specifica API o ACEA e classificazione JASO devono rispettare quanto indicato nel manuale. Un livello sotto il minimo riduce la capacità di lubrificazione e smaltimento del calore, mentre un riempimento eccessivo può provocare pressione anomala, trafilaggi e funzionamento irregolare.

Freni, trasmissione e sospensioni

Lo spessore residuo delle pastiglie deve essere confrontato con il limite di servizio stabilito dal costruttore. Anche i dischi riportano uno spessore minimo, spesso inciso sul componente o indicato nel manuale.

Il liquido freni deve appartenere alla classe prescritta, per esempio DOT 4 o DOT 5.1, e deve essere sostituito secondo gli intervalli previsti. Non bisogna mescolare prodotti incompatibili o scegliere una specifica differente senza

indicazione tecnica. La normativa FMVSS 116, applicabile anche ai fluidi destinati ai sistemi motociclistici, sottolinea l'importanza di utilizzare liquidi conformi e non contaminati.

Sulle moto con trasmissione finale a catena vanno misurati il gioco e l'allineamento. Il valore può variare sensibilmente tra un modello e l'altro; quindi, deve essere rilevato nel punto e nella posizione indicati dal costruttore. Una catena troppo tesa sollecita cuscinetti e trasmissione, mentre una troppo lenta può colpire il forcellone o uscire dalla sede. Con passeggero e bagagli devono essere regolati il precarico del monoammortizzatore e, quando previsto, l'idraulica delle sospensioni. È utile annotare la regolazione standard prima di modificarla, così da poterla ripristinare al termine del viaggio.

Peso massimo e distribuzione del carico

Il peso di pilota, passeggero, valigie, accessori e carburante non deve superare la portata utile della moto. Il riferimento è la massa massima tecnicamente ammessa indicata nei documenti e nel manuale.

Non basta rispettare il volume delle valigie. Ogni borsa e bauletto può avere un limite di peso e, in alcuni casi, una velocità massima consigliata. Il carico più pesante dovrebbe essere collocato in basso e vicino al centro della moto, distribuendolo in modo equilibrato tra i due lati.

Bisogna controllare anche gli indici di carico degli pneumatici. Una gomma correttamente gonfiata ma sovraccaricata può surriscaldarsi, deformarsi e perdere stabilità.

Batteria e impianto elettrico

Il caldo accelera l'invecchiamento delle batterie e può mettere in evidenza problemi già presenti. Su una batteria tradizionale al piombo o AGM, una tensione a riposo intorno a 12,6 volt indica normalmente una carica completa. Valori inferiori richiedono una verifica, ma il dato deve essere misurato dopo un adeguato periodo di riposo e interpretato in base al tipo di batteria. Le unità al litio utilizzano parametri differenti.

Con il motore acceso bisogna controllare che la tensione di ricarica rimanga nell'intervallo previsto dal costruttore. Morsetti lenti, ossidazione, cavi danneggiati o un regolatore di tensione inefficiente possono causare difficoltà di avviamento, soprattutto dopo soste prolungate con ventola, navigatore e dispositivi elettrici in funzione.

La scheda da compilare

Prima di un viaggio estivo può essere utile annotare:

- pressione anteriore e posteriore a freddo;
- profondità residua del battistrada;
- livello di olio e refrigerante;
- gioco della catena;
- spessore delle pastiglie;
- tensione della batteria;
- peso complessivo stimato;
- regolazione del precarico;
- chilometri mancanti al prossimo tagliando.

Questa piccola scheda permette di individuare rapidamente anomalie e variazioni rispetto ai valori abituali. Il dato più importante non è quello considerato corretto in assoluto, ma quello previsto per quella specifica moto, con quel carico e in quelle condizioni di utilizzo.

Asfalto rovente e aderenza

Più caldo non significa automaticamente più aderenza. Il comportamento degli pneumatici dipende da mescola, pressione, carico, stato del battistrada e qualità del fondo.

Con temperature elevate alcune riparazioni in bitume diventano più morbide e scivolose. Le strisce nere usate per sigillare le crepe possono offrire una risposta diversa rispetto all'asfalto circostante.

Bisogna prestare attenzione anche a segnaletica orizzontale, tombini, ghiaia, gasolio, polvere e asfalto deformato dal traffico pesante. Dopo un lungo periodo asciutto, le prime gocce di un temporale possono mescolare acqua, gomma e residui oleosi, rendendo la strada molto insidiosa.

Su fondi dubbi è necessario frenare in modo

progressivo, evitare accelerazioni brusche e mantenere la moto composta. In curva conviene ridurre l'inclinazione e attraversare linee verniciate o rappezzi senza movimenti improvvisi.

Anche il parcheggio richiede attenzione. Su asfalto ammorbidito dal sole, il cavalletto laterale può affondare e far cadere la moto. Una piccola piastra di appoggio risolve il problema e occupa pochissimo spazio.

Come adattare lo stile di guida

Con il caldo estremo bisogna ridurre il ritmo. Accelerazioni morbide, frenate anticipate e maggiore distanza di sicurezza compensano eventuali cali di lucidità.

Le braccia devono rimanere rilassate. Stringere troppo il manubrio aumenta tensione e affaticamento. Se si sbaglia una marcia, si dimentica un'indicazione del navigatore o si entra lunghi in curva, è meglio fermarsi prima che la situazione peggiori.

Le code sono particolarmente gravose perché riducono il flusso d'aria e aumentano il calore proveniente dal motore. Quando possibile, è preferibile evitare le grandi città nelle ore centrali o scegliere percorsi alternativi.

Con un passeggero servono soste più frequenti. Chi siede dietro riceve meno aria, può muoversi meno e spesso avverte maggiormente il calore dello scarico o del sottosella. Prima di partire è utile concordare un segnale per chiedere una pausa immediata.

Il piccolo kit da portare con sé

Durante un viaggio estivo, pochi oggetti ben scelti possono evitare molti problemi. Oltre ai normali attrezzi della moto, è utile portare acqua in quantità adeguata, una borraccia termica, bustine di elettroliti, un panno leggero da bagnare e una crema solare per le zone esposte.

Nelle borse dovrebbero trovare posto anche un kit di riparazione pneumatici compatibile con il proprio mezzo, un piccolo compressore, guanti monouso, torcia, power bank e piastra per il cavalletto. Un termometro ambientale non è indispensabile, ma la temperatura

visualizzata dalla strumentazione può aiutare a capire quando è il momento di modificare il programma.

Lo smartphone deve essere protetto dal sole diretto. Nei supporti sul manubrio può surriscaldarsi, spegnersi o interrompere la navigazione proprio quando serve. Conviene scaricare in anticipo le mappe offline e annotare le principali tappe.

Prima della partenza è utile comunicare a una persona fidata itinerario e orario previsto di arrivo, soprattutto se si attraversano zone isolate. La preparazione non elimina gli imprevisti, ma riduce la possibilità che un piccolo disagio diventi un'emergenza.

Quando fermarsi senza esitazioni

Il viaggio deve essere interrotto in presenza di mal di testa, nausea, vertigini, debolezza insolita, crampi, vista offuscata, brividi, confusione o sensazione di svenimento.

La moto va parcheggiata in un luogo sicuro. Bisogna raggiungere l'ombra o un ambiente fresco, togliere casco e strati esterni e bere piccoli sorsi se si è coscienti e non si ha nausea importante.

Confusione marcata, perdita di coscienza, convulsioni o rapido peggioramento

richiedono una chiamata al 118. Una persona disorientata non deve essere lasciata sola e non deve riprendere la guida.

Anche quando i sintomi migliorano, è prudente interrompere o ridimensionare il viaggio. Un caffè o una breve pausa non restituiscono automaticamente condizioni di guida sicure.

Gli errori da evitare

Pensare che l'esperienza protegga dal caldo è il primo errore. Anche chi viaggia da anni può soffrire disidratazione e cali di attenzione.

Il secondo è partire già stanchi, dopo una notte insonne o un pasto abbondante. Il terzo è rinunciare alle protezioni per cercare refrigerio immediato.

Sono sbagliati anche bere soltanto quando compare la sete, modificare arbitrariamente la pressione degli pneumatici e proseguire per rispettare a tutti i costi il programma.

Accorciare una tappa, cambiare strada o rinunciare alla partenza non significa essere meno esperti. Significa riconoscere che il margine di sicurezza si è ridotto.

Conclusione

Guidare la moto con il caldo estremo è possibile, ma richiede un approccio diverso.

La regola più importante è ascoltare il corpo. Mal di testa, nausea, vertigini e confusione non sono fastidi da sopportare fino alla meta. Sono segnali che impongono di fermarsi.

Il motociclista davvero esperto non è quello che resiste più a lungo, ma quello che sa cambiare orario, ridurre il ritmo e rinunciare quando le condizioni diventano troppo rischiose.



Icaro 5.0 nuove tecnologie automotive

LA CRISI DELL'AUTO EUROPEA

È di questi giorni la notizia del prossimo ridimensionamento del gruppo Volkswagen, che porterà a licenziare ben 120.000 addetti nelle fabbriche tedesche. Le guerre e le sanzioni influenzano anche il mercato e la produzione di automobili. L'industria automobilistica europea è in grave crisi, mentre quella cinese cresce rapidamente.

In questo contesto si inserisce la recente disputa tra BMW e Avtotor, uno stabilimento russo a Kaliningrad che costruisce automobili su licenza della casa tedesca. Secondo la BMW avrebbe dovuto interrompere la produzione, ma Avtotor continua a produrre e commercializzare senza che nessuno lo possa impedire a causa delle sanzioni.

Naturalmente la casa bavarese sostiene che i modelli prodotti non sarebbero conformi agli standard della casa madre. E questo potrebbe essere anche vero, ma che la qualità sia peggiore è ancora tutto da dimostrare. Alcune componenti, anziché essere originali, provengono da importazioni da paesi terzi, verosimilmente dalla Cina e dall'India. Considerata la competitività dell'industria automobilistica cinese, non è affatto escluso che le BMW prodotte non siano persino migliori e che i presunti rischi per la sicurezza segnalati non siano altro che tentativi—assolutamente legittimi—da parte della casa madre di denigrare il prodotto concorrente.

Questo episodio rappresenta un fatto secondario nel mercato globale dell'auto, che si basa su numeri molto più grandi. Anche BMW subirà temporaneamente una perdita di immagine, ma sarà in grado di gestire facilmente



questo inconveniente causato dalle sanzioni che modificano il mercato.

Tuttavia, in altri sensi, il caso è emblematico di come la guerra con la Russia e, in generale, i conflitti internazionali si traducano in cambiamenti di mercato che potrebbero diventare sostanziali e che già stanno mostrando i loro effetti. Il mercato dell'auto è sottoposto all'irresistibile concorrenza cinese dal punto di vista della produzione e della progettazione. Oggi si aggiunge anche la crisi della componentistica che riguarda direttamente l'industria italiana sia come fornitrice sia come consumatrice finale.

Infatti, i prestigiosi marchi europei assemblano prodotti le cui componenti provengono in buona parte da altre imprese. La qualità è data dalla cura dell'assemblaggio e dalle caratteristiche dei componenti. Se si consente—a causa

dell'anarchia del mercato—di produrre e assemblare automobili non garantite dal marchio originale, quest'ultimo finisce per perdere valore. E oggi sappiamo che una buona parte del valore di un'auto è dato dalla reputazione del marchio. Così, per esempio, la Volvo, di proprietà cinese e prodotta in Belgio, conserva l'immagine della casa madre svedese a garanzia di qualità.

Ma se non si riesce più a controllare la filiera né a mantenere la qualità dell'assemblaggio, l'automotive europeo sarà destinato a un drastico ridimensionamento, come già sta succedendo. Le auto cinesi oggi si offrono sul mercato con prezzi competitivi, tecnologia avanzata e design attraente. Presto scomparirà anche il pregiudizio sulla loro qualità, un pregiudizio che in passato aveva colpito anche i marchi giapponesi, che poi si sono affermati come i migliori nel settore.





NPL HOUSE

**Consulenza in materia di edilizia
e pavimentazioni drenanti.**

FisioSaitta

Il BENESSERE a 360 gradi!!!



Dr Giuseppe Saitta

FISIOTERAPISTA

TERAPIA MANUALE E STRUMENTALE

Lo studio FisioSaitta nasce dalla passione e professionalità del Dr. Giuseppe Saitta che dal 2002 si prende cura del benessere dei pazienti offrendo servizi di qualità ed eccellenza.

Grazie al continuo aggiornamento sulle più efficienti tecniche terapeutiche, il Dr. Giuseppe Saitta è specializzato nel trattamento del dolore e nel recupero del benessere psico-fisico.

Lo studio offre diversi servizi:

- ⇒ *Terapia Manuale*
- ⇒ *Terapia Strumentale*
(Tear, Onde d'Urto, Elettroterapie, Magnetoterapia, Manutech, Ultrasuonoterapia,...)
- ⇒ *Manipolazioni Vertebrali*
- ⇒ *Manipolazione Fasciale*
- ⇒ *Massaggio Ayurvedico*



info@fisiosaitta.it



www.fisiosaitta.it



+39 3932631981



@fisiosaitta



Via Plutone, 5—Bronte

Icaro 5.0 nuove tecnologie automotive

IL CALDO COLPISCE LE AUTO

COSA SI ROVINA
E COME
LIMITARE I
DANNI



Il forte caldo contribuisce a logorare diverse componenti dei nostri veicoli: vediamo quali sono le parti più colpite e cosa si può fare per limitare costi di riparazione e imprevisti.



Basta che all'esterno si superino i 30°C ed ecco che nell'abitacolo si raggiungono fino ai 90°C sulle superfici scure. La prima precauzione utile è anche la più scontata: quando possibile, è bene parcheggiare in garage o in uno spazio all'ombra. Il semplice parasole sul parabrezza fa già la differenza: può abbassare la temperatura interna anche di 20°C.

Se guardiamo all'interno del veicolo, con il caldo intenso il sistema di raffreddamento del motore deve lavorare di più; è altamente consigliato far eseguire un controllo su questo sistema, per verificare il livello del liquido refrigerante e lo stato del radiatore.

Il motore è sollecitato soprattutto quando le macchine sono bloccate nel traffico e la poca aria che circola non permette di dissipare abbastanza calore.

Naturalmente, nei mesi caldi siamo ben felici di avere nell'auto l'impianto di climatizzazione; tuttavia, utilizzandolo a pieno regime si rischia anche di danneggiarlo di più.

Si consiglia pertanto di fare un controllo della carica di gas refrigerante e la pulizia dei condotti. Se queste parti non sono nello stato migliore, le conseguenze potrebbero essere un aumento dei consumi, un raffrescamento meno efficace e la diffusione nell'abitacolo di aria non troppo salutare.

Anche la batteria risente delle temperature: i liquidi al suo interno evaporano con più rapidità, riducendo progressivamente la durata della batteria stessa. È buona norma un test sulla batteria se ha più di tre anni o se notiamo lentezza nell'accensione.

Se guardiamo l'esterno del veicolo, i fari in policarbonato possono diventare opachi e tendenti al giallo, come risultato dell'esposizione prolungata alla luce diretta; non è solo una questione estetica, ma anche di visibilità e quindi di sicurezza. È comunque possibile il ripristino professionale dei fari, senza aspettare di dover fare una sostituzione completa, ben più costosa.

Tornando un momento all'interno, anche il cruscotto può diventare più opaco, creparsi e rovinarsi, così come i sedili in pelle e le varie guarnizioni in gomma; in commercio esistono vari prodotti utili da utilizzare con regolarità per evitare il deterioramento.

La carrozzeria può perdere lucentezza e assumere un aspetto polveroso, come conseguenza dell'ossidazione della vernice. In questo caso si agisce di prevenzione, con una ceratura o un trattamento sealant all'inizio della stagione calda; oppure, si può chiedere una lucidatura professionale o una riverniciatura se i danni sono molto visibili.

L'ultimo consiglio, ma non per importanza, è di effettuare periodicamente un controllo della pressione degli pneumatici, perché la pressione interna aumenta quando si percorrono molti chilometri sull'asfalto caldo.

90°C

TEMPERATURA
CHE SI PUÒ
RAGGIUNGERE
SULLA
CARROZZERIA DI
UN'AUTO SCURA



Fonti:
https://www.gazzetta.it/motori/la-mia-auto/storie/30-06-2026/caldo-danni-auto-estate-cosa-fare/il-caldo-trasforma-labitacolo-in-un-forno.shtml?refresh_ce
Foto:
Unsplash www.unsplash.com

SILVIA MISSAGGIA



Servizi Tecnici e Sanitari

SERVIZI TECNICI E SANITARI S.a.s. di Campana Fiorenzo & Co. in acronimo **S.T.S. S.a.s. di Campana Fiorenzo & Co.**, è una società che nasce dall'idea di convergere conoscenze ed esperienze di tipo tecnico e sanitario, tale sinergia ci permette di offrire ed offrirvi qualità operative ed efficienza e di essere un punto di riferimento per i nostri Clienti.

ATTIVITA'

- Prove di Qualità del Vapore (Steam Quality Tests)
- Convalida ambienti a contaminazione controllata
- Convalida sterilizzatrici a vapore
- Convalida sistemi di lavaggio
- Campionamenti microbiologici
- Bilanciamento/Collaudo Impianti di ventilazione e condizionamento a contaminazione controllata (VCCC)

S.T.S. S.a.s. di Campana Fiorenzo & Co

Sede Legale: Via Genio Civile n. 308 - 04011Aprilia (LT)

Sede Operativa: Via Aldo Moro N. 41F - 04011Aprilia (LT)

Tel. 06 69302064

Email: info@servizitecnicisanitari.it

WWW.SERVIZITECNICISANITARI.IT





NOLEGGI GAZEBI



FUNGHI RISCALDANTI



ZANZARIERE



LAMPADE SCALDANTI



NOLEGGIO
TENSOSTRUTTURE

Ci occupiamo della produzione, vendita ed installazione di zanzariere e tende da sole, oltre al noleggio di gazebo, tendostrutture, raffrescatori e riscaldatori a gas, elettrici e gasolio, funghi/stufe/piramidi.

Ultraermetica Italia S.r.l. - via Reggio Emilia, 42 - Assago (MI)
tel. 02.45702470 - mail: info@ultraermetica.com

Verso l'ambiente

ECOFESTIVAL 2026

A ROMA SI PARLA DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILE



15 e 16 settembre 2026,
Piazza di Spagna a Roma: è
il momento dell'ECO Festival
della Mobilità Sostenibile e
delle Città Intelligenti, con
l'obiettivo di capire a che
punto è la transizione verso
una mobilità più green.



Fonti: <https://ecofest.net/>
Foto: Unsplash www.unsplash.com



Ogni giorno, in Italia, si muovono 8 milioni di persone per 100 milioni di km; il tema della mobilità sostenibile è tutt'altro che secondario. Con l'ECO Festival non si punta a fare solo teoria, ma si vuole analizzare nel concreto com'è messa la transizione ecologica.

Secondo i dati ISPRA del 2017, nel nostro Paese il trasporto su strada contribuisce alle emissioni totali di gas serra per il 23% (di cui il 60% circa si attribuisce alle autovetture), alle emissioni di ossidi di azoto per circa il 50% e alle emissioni di particolato per circa il 13%.

Appare evidente quanto sia importante cercare di minimizzare i danni sull'ambiente, pur mantenendo un'efficacia nei movimenti.

Come si legge sul sito dell'ECO Festival, le tre ragioni per cui è nato sono: analizzare lo stato della mobilità sostenibile, creare un momento di confronto e dialogo e fare divulgazione sui temi trattati.

Uno degli obiettivi è favorire un incontro tra le aziende private, le istituzioni e la pubblica amministrazione, per valutare concretamente il bisogno di accelerare il processo di transizione e lavorare attivamente per ridurre le emissioni di CO₂.

Si vuole, inoltre, mettere in luce l'impegno di aziende ed enti locali sulla sostenibilità e gli argomenti connessi. Altri obiettivi sono trovare i punti di forza e debolezza sulle pratiche sostenibili a 360° e sensibilizzare i cittadini e i media sull'importanza di queste tematiche.

Quando si parla di Città Intelligenti si mira al benessere collettivo e allo sviluppo di servizi che vadano a migliorare la qualità della vita.

Uno dei temi è il verde in città, una riforestazione urbana che possa contribuire a contrastare il cambiamento climatico. Anche promuovere il riciclo, la riduzione degli sprechi e i modelli di produzione sostenibile sono tematiche rilevanti che vanno trattate con competenza e uno sguardo attento al futuro.

L'ECO Festival è sostenuto da diversi partner, tra cui Enel e Amazon, e anche tanti altri.

Il Comitato Scientifico è di sicuro un punto fondamentale e di grande valore per guardare dati, numeri e progetti con solide conoscenze.

Un evento importante, che definisce un impegno forte e concreto per ottimizzare la mobilità, con un occhio attento al rispetto dell'ambiente e quindi al benessere della collettività.

Antiaging
su misura



Ogni pelle è unica, Recare lo sa e ti fornisce un Consiglio Antiaging su misura sui prodotti più adatti alla tua beauty routine.

Vai su www.recarecosmetics.com

RECARÉ
XTREME FORMULA

AVF Srl | Galleria Asquini 1 | Pordenone | tel 0434-1830051
www.recarecosmetics.com | info@recarecosmetics.com

SIAMO ANCORA IN TEMPO

Ricerca perdite acqua potabile e riparazioni fognature



*Spesso si pensa che il grande tesoro siano i **SOLDI** ma,
la **NATURA** quanti soldi potrà valere?*

*E' talmente preziosa che nessun valore Le si può attribuire.
La **NATURA** è il nostro **TESORO***



Società di ingegneria specializzata
nella ricerca perdite di acqua
potabile mediante tecniche
innovative, distrettualizzazione
reti, costruzione e manutenzioni
impianti idrici, antincendio e
fognari.

Operiamo nel territorio
Piemontese.

PRONTO INTERVENTO
+39 392 9403579

FOREC S.r.l.

strada Torino-Druento, 79/P - 10093 Collegno (TO)
CF / P. Iva 12266660013
Tel. +39 011 19922416

info@forec.it info@pec.forec.it

La storia dell'automobile
I MODELLI PIÙ BELLI DA RIVIVERE

VOLVO

V60





La Volvo V60 è una station wagon premium di segmento D. Lanciata inizialmente nel 2010 e rinnovata con la seconda generazione nel 2018, questa vettura unisce l'eleganza del design scandinavo a una spiccata praticità per le famiglie e le flotte aziendali. Si distingue nel segmento delle familiari premium, sfidando le concorrenti tedesche con un design distintivo, interni minimalisti e sicurezza elevata. Questa station wagon offre motorizzazioni elettrificate ideali per lunghi viaggi, rappresentando una scelta versatile in ogni caso.



La prima generazione

La Volvo V60 rappresenta una delle tappe più importanti nella storica tradizione di **station wagon Volvo**. Introdotta sul mercato nell'autunno del 2010, la prima generazione nacque con l'obiettivo di ridefinire il concetto stesso di familiare svedese. Fino a quel momento, il marchio era celebre per le sue vetture dalle forme squadrate e massicce, incentrate unicamente su praticità e volume di carico. Con la V60, sviluppata sulla piattaforma Y20 a passo accorciato derivata dall'ammiraglia S80, si scelse invece di puntare su una linea filante ed estremamente dinamica, quasi da coupé.

Questa prima serie si distinse subito per l'introduzione di **innovazioni tecnologiche orientate alla sicurezza**, come il rivoluzionario sistema City Safety capace di rilevare i pedoni: fu una delle prime vetture al mondo a montarlo di serie e per l'inizio degli anni 2010, si trattava di una tecnologia pionieristica.

Nel 2012, il modello scrisse una pagina importante della mobilità sostenibile con il debutto della **V60 D6 Plug-in Hybrid**, la prima station wagon ibrida plug-in diesel al mondo. Accoppiava un motore turbodiesel a cinque cilindri sull'asse anteriore a un motore elettrico su quello posteriore. Fu un modello rivoluzionario per efficienza e trazione integrale ecologica. Ci sono poi le varianti Polestar, equipaggiate dal reparto

sportivo omonimo, prima con un potente motore 3.0 a sei cilindri in linea e successivamente con un 2.0 quattro cilindri bi-turbo, capaci di erogare fino a 367 CV. Sottoposta a un restyling estetico e tecnico nel 2014, che ne ha aggiornato il frontale con fari singoli e nuovi sistemi di infotainment, la produzione della prima generazione si è conclusa nel 2018, lasciando un'eredità di oltre 500.000 unità vendute in tutto il mondo.

La seconda generazione

Nel 2018 ha debuttato la seconda generazione. Prodotta nello stabilimento principale di Torslanda, in Svezia, la nuova V60 è stata riprogettata da zero sulla moderna **piattaforma modulare SPA** (Scalable Product Architecture), la stessa della V90 e della XC60. Il design si ispira ai canoni del **minimalismo scandinavo** contemporaneo, caratterizzato dai celebri fari anteriori a LED con firma luminosa a "Martello di Thor". Rispetto alla generazione precedente, la vettura è più lunga

di 13 centimetri, incremento che ha risolto il principale limite della prima serie: lo **spazio a bordo**. Il passo aumentato offre **un'ottima abitabilità per i passeggeri posteriori**, mentre il bagagliaio è passato da 430 a 529 litri di capacità minima, tornando a posizionarsi ai vertici della categoria per praticità. All'interno, l'abitacolo si presenta come un **salotto high-tech**, dominato dal display centrale verticale del sistema di infotainment, che a partire dal 2021 adotta il sistema operativo nativo Android Automotive con servizi Google integrati.

Presentata in anteprima mondiale al Salone dell'Automobile di Ginevra nel 2018, la vettura è caratterizzata da una significativa evoluzione dal punto di vista meccanico, anche perché il marchio si avvicina alla mobilità green. Infatti, la V60 abbandona i motori termici puri, sostituendoli con unità Mild Hybrid a 48V per ottimizzare consumi

100

KM AUTONOMIA IN
MODALITÀ ELETTRICA

529

LITRI CAPACITÀ
BAGAGLIAIO



ed emissioni. I modelli di punta T6 e T8 combinano la trazione integrale elettrica a prestazioni elevate. Grazie ai costanti aggiornamenti tecnici, la capacità della batteria è stata incrementata, permettendo alle versioni più recenti di raggiungere **un'autonomia in modalità 100% elettrica che sfiora i 90-100 km** nel ciclo WLTP.

Negli anni successivi, in linea con la strategia globale del brand orientata alla progressiva decarbonizzazione, la gamma motori ha abbandonato i propulsori termici puri a favore di unità esclusivamente elettrificate. Le motorizzazioni benzina e diesel sono state aggiornate con moduli Mild Hybrid a 48V, mentre le versioni di punta Recharge con tecnologia Plug-in Hybrid hanno visto crescere l'efficienza e la capacità delle batterie, arrivando a garantire autonomie in modalità elettrica ideali per la vita di tutti i giorni. Oggi, la V60 continua a essere un punto di riferimento per chi cerca una vettura spaziosa, sicura e tecnologicamente avanzata, preservando intatto il leggendario DNA delle grandi familiari firmate Volvo.

La versione Cross Country

La versione Cross Country della Volvo V60 rappresenta l'anello di congiunzione ideale tra l'eleganza di una classica station wagon e la **versatilità di un moderno Suv**. Pensata per gli amanti dell'avventura e della vita all'aria aperta, questa variante si distingue per un assetto rialzato di 60 millimetri rispetto al modello standard, una modifica strutturale che aumenta l'altezza da terra a oltre 20 centimetri e permette di affrontare facilmente sterrati, fango o strade innevate. **L'estetica è muscolosa ma raffinata**, caratterizzata da vistose protezioni in plastica grezza lungo i passaruota, minigonne laterali rinforzate e paraurti specifici con piastre metalliche paracolpi, elementi che salvaguardano la carrozzeria nei passaggi più difficili. La trazione integrale AWD è di serie su tutte le motorizzazioni e lavora in perfetta sinergia con la modalità di guida "Off-Road", che ottimizza l'erogazione della coppia, il controllo della trazione e attiva automaticamente il

sistema Hill Descent Control per affrontare le discese più ripide in totale sicurezza.

Le **motorizzazioni** sono Mild-hybrid, sia benzina che diesel, progettate per garantire fluidità di marcia e consumi ridotti nei lunghi viaggi autostradali. All'interno, l'abitacolo mantiene la filosofia scandinava incentrata sul lusso minimalista e sulla massima sicurezza, offrendo materiali pregiati, una capacità di carico ai vertici della categoria e i più sofisticati sistemi Adas. Con l'ultimo aggiornamento tecnologico, la Cross Country beneficia, come già specificato, del rinnovato sistema di infotainment basato su Android Automotive e di piccoli dettagli pratici come il lavacrystallo per la telecamera posteriore, fondamentale quando si viaggia su percorsi fangosi.

Aggiornamento del 2026

La Volvo V60 attuale è stata aggiornata di recente con importanti novità tecnologiche. Il modello in commercio ha introdotto aggiornamenti mirati focalizzati su **connettività** ed elettronica di bordo. Troviamo un **nuovo sistema infotainment** che integra la nuova interfaccia Volvo Car UX con piattaforma Snapdragon Cockpit di nuova generazione. Il sistema basato su Google Android Automotive è ora due volte più veloce rispetto al precedente e ha una reattività grafica fino a 10 volte superiore. Per i modelli più recenti, come la versione V60 Cross Country, è stato aggiunto un comodo lavacrystallo dedicato per la telecamera posteriore.

La **gamma motori** rimane incentrata sulle versioni Mild Hybrid e sulle potenti varianti Plug-in Hybrid Recharge.

Il modello di oggi è lo stesso del 2018 in termini strutturali e appartiene alla stessa generazione, ma sotto la carrozzeria e nell'abitacolo è profondamente cambiato. Questa versione offre una migliore esperienza

455

CAVALLI MODELLO T8

a bordo e una dinamica di guida migliorata. La differenza più radicale rispetto al

debutto di questa serie risiede nell'abbandono totale dei propulsori termici puri e, soprattutto, degli storici motori diesel D3 e D4. La gamma attuale accetta la sfida dell'elettrificazione, strutturandosi intorno a motorizzazioni a benzina a quattro cilindri altamente efficienti. I modelli Mild Hybrid B3 da 163 Cv e B4 da 197 Cv, beneficiano di una rete di bordo a 48V e di un cambio automatico a doppia frizione a 7 rapporti, studiato per garantire transizioni impercettibili e una netta riduzione delle emissioni in città rispetto al vecchio automatico. Il vero fiore all'occhiello tecnologico è però rappresentato dalle versioni Plug-in Hybrid, ovvero la T6 da 350 Cv e la T8 da 455 Cv.

Rispetto alle limitate autonomie elettriche del 2018 (che si fermavano a circa 35-40 km), il modello odierno adotta un **pacco batteria maggiorato da 18,8 kWh**, capace di garantire fino a **90 km** di autonomia a zero emissioni nel ciclo misto WLTP, trasformando la station wagon in una vera elettrica nei tragitti quotidiani. All'interno dell'abitacolo, l'obsoleto sistema multimediale precedente è stato rimpiazzato dall'avanzata interfaccia Google built-in, basata su Android Automotive. Lo schermo touch verticale da 9 pollici integra l'ecosistema di Mountain View, consentendo di gestire la navigazione tramite Google Maps direttamente sul cruscotto digitale e di aggiornare i sistemi di sicurezza Adas tramite rilasci software Over-The-Air. L'estetica della carrozzeria mantiene inalterate le proporzioni e i celebri fari a "Martello di Thor", ma si concede una pulizia formale inedita: i terminali di scarico posteriori, prima cromati e in evidenza, sono ora completamente celati sotto il paraurti, un chiaro manifesto visivo del percorso del marchio

12.3"

DIMENSIONE DISPLAY
TOUCH

la V60 si conferma come una delle familiari premium più complete e sicure sul mercato.

verso la sostenibilità. Con una capacità **del bagagliaio pari a 529 litri** e una riorganizzazione dei livelli di equipaggiamento,

Gli esterni della Volvo V60 uniscono eleganza e minimalismo a una spiccata funzionalità quotidiana. Il frontale si distingue per la calandra dal disegno pulito, al cui centro spicca l'iconico stemma Volvo, affiancata dai proiettori a Led che integrano la celebre firma luminosa dalla caratteristica forma. La silhouette laterale mantiene proporzioni slanciate e un profilo aerodinamico basso, valorizzato da finiture nere intorno ai finestrini e da specchietti retrovisori in tinta con la carrozzeria. Di serie, il modello base propone **cerchi in lega** da 17 o 18 pollici con un design che unisce efficienza e stile. La parte posteriore è caratterizzata dai classici gruppi ottici a Led verticali, che incorniciano un **portellone** dal taglio lineare a cui è facile accedere per caricare i bagagli. Rispetto alle versioni superiori o alla variante Cross Country, l'allestimento d'ingresso rinuncia ai dettagli cromati e alle protezioni fuoristrada in plastica grezza, preferendo superfici verniciate continue e un'altezza da terra standard che ne sottolinea l'attitudine stradale e la stabilità nei trasferimenti autostradali.

Interni

Gli interni sono focalizzati sul **benessere, sostenibilità e digitalizzazione intuitiva**. L'abitacolo si distingue per un'atmosfera minimalista e ariosa, dominata al centro della plancia dal **display touch** verticale da 9 pollici del sistema infotainment basato su Android Automotive. Questo schermo centrale elimina gran parte dei tasti fisici ed integra le applicazioni Google, affiancandosi a un quadro strumenti digitale da 12,3 pollici personalizzabile. I materiali di rivestimento riflettono l'impegno ecologico del marchio, offrendo di serie tessuti premium ad alta tecnologia o l'innovativo materiale Nordico, un'alternativa biologica e riciclata alla pelle tradizionale, accostati a inserti in vero legno a pori aperti o alluminio spazzolato. I sedili, sviluppati in collaborazione con chirurghi ortopedici, garantiscono un supporto posturale eccellente anche nei lunghi viaggi autostradali. Lo spazio a bordo è ottimizzato per ospitare comodamente cinque adulti, con un divano posteriore frazionabile che si abbatte per estendere la capacità del bagagliaio da 519 litri fino a un massimo di 1.431 litri. L'esperienza

Esterni



di comfort è completata da un sistema di climatizzazione avanzato CleanZone, capace di filtrare le polveri sottili per garantire un'aria sempre pura all'interno.

Tecnologia e Adas

La tecnologia a bordo della si concentra sulla **connettività** intuitiva e sulla massima sicurezza stradale. L'ecosistema digitale ruota attorno al **sistema infotainment** con Google integrato, che offre Google Maps per la navigazione in tempo reale, Google Assistant per i **comandi vocali** e il Play Store per scaricare applicazioni dedicate. Davanti al conducente spicca il display guidatore, integrabile con l'Head-up display che proietta sul parabrezza velocità e indicazioni stradali. Sul fronte della sicurezza attiva, la vettura adotta la suite avanzata di sistemi Adas guidata dal software Pilot Assist, che combina il cruise control adattivo e il mantenimento attivo della corsia per una guida assistita di Livello 2 fluida e precisa. La **frenata automatica d'emergenza rileva pedoni**, ciclisti e grandi animali anche di notte, mentre il sistema Cross Traffic Alert monitora gli angoli ciechi in retromarcia. Il benessere acustico è affidato agli **impianti audio premium opzionali** di Harman Kardon o al sofisticato sistema Bowers & Wilkins da 1.100 watt, mentre la tecnologia CleanZone purifica costantemente l'aria dell'abitacolo filtrando fino al 95% delle particelle PM 2.5 nocive.

Allestimenti

La gamma comprende **quattro allestimenti**: Essential, Core, Plus e Ultra, a cui si affianca la configurazione specifica per la variante rialzata Cross Country. Ciascun allestimento definisce in modo preciso la dotazione di bordo, influenzando sia l'esperienza digitale sia l'impatto visivo della vettura, fermo restando l'altissimo standard di sicurezza passiva comune a tutta la produzione svedese.

L'accesso alla gamma è rappresentato dall'allestimento **Essential**, abbinato esclusivamente alla motorizzazione Mild Hybrid benzina B3. Pur trattandosi della

versione d'ingresso, la dotazione non è affatto spartana: include i caratteristici fari anteriori a Led con il disegno a "Martello di Thor", i cerchi in lega da 17 pollici e il climatizzatore automatico bizona con sistema di purificazione dell'aria CleanZone. L'elemento di maggior valore è però l'infotainment, che include di serie l'intero pacchetto Google built-in con lo schermo touch verticale da 9 pollici, Google Maps integrato, l'assistente vocale e la connettività per gli aggiornamenti Over-The-Air.

Il livello successivo è il **Core**, pensato per chi cerca un compromesso equilibrato per le flotte aziendali o i lunghi viaggi autostradali. Aggiunge dettagli pratici fondamentali come il sistema Keyless Entry per l'apertura e l'avviamento senza chiave, il portellone posteriore ad azionamento elettrico, i sensori di parcheggio anteriori e posteriori assistiti dalla retrocamera e gli specchietti retrovisori esterni ed interni con sistema antiabbagliamento automatico.

L'allestimento **Plus** è disponibile sia per i motori Mild Hybrid B4 sia per i potenti powertrain Plug-in Hybrid T6 e T8. Questo livello introduce una marcata caratterizzazione estetica e un'atmosfera decisamente premium all'interno dell'abitacolo. I cerchi in lega crescono a 18 pollici, mentre i sedili adottano rivestimenti in pelle parziale o in pregiato tessuto tecnico Tailored Wool Blend, con regolazioni elettriche. La plancia si arricchisce di inserti in vero legno o alluminio e l'esperienza acustica è migliore grazie alla

NUOVATESEA

ASSISTENZA E CONSULENZA PER LE ARTI GRAFICHE

Nuova Tesea opera da anni nel settore delle Arti Grafiche, avvalendosi dell'esperienza dei tecnici che la compongono, con un know-how costruito attraverso le numerose installazioni e gli interventi su periferiche e software dedicati al colore, vero punto di forza della società, forniamo assistenza a 360 gradi a tutte quelle aziende al cui interno vengono realizzati prodotti con l'utilizzo di hardware e software dedicati.

MARCHI DISTRIBUITI:



SERVIZI:

- Software per la gestione del colore-
- Profilatura stampanti e macchine da stampa.
- Conversione in automatico dei file Color Server.
- Profilatura monitor.
- Creazione di hotfolder per processi automatizzati.
- Installazione di Server.

businesscar.it

Anche la VOLVO V60 è trasformabile in auto N1 Businesscar.it che consente di scaricare dalle tasse il 100%

presenza dell'impianto audio High Performance firmato Harman Kardon da 600 Watt con ben 14 altoparlanti.

Il vertice assoluto della gamma è l'allestimento **Ultra**. La versione include di serie il tetto panoramico apribile elettricamente in cristallo, i fari anteriori con tecnologia Full LED Pixel autolivellanti, i sedili in pelle Nappa ventilati con funzione massaggio e il sofisticato sistema di telecamere a 360 gradi per le manovre di parcheggio. A livello di sicurezza attiva, troviamo il pacchetto Driver Assist completo di Pilot Assist e Adaptive Cruise Control avanzati. Un discorso a parte merita la V60 Cross Country, proposta in un allestimento unico pensato per gli amanti dei viaggi fuoristrada. Si riconosce immediatamente per l'assetto rialzato di 60 millimetri, la trazione integrale AWD di serie, i passaruota protetti da modanature in plastica scura e i paraurti con piastre di protezione inferiori. All'interno, la Cross Country unisce il lusso dei rivestimenti in pelle e dell'impianto audio premium alla praticità di modalità di guida dedicate ai fondi difficili, come la funzione Off-Road per il controllo della velocità in discesa.

Prezzi

Il listino della Volvo V60 parte da 49.050 € per la versione d'accesso Essential con motore Mild Hybrid benzina da 163 Cv. Salendo di livello, gli

allestimenti Core e Plus si posizionano nella fascia tra i 52.000 € e i 57.000 €. Le versioni

49050€

PREZZO BASE VOLVO V60
ESSENTIAL

più esclusive e potenti, richiedono un investimento superiore, oscillando indicativamente tra i 62.000 € e gli oltre 73.000 €, per il top di gamma da 455 Cv. La

variante per l'outdoor Cross Country si attesta invece intorno ai 58.000 €.

Conclusione

In conclusione, questa auto si conferma **una delle scelte più affascinanti nel panorama delle station wagon premium**, nonché l'equilibrio perfetto tra stile, spazio a bordo, tecnologia ed efficienza dei motori ibridi. Compagna di viaggio ideale per le famiglie e i professionisti, offre una dinamica di guida superiore, consumi ridotti e un'aerodinamica ottimale, senza mai scendere a compromessi sulla praticità di carico. Il vero valore aggiunto resta la sicurezza: grazie a un pacchetto Adas all'avanguardia e a una struttura progettata per proteggere la vita umana, non è solo un mezzo di trasporto elegante, ma un vero e proprio rifugio tecnologico su ruote. Scegliere la V60 oggi significa abbracciare una filosofia di lusso discreto e sostenibile, focalizzata sul benessere a bordo e sulla massima tranquillità.

CLAUDIA MARCOTULLI

La storia dell'automobile
I MODELLI PIÙ BELLI DA RIVIVERE

AUTO E CRIMINALITÀ IN ITALIA

QUANDO LE VETTURE DIVENTANO
SIMBOLI DEL TERRORE



Il paradosso delle auto "marchiate" dalla storia

C'è qualcosa di profondamente strano nel modo in cui alcune auto finiscono per diventare simboli. Non per meriti tecnici, non per campagne pubblicitarie milionarie, non perché abbiano vinto qualche rally o battuto record di vendita.

No: certe automobili entrano nella memoria collettiva per tutt'altra ragione, perché erano lì, nel posto sbagliato, nel momento sbagliato.

O meglio: perché qualcuno le ha scelte deliberatamente come strumento di violenza.

In Italia, questo fenomeno ha raggiunto proporzioni uniche al mondo. Gli anni di piombo, la stagione delle stragi mafiose, la criminalità organizzata del Nord che nessuno si aspettava: tutto questo ha lasciato tracce non solo nelle coscienze, ma anche nell'immaginario legato ad alcuni modelli di automobile.

Vetture normalissime, prodotte in centinaia di migliaia di esemplari, che a un certo punto hanno smesso di essere solo lamiera e motore per diventare qualcosa d'altro. Un segno. Un'icona. A volte, persino qualcosa che faceva paura.

Fiat 128: l'auto che non voleva essere ricordata così

Partiamo dall'inizio, o meglio da quello che potremmo chiamare il ground zero di questo fenomeno:

la Fiat 128 e il sequestro Moro.

La 128 era stata lanciata nel 1969 ed era, per l'epoca, una piccola rivoluzione. Trazione

anteriore, motore trasversale, spazio interno generoso: **Dante Giacosa**, il grande ingegnere Fiat, aveva disegnato un'auto moderna e accessibile. In pochi anni era diventata l'auto di tutti: famiglie, pendolari, studenti universitari. Era così comune che, parcheggiata in strada, praticamente non si vedeva.

Ed è esattamente per questo che le Brigate Rosse la scelsero.

Il 16 marzo 1978, in via Fani a Roma, il commando brigatista che rapì **Aldo Moro**

utilizzò diverse auto per bloccare e attaccare il corteo. Tra queste, almeno due Fiat 128. L'agguato durò meno di due minuti e costò la vita a cinque uomini della scorta. Moro fu tenuto prigioniero per 55 giorni, poi ucciso e abbandonato nel bagagliaio di un'altra auto, una Renault 4, in via Caetani, a

Dalla Fiat 128 delle Brigate Rosse alla Uno della banda della Uno Bianca: come alcuni modelli automobilistici sono entrati nell'immaginario collettivo italiano non per innovazione o design, ma per il loro legame con terrorismo, mafia e criminalità organizzata.

simbolica metà strada tra le sedi della DC e del PCI.

Nelle settimane successive, le fotografie delle 128 parcheggiate sul luogo dell'agguato girarono su tutti i giornali. E qui scattò il meccanismo psicologico: un'auto che fino al giorno prima era il veicolo più neutro e anonimo del parco circolante italiano divenne improvvisamente carica di significato. Qualcuno iniziò a guardarsi intorno con sospetto quando ne vedeva una. I proprietari raccontano ancora oggi di essere stati fermati più spesso dalla polizia nei mesi successivi all'attentato.

Non è una cosa banale. La 128 non aveva fatto niente di male. Ma la storia, spesso, non chiede il permesso agli oggetti prima di cambiarne il senso.

Fiat 131 Mirafiori: la stessa auto, due facce

La storia della Fiat 131 Mirafiori è più complicata, e forse ancora più interessante. Prodotta dal 1974, era **la naturale evoluzione della 128**: più grande, più confortevole, adatta a un pubblico che cercava qualcosa di più "borghese" senza però spendere cifre esorbitanti. Era **robusta**, affidabile, facile da riparare, tutte qualità che la resero appetibile non solo ai privati, ma anche alle forze dell'ordine, che ne acquistarono migliaia di esemplari per dotare polizia e carabinieri.

E qui sta il paradosso: la stessa identica auto venne usata sia dai tutori dell'ordine sia da chi quell'ordine cercava di sovvertire. La 131 comparve in numerosi episodi di **criminalità politica** e **comune**, ma al tempo stesso era l'auto che arrivava quando chiamavi il 113. Stesso modello, stessa carrozzeria, a volte persino lo stesso colore.

Questo cortocircuito simbolico la rende un caso quasi unico: non è l'auto "dei buoni" né l'auto "dei cattivi". È l'auto dell'ambiguità, dello Stato che si scontra con se stesso, del confine sottile tra chi fa rispettare la legge e chi la infrange.

Autobianchi A112 Abarth: piccola, veloce, invisibile

Se le berline Fiat incarnano il terrorismo ideologico e la grande criminalità organizzata, l'Autobianchi A112 Abarth rappresenta qualcosa di diverso: la **criminalità rapida**, pratica, quotidiana.

Nata come versione sportiva dell'utilitaria più amata d'Italia, l'A112 Abarth era una piccola bomba. Pesava poco più di 700 chili, aveva un motore che spingeva come quello di auto ben più grosse, e soprattutto era **perfetta per muoversi in città**. Vicoli stretti, doppi sensi improvvisi, fughe nei mercati rionali: un'auto così aveva una marcia in più rispetto a qualsiasi berlina di cilindrata superiore.

Non c'è un singolo evento iconico che la



lega alla criminalità, come per la 128. Ma negli archivi di cronaca degli anni Settanta e Ottanta, il nome "A112 Abarth" torna con una frequenza sospetta: rapine in gioielleria, colpi ai furgoni portavalori, azioni rapide nei quartieri periferici. I criminali più pratici avevano capito quello che i piloti dei rally sapevano già: in certi contesti, le dimensioni contano meno della reattività.

C'è anche un dettaglio curioso: l'A112 Abarth aveva una **reputazione sportiva consolidata**, e questo la rendeva meno sospetta di quanto non sembrasse. Un ragazzino che guidava una piccola Abarth truccata era una vista normalissima. Nessuno ci faceva caso.

Alfa Romeo Giulia: l'auto dell'inseguimento

Con l'Alfa Romeo Giulia entriamo in un territorio leggermente diverso. Qui non parliamo di un'auto associata principalmente ai criminali, ma di un'auto che ha costruito l'intera mitologia dell'inseguimento italiano, in entrambi i sensi.

La Giulia, introdotta nel 1962, era una **berlina sportiva** capace di cose che le sue concorrenti europee potevano solo sognare. Motore bialbero, telaio bilanciato, sterzo preciso: era genuinamente **divertente da guidare**, e abbastanza veloce da creare problemi a chi cercava di starle dietro, o di scapparle davanti.

Le **forze dell'ordine** italiane la adottarono in massa, e qui nacque un'estetica. L'Alfa Giulia blu con il lampeggiante sul tetto divenne il simbolo della polizia italiana per almeno un



decennio. Ma allo stesso tempo, i criminali più smaliziati capirono che se volevi avere una chance di seminare una Giulia della polizia, la cosa più logica era mettersi al volante di un'altra Giulia.

Il risultato è una figura quasi cinematografica: due Alfa Giulia che si inseguono per le strade di una città italiana degli anni Settanta. È un'immagine che il cinema ha esplorato abbondantemente — da "La polizia ringrazia" a decine di polizieschi all'italiana, tanto che a un certo punto era difficile distinguere dove finiva la cronaca e dove iniziava la finzione.

Fiat Uno: il branding negativo che dura decenni

Con gli anni Ottanta cambia il contesto. Il terrorismo politico è in fase calante, ma emerge una nuova forma di **criminalità: più diffusa**, meno ideologica, spesso organizzata in bande che operano su scala regionale. E in questo scenario, la Fiat Uno diventa protagonista.

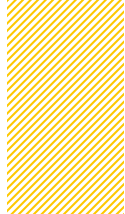
Lanciata nel 1983, la Uno era un **trionfo di razionalità**: spazio interno enorme rispetto alle dimensioni esterne, consumi bassi, prezzo accessibile. **Giorgetto Giugiaro** la disegnò come un oggetto quasi matematico, tutto

angoli e volumi ottimizzati. Vendette milioni di esemplari e fu per anni l'auto più venduta d'Europa.

Era anche facilissima da rubare. I sistemi antifurto dell'epoca erano rudimentali, e la Uno era talmente diffusa che trovarne una con le chiavi infilate nel cruscotto era quasi routine. Per chi aveva bisogno di un mezzo "pulito" per un colpo, era la scelta ovvia.

Ma il vero spartiacque arriva con la **banda della Uno Bianca**. Tra il 1987 e il 1994, un gruppo di criminali che si scoprirà essere composto principalmente da poliziotti devianti di Bologna compì 103 azioni criminali (rapine, sparatorie, omicidi) uccidendo 24 persone. Il loro strumento principale era, appunto, una Fiat Uno bianca. Poi ne usarono altre, di altri colori, ma il nome ormai era già entrato nel linguaggio comune.

"Uno bianca" divenne sinonimo di pericolo, di auto misteriosa e minacciosa. Per anni, i proprietari di Fiat Uno di colore bianco raccontano di aver vissuto momenti imbarazzanti: sguardi sospetti, commenti, qualcuno che cambiava marciapiede. Non è una cosa da ridere, è la dimostrazione di quanto profondamente un fatto di cronaca possa modificare la percezione di un oggetto quotidiano.



Fiat Croma: quando l'auto è il simbolo del lutto

Il caso della Fiat Croma è diverso da tutti gli altri, e merita di essere trattato con la delicatezza che richiede.

Il 23 maggio 1992, sull'autostrada A29 nei pressi di Capaci, in Sicilia, **Cosa Nostra** fece esplodere 500 chili di tritolo nascosti sotto l'asfalto. Nell'attentato morirono il giudice Giovanni Falcone, sua moglie Francesca Morvillo e i tre agenti della scorta: Vito Schifani, Rocco Dicillo e Antonio Montinaro. L'esplosione fu così potente da creare un cratere profondo diversi metri e da scaraventare fuori strada le auto del corteo.

La Fiat Croma blindata su cui viaggiava Falcone fu ritrovata decine di metri più avanti, quasi irriconoscibile.

Da quel giorno, la Croma non è più un'auto. È un simbolo di un'altra natura rispetto a tutti quelli che abbiamo visto finora: non rappresenta la criminalità, ma il suo prezzo. Non i carnefici, ma le vittime. Non la fuga, ma il sacrificio di chi ha scelto di non fuggire.

Ogni anno, il 23 maggio, le immagini di quella Croma tornano sui giornali e in televisione. È diventata parte integrante della memoria civile italiana, un monumento involontario alla stagione più buia della lotta alla mafia.

Il filo rosso: perché proprio queste auto?

Guardando tutti questi casi insieme, emerge un pattern preciso. Non sono le Ferrari o le Lamborghini a finire nelle storie di criminalità italiana. Sono le auto di tutti. La diffusione è il primo elemento: un'auto che vedevi parcheggiata ovunque non attirava l'attenzione. La Fiat 128 nel 1978 era come una Toyota Corolla oggi, invisibile proprio perché ubiqua.

Il secondo elemento è l'anonimato: auto anonime in contesti anonimi producono l'invisibilità di cui chi opera fuori dalla legge ha bisogno. Non è un caso che nessuno abbia mai usato una Lamborghini Countach per una rapina.

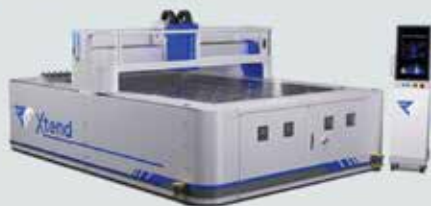
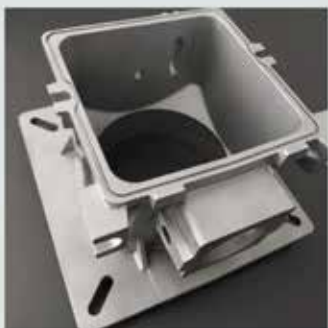
Il terzo elemento, meno ovvio, è quello culturale: alcune di queste auto avevano già una piccola aura di rispettabilità o sportività che le rendeva meno sospette. L'A112 Abarth era un'auto da ragazzo sveglio. La Giulia era l'auto delle persone serie. Caratteristiche che, in certi contesti, diventano camuffamento perfetto.

Gli oggetti non sono mai neutri

C'è una lezione silenziosa in tutte queste storie. Le auto che abbiamo raccontato non sono mai state "colpevoli" di nulla. Erano oggetti industriali, progettati da ingegneri e designer che pensavano a tutt'altro. Eppure la storia le ha trasformate, le ha caricate di significati che i loro creatori non avrebbero mai immaginato.

È un meccanismo che riguarda tutti gli oggetti, ma sulle auto funziona in modo particolarmente potente: le auto hanno una presenza fisica enorme nella nostra vita quotidiana, le vediamo continuamente, ci viviamo dentro. Quando una di esse viene associata a un evento traumatico, quella associazione non si cancella facilmente.

L'Italia degli anni di piombo e delle stragi mafiose ha lasciato tracce ovunque, nelle leggi, nelle istituzioni, nelle biografie di chi ha vissuto quegli anni. Ma ha lasciato tracce anche nell'immaginario materiale, in queste vetture che ancora oggi, a decenni di distanza, ci raccontano qualcosa di quella stagione difficile. Anche quando sono solo parcheggiate in strada, silenziose, sotto la pioggia.



OFFICINE LEGNAGHESI STAMPI & ATTREZZATURE



LAVORAZIONI
MECCANICHE
DI PRECISIONE

PROGETTAZIONE
CAD CAM

PRODUZIONE
PARTICOLARI
IN ALLUMINIO

STAMPI
TERMOPLASTICI
PROGETTAZIONE
ESECUZIONE
E STAMPAGGIO

PRODUZIONE
PICCOLE E MEDIE
SERIE CON CNC 3 ASSI E 5 ASSI
EROSIONI A TUFFO E FILO

LAVORAZIONI CON
PANTOGRAFO CNC
COMPONENTI MECCANICI
PARTICOLARI DESIGN E
PROTOTIPI PERSONALIZZATI

OFFICINE LEGNAGHESI VIA MAESTRI DEL LAVORO 37045 LEGNAGO VR - 0442/629739

L'ALLESTIMENTO

businesscar.it

NON E'

**UNA TRASFORMAZIONE
IN AUTOCARRO**



Capita che dopo la presentazione dei nostri servizi e prodotti protetti da brevetto e copyright nascano alcuni interrogativi.

Il 99,9% delle persone che hanno una Partita Iva, sanno, per causa di forza maggiore, che **cos'è una trasformazione da autovettura in autocarro**. Che è una trasformazione di una **vettura** categoria internazionale **M1**, trasporto prevalente di persone, in **autocarro**, trasporto prevalente di cose, categoria internazionale **N1**.

COS'E' UN AUTOCARRO?



Come previsto dal **Codice della Strada**, art. 54, l'**autocarro** è un veicolo che trasporta merci e persone utili alla movimentazione delle merci stesse.

Quindi, trasporta MERCI e di conseguenza è considerato per l'impresa **un bene strumentale**.

Ma il **Codice della Strada**, oltre agli autocarri, prevede anche **altre tipologie di autoveicoli**; per esempio le autocaravan: guarda caso, poi, il testo unico (TUIR) stabilisce che sia gli autocaravan che le autovetture abbiano una fiscalità marginale risibile (forfettaria). Ecco quindi perché chi compra un camper (autocaravan), e soprattutto **un'autovettura per uso aziendale**, si sente **defraudato**, perché ovviamente compra un bene **che gli serve per lavorare**, tuttavia **non lo può scaricare** dagli utili aziendali, e deve pagare delle ulteriori tasse.

Quindi, cerca soluzioni per poterli scaricare.

Il 99,9% di coloro che hanno Partita IVA conoscono la soluzione autocarro. Ma l'**autocarro**, purtroppo per lui, e per le Partite IVA, nel 2006 si è trovato una **norma limitante** che è stata emanata dall'Ufficio delle Entrate ed è rivolta ai soli autoveicoli classificati quali autocarri e **non agli altri autoveicoli di categoria internazionale N1**.

Chi ha fatto la norma ha preso in considerazione un libretto (documento unico) di un autoveicolo classificato autocarro, derivato da un'autovettura che in base a dei precisi codici può essere trasformata da M1 a N1, ne ha constatato che ha il **codice carrozzeria è F0** (codice di un furgone, che è la versione autocarro con carrozzeria chiusa); ha **3 o più posti** ed infine ha un **rapporto superiore a 180** tra potenza in kilowatt e portata in tonnellate.

In questo caso, anche se l'autoveicolo è diventato un autocarro, secondo questa norma fiscalmente non viene riconosciuto come bene strumentale.

Solo se si resta **sotto il rapporto di 180** si può riuscire ad avere la possibilità di riconoscere l'autocarro quale **bene strumentale** totalmente deducibile per inerenza (art. 164 TUIR); in caso contrario non è possibile. Ma questo vale **solo per gli autocarri**.

COS'E' L'ALLESTIMENTO *businesscar.it*, E PERCHE' NON E' UN AUTOCARRO?

I nostri allestimenti (brevettati nel 1997) non classificano l'autovettura M1 di partenza in autocarro. **Otteniamo sì autoveicoli classificati quali N1, ma non sono autocarri.**

Con i nostri allestimenti otteniamo degli **autoveicoli ad uso speciale** che sono previsti dal **Codice della Strada**, sempre all'art. 54: andate a vedere come sono definiti gli autoveicoli ad uso speciale:

g) autoveicoli per uso speciale: veicoli caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio. Su tali veicoli e' consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature e di persone e cose connesse alla destinazione d'uso delle attrezzature stesse;

Se poi analizziamo l'art. 203 del Regolamento di attuazione al CDS si vede ci sono **ben oltre 40 di tipologie di veicoli ad uso speciale**: c'è l'autogru, l'ambulanza, il laboratorio mobile, l'uso negozio, l'officina mobile e, guarda caso, ci sono anche i veicoli commerciali per fini pubblicitari (art.203 lettera q). La denominazione **Pubblycar** identifica l'autoveicolo che proponiamo.

Quindi il nostro autoveicolo Businesscar.it non è un autocarro, ma un uso speciale per fini commerciali ad uso pubblicitario.

E non solo. Fanno sempre parte degli **autoveicoli ad uso speciale a marchio Businesscar.it** anche i veicoli con la denominazione di **Tecnologycar**, una variante alla precedente trasformazione derivata da un'autovettura con gli appositi codici di carrozzeria che **consentono il passaggio da M1 a N1** e rientrano tra quelli classi-

ficati uso speciale laboratorio mobile (art. 203 lettera hh). **Quindi, un veicolo fiscalmente riconosciuto quale strumentale totalmente deducibile e detraibile per inerenza art. 109 (del TUIR).** Per inerenza si intende che l'uso del bene è necessario per il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Allora la domanda sorge spontanea:

“Chi non deve farsi pubblicità?” Qualsiasi Partita Iva deve fare comunicazione, e quindi avere un veicolo utile ai fini commerciali.

In 47 anni di professione non ho mai incontrato nessuna Partita IVA che non avesse bisogno di pubblicizzare la propria attività: più inerente di così!

**Concludendo, un autoveicolo ad uso speciale
Businesscar.it NON è un autocarro, e un
autocarro NON è un allestimento businesscar.it.**



businesscar.it

**La soluzione per scaricare
al 100% l'auto aziendale**

☎ 051 6014990

🌐 www.businesscar.it

✉ info@businesscar.it

The logo for Traslo, featuring the word "traslo" in a lowercase, rounded, sans-serif font. The letter "o" is stylized with a small arrow pointing upwards and to the right, integrated into its shape. The logo is positioned inside a large white circle on a blue background.

**DEVI TRADURRE UN
DOCUMENTO?**

**Facile!
C'è Traslo!**

traslo.net

**Traslo è un filo diretto tra traduttore
e cliente per la traduzione di testi.
Tutto il processo avviene online,
dalla richiesta di preventivo
alla consegna dei lavori.
Zero costi fissi per garantirti
prezzi competitivi: paghi solo
la qualità della traduzione.**

TRADUZIONI

Finanziaria

Marketing

Tecnica

Legale

Asseverata



200xCento.com

**l'auto "GRATIS" (*)
in cambio di pubblicità**

L'unica soluzione per la totale (100%) deduzione e detrazione fiscale dell'auto aziendale

Ecco perché imprese e P.IVA, molto attente ai loro risparmi, la usano con successo da oltre 20 anni (brevetto 2004):

- È totalmente e **immediatamente deducibile e detraibile**, così ti aiuta subito a pagare molte meno tasse
- Un'auto e una fantasmagorica **campagna promozionale** a saldo fiscale = zero
- **Auto Aziendale 100% deducibile, 100% detraibile** il sogno di ogni Partita IVA che si avvera.

Se hai un'azienda di qualsiasi dimensione potrai scaricare subito e completamente il costo della tua prossima auto aziendale. In questo modo abbatti totalmente l'IVA e riduci l'imponibile fiscale della tua attività e di conseguenza risparmi tasse.

In poche parole, grazie a Formula **200xCento.com** potrai avere l'auto che desideri e pagherai molte meno tasse a fine anno. Un'azienda per crescere e guadagnare di più deve fatturare di più!

E' logico!

Ma come fare per aumentare i propri fatturati?

Fare una Pubblicità Vincente e fuori dagli schemi.

Conosci come funziona questo rompicapo? Devi riuscire ad unire tutti i cerchi con 4 linee rette sequenziali senza mai staccare la matita dal foglio.

Molti clienti ci chiedono:

“Chi mi garantisce che la pubblicità che mi proponete funziona?”

Con la nostra Formula **200xCento.com**

Per convincerti a metterci alla prova siamo disposti a farti una proposta irrinunciabile:



In cambio del **contratto pubblicitario** sulle nostre riviste siamo disposti a **regalarti un'auto**. L'autovettura che più desideri e che sarà pari all'83% del valore del nostro contratto pubblicitario. L'unico vincolo è **applicare sulla carrozzeria** della tua nuova auto, nella posizione che preferisci, il **nostro logo** che vedi già montato su un'Audi che abbiamo **regalato** ad un cliente della Formula.

Ecco cosa devi fare per ottenere l'auto a costo Zero^(*):

- 1) Un contratto pubblicitario **200xCento.com**
- 2) Un contratto di **Logocaradvertising.it**

Per ottenere l'**AUTO GRATIS** dell'82% del **contratto pubblicitario Formula 200xCento.com** dovrai completare **6 operazioni** previste dal contratto LogoCarAdvertising.it **da effettuare regolarmente** e che ti **garantiranno fin da subito l'AUTO GRATIS.**

Se poi pensi che hai diritto ad un **credito d'imposta fino al 75%** dell'imponibile sottoscritto, comprendi che veramente l'**operazione è da prendere immediatamente in considerazione.**

CONFERMATO ANCHE PER IL
CONTATTACI SUBITO perchè per ottenerlo devi f

Ti sarà sufficiente seguire questi 6 punti per pubblicizzare veramente la tua impresa ed avere in cambio l'auto aziendale **GRATIS**(*)



Promuovere l'immagine del logo 200xCento.com applicata sulla tua auto, attraverso la tua **attività sui social network**.

(Valore di sconto X% sul prezzo del veicolo).

Pubblicare sul sito concordato le **foto** con l'immagine della tua auto con il nostro logo applicato e **condividere sui social almeno due immagini**. (Valore di sconto X% sul prezzo del veicolo).



Ospitare sull'automobile l'adesivo decorativo, per un periodo di 12-18-24 mesi (in base al valore del veicolo).

(Valore X% di sconto sul prezzo del veicolo).



Non tenere l'auto ferma, ma farne un uso regolare e quotidiano con almeno da 15 a 50 km giorno, documentato mensilmente. (Valore da X % sul prezzo del veicolo).



Postare almeno un giorno al mese due foto diverse della tua auto parcheggiata in altrettanti luoghi diversi, con il **nostro adesivo pubblicitario ben in vista**.

Ciascuna foto dovrà essere accompagnata da un **commento descrittivo della tua esperienza**. I post dovranno essere rilasciati attraverso l'app Formula 200xcento (ti daremo le tue personali credenziali di accesso), per la condivisione istantanea sui tuoi profili Facebook e Twitter e su Instagram.

Nel testo che scriverai dovrai citare l'hashtag **#autogratitis** e il tuo **hashtag-name personalizzato**, nonché taggare il profilo Formula **200xCento.com** del social su cui stai postando.

(Valore X% di sconto sul prezzo del veicolo).



Avere cura del veicolo e dell'adesivo decorativo, avvertendo Formula **200xCento.com** di eventuali danneggiamenti dell'adesivo. (Valore X% di sconto sul prezzo del veicolo).

IL 2025 IL 75% INCREMENTALE.

are una fattura anche di 500,00 euro entro il 2024.



Avvertire Formula **200xCento.com** di eventuali inattività del veicolo a causa di avarie e/o provvedimenti amministrativi di fermo (Valore X% di sconto sul prezzo del veicolo).

Sottoscrivere contemporaneamente i contratti di Formula 200xCento.com e LogoCarAdvertising.it è veloce e garantisce alla tua Partita IVA ben 4 vantaggi economici immediati:

- 1) Deduzione e detrazione totale al 100% della somma investita (nessun forfettario)
- 2) Deduzione immediata di tutto l'imponibile fatturato da dedurre nell'anno fiscale in corso
- 3) Credito d'imposta fino al 75% sull'imponibile fatturato da sottrarre al primo F24 dell'anno successivo
- 4) Se la riscatti da privato, la successiva rivendita è senza plus valenze.

Non solo, alla fine **l'auto diventa subito tua**

(*) con una fattura di 122 euro IVA compresa (già quietanzata).

200xCento.com

**l'auto "GRATIS" (*)
in cambio di pubblicità**

 www.200xcento.com

 info@200xcento.com

 **051 60 14 990**

SOLUZIONE DELL'ENIGMA

L'unico modo che hai per risolverlo è uscire dallo schema, in questo modo.



FOTOVOLTAICO

E ENERGIE RINNOVABILI

Allarga i tuoi orizzonti.

Sfrutta l'energia del sole e le energie alternative per produrre energia e migliorare la tua vita!

MAGINI ENRICO
IMPIANTI ELETTRICI, TECNOLOGICI
E DA FONTI RINNOVABILI

Realizziamo impianti con tecnologie evolute per ridurre l'impatto ambientale e garantire un futuro migliore per tutti.
Miglioriamo il tuo comfort con soluzioni su misura adatte ad ogni esigenza.

**RICHIEDI UNA CONSULENZA PERSONALIZZATA
PER CONCRETIZZARE I TUOI PROGETTI
CHIAMACI ALLO 0342380495**



PSICOLOGIA DELLA CONVIVENZA TRA AUTOMOBILISTI E CICLISTI: LA SICUREZZA OLTRE GLI STEREOTIPI

Nella nostra esperienza nelle aule di formazione alla sicurezza stradale con adulti, c'è un tema che più di altri accende gli animi e divide i partecipanti: la condivisione della strada tra automobilisti e ciclisti. Queste due categorie di utenti tendono infatti a identificarsi come gruppi diversi e separati, facilmente in contrasto, e propensi a colpevolizzarsi a vicenda quando si presenta un problema nel traffico.



La psicologia sociale suggerisce che questa visione conflittuale nasca dagli stereotipi: scorciatoie mentali inconsapevoli con cui attribuiamo in modo acritico specifiche caratteristiche a chi appartiene a un gruppo diverso dal nostro.

Dal punto di vista evolutivo gli stereotipi nascono come strumento di risparmio di energie mentali (economia cognitiva). Il nostro cervello deve semplificare la complessità del mondo sociale per prendere decisioni rapide, categorizzando le persone in "In-group" (il gruppo con cui ci identifichiamo) ed "Out-group" (gli altri). Questa categorizzazione semplificata, operando inconsciamente, può portare a errori di valutazione e spesso a comportamenti aggressivi verso il gruppo opposto.

Questo meccanismo genera due principali distorsioni della realtà. La prima: tutti i membri dell'altro gruppo vengono percepiti uguali fra loro, con le stesse caratteristiche (es. "tutti i ciclisti passano col rosso o viaggiano affiancati") (si parla di omogeneizzazione).



Portiamo l'**Intelligenza
Artificiale** nella tua impresa.

Ti formiamo per **usarla** al meglio,
diminuire i **costi** e
aumentare il **fatturato**.



SCOPRI COME FUNZIONA



SCANSIONA IL QR CODE

Visita il sito fattoretto.agency

La seconda: notiamo e ricordiamo solo i comportamenti che confermano il pregiudizio legato allo stereotipo, ignorando chi rispetta le regole o riducendolo a una rara eccezione (es. ignorare i ciclisti che procedono correttamente in fila) (meccanismo noto come bias di conferma)

Le ricerche confermano che nel traffico automobilisti e ciclisti si percepiscono in modo asimmetrico. I conducenti tendono a descrivere i ciclisti come imprevedibili, indisciplinati e irrispettosi del codice della strada. Uno studio australiano ha addirittura evidenziato una tendenza degli automobilisti più intransigenti a "deumanizzare" il ciclista, che viene visto come un mero ostacolo meccanico in movimento, perdendo di vista che si tratta di una persona reale. D'altra parte, i ciclisti vedono gli automobilisti come soggetti distratti, egoisti, stressati e insensibili al rischio altrui perché protetti dal proprio veicolo.

Ma che relazione hanno gli stereotipi con la sicurezza stradale? Quando si associano a dinamiche emotive e motivazionali, essi rendono più probabili comportamenti di mancato rispetto e tutela dell'altro, in particolare dell'utente debole. La rabbia si attiva più facilmente nel traffico quando qualcosa ostacola il raggiungimento del proprio obiettivo (es. arrivare in fretta a casa). Il ciclista da superare viene visto come un ostacolo; lo stereotipo negativo supporta la reazione aggressiva, favorendo e giustificando manovre rischiose, impulsive o azzardate. Lo stesso può avvenire per il ciclista: in questo caso la rabbia scaturisce dalla percezione di una minaccia diretta alla propria incolumità fisica, ampliata dallo stereotipo dell'automobilista egoista e



noncurante. La paura si trasforma così in rabbia, innescando comportamenti di ostilità esplicita che esasperano il conflitto.

Vincere l'influenza dello stereotipo è possibile? Essendo un meccanismo inconscio, il primo passo fondamentale è proprio prenderne coscienza. Un vero e proprio antidoto in questo caso è poi la flessibilità di ruolo: chi circola abitualmente sia in bici sia in auto mostra una tendenza nettamente inferiore a sviluppare pregiudizi, poiché conosce entrambe le prospettive. Per chi non sperimenta entrambi i mezzi, diventa importante riuscire a mettersi nei panni dell'altro e vedere le cose dal suo punto di vista, intuendo rischi, limiti e ragioni di comportamenti apparentemente fastidiosi (come il ciclista che si sposta al centro della carreggiata per evitare un bordo irregolare o l'automobilista che attende a superare per mancanza di spazio o visibilità). In ogni situazione dobbiamo essere consapevoli che non abbiamo di fronte un utente "generico", ma un essere umano come noi, che si sposta nel traffico con uguali diritti e la cui sicurezza va attivamente tutelata.

FEDERICA CONFALONIERI, MANUELA BINA,
CARLO ALBERTO MEINERO, FEDERICA BIASSONI
(UNITÀ DI RICERCA IN PSICOLOGIA DEL
TRAFFICO, UNIVERSITÀ CATTOLICA DI MILANO)



Diciannove
19



Settore Risorse Umane (HR)

- **Ricerca, selezione e valutazione del personale** (dall'ufficio alla Logistica)
- **Gestione ed organizzazione di corsi di formazione:** coaching individuale e di gruppo, finalizzato allo sviluppo del potenziale umano, al miglioramento della performance personale e professionale.

DICIANNOVE srls - via Pacifico Barilari n.11, Pesaro
mail: diciannove2025@gmail.com



**Tecniche innovative e
sistemi sempre aggiornati
per lavori di massima qualità
con tempi e COSTI RIDOTTI.**

TINTEGGIATURE



PRIORI

dal 1994

**SCONTI
DAL 31 OTTOBRE
AL 31 MARZO**

Siamo in tutta la provincia di Treviso e Belluno

-  **Lavori veloci, precisi e puliti e sistemi per IMBIANCATURE ANCHE D'INVERNO**
-  **RASATURE E RIPRISTINI**
-  **Trattamenti **ANTI MUFFA** e **ANTI UMIDITÀ****
-  **Verniciatura **RINGHIERE** garantita minimo 10 anni. Verniciatura **LEGNO****
-  **Pitture tedesche monostrato **INODORE** e a rapida essiccazione specifiche per l'inverno**
-  **Lavori destinati a durare con materiali di prima qualità e **PREZZI IMBATTIBILI!****

**TINTEGGIATURE ESTERNE
CON CONSULENZA GRATUITA
DI UN TECNICO SPECIALIZZATO**
Preventivi gratuiti!

GIOVANNI PRIORI

329 6493859

Trovi i nostri lavori su Google,  e sul nostro sito www.tinteggiaturapriori.it





News automotive

IL GARAGE SEGRETO DEL QUIRINALE

TUTTO QUELLO CHE NON
SAPETE SULLE AUTO DEL
PRESIDENTE

C'è un posto nel cuore di Roma che pochissimi hanno visto dal vivo, ma che racconta la storia d'Italia meglio di qualsiasi libro di testo. Non è una sala affrescata, non è un archivio polveroso: è un garage. L'autorimessa del Quirinale, per essere precisi. Un luogo dove riposano, e a volte ancora sfilano, alcune delle automobili più cariche di significato che questo Paese abbia mai prodotto.



Entrare in quell'autorimessa, anche solo idealmente, significa fare un viaggio nel tempo e nei meccanismi profondi di come uno Stato costruisce la propria immagine. Perché le auto del Presidente della Repubblica non sono mai state semplici mezzi di trasporto. Sono dichiarazioni politiche su quattro ruote, messaggi diplomatici con il motore acceso, pezzi di artigianato italiano che incarnano, ad ogni uscita pubblica, un'idea precisa di come la Repubblica voglia essere percepita dal mondo.

Un nome per ogni vettura: le città d'Italia

Prima ancora di parlare di motori e carrozzerie, c'è un dettaglio che vale la pena di notare subito, perché dice moltissimo sulla filosofia che sta dietro all'intera faccenda. Ogni vettura presidenziale ha un nome. Non un codice alfanumerico, non una sigla tecnica: un nome di città italiana, assegnato seguendo rigorosamente l'ordine alfabetico.

Belfiore. Belvedere. Livorno. È una scelta che potrebbe sembrare secondaria, quasi decorativa. In realtà è tutt'altro. Attribuire a un'automobile il nome di una città italiana significa, simbolicamente, legare ogni

spostamento del Capo dello Stato al territorio nazionale. Come se il Presidente, ogni volta che sale in macchina, portasse con sé un pezzo del Paese. Non è retorica: è protocollo, che in quei contesti vale quanto la legge.

Belfiore e Belvedere: le regine che non invecchiano

Parliamo subito delle protagoniste assolute, quelle che se avete mai visto una parata del 2 giugno avete sicuramente notato senza magari sapere cosa fossero: le **Lancia Flaminia 335**. Due auto straordinarie che si chiamano Belfiore e Belvedere, entrate in servizio nel 1961 e ancora oggi perfettamente operative.

Più di sessant'anni di storia. Sessant'anni di cerimonie, di Presidenti, di ospiti stranieri e di sfilate sotto il sole di giugno. Eppure eccole lì, lucide e imponenti come il primo giorno.

La storia della loro nascita è bella quanto la loro carrozzeria. All'inizio degli anni



Sessanta il governo italiano si trovava di fronte a un'esigenza diplomatica precisa: doveva accogliere la **regina Elisabetta II** in visita ufficiale. E l'Italia non poteva certo fare una figura meschina. Serviva una vettura all'altezza della situazione, qualcosa che dicesse al mondo, senza bisogno di parole, che il Paese aveva classe, tecnica e stile da vendere.

La commessa finì nelle mani di **Pininfarina**, che realizzò quattro esemplari unici. Quattro, non uno di più. Ognuno con un nome che cominciava per B: Belfiore, Belvedere, Belsito e Belmonte. Il passo fu allungato fino a 335 centimetri, da cui il nome del modello, per consentire una carrozzeria aperta, perfetta per le parate. Il motore V6 Lancia assicurava una marcia regolare, adeguata al peso cerimoniale di quelle uscite pubbliche.

Ma l'aspetto più affascinante è l'interno. Tre file di sedili, con strapuntini centrali, tutto pensato millimetricamente per rispettare il cerimoniale. Ogni posto ha una funzione, una gerarchia, un significato. Non si siede dove si vuole su una Flaminia presidenziale. Si siede dove si deve.

Oggi Belfiore e Belvedere escono soltanto nelle grandi occasioni: la Festa della Repubblica del 2 giugno e le cerimonie di insediamento del nuovo Presidente. Tutto il resto dell'anno se ne stanno nell'autorimessa, curate e mantenute come si farebbe con un capolavoro del Rinascimento. Perché in fondo lo sono.

Il protocollo: una coreografia silenziosa

Chi pensa che salire su un'auto presidenziale sia una cosa qualunque non ha idea di cosa significhi il protocollo istituzionale. **Ogni dettaglio è codificato**, ogni posizione ha un senso preciso.

Il Presidente occupa il sedile posteriore destro. Accanto a lui c'è il Ministro della Difesa. Davanti, sul lato destro, siede il consigliere militare. Sugli strapuntini prendono posto le altre figure istituzionali previste dalle norme. Non c'è margine di interpretazione, non ci sono eccezioni dettate dalla pigrizia o dalla comodità.

Le **bandiere sul cofano** seguono le stesse regole ferree. Il tricolore sul lato destro, lo



LANCIA FLAMINIA standardo presidenziale sul sinistro. Se a bordo c'è un capo di Stato straniero, le posizioni cambiano secondo precise varianti previste dal cerimoniale internazionale. Sembra un dettaglio minuto, ma in diplomazia questi "dettagli" possono fare la differenza tra un incontro cordiale e un incidente protocollare.

Guardando da fuori, un'auto presidenziale in movimento sembra solo una bella macchina che passa. In realtà è un sistema complesso che comunica, a chi sa leggere, un'intera architettura di ruoli e responsabilità. Un palcoscenico mobile, si potrebbe dire, dove ogni attore conosce perfettamente la propria parte.

Guidare la storia: non è per tutti

C'è un altro lato della faccenda che viene raramente raccontato, ma che trovo personalmente affascinante: cosa significa fare l'autista del Presidente.

Le **Flaminia**, tanto per cominciare, non sono auto facili da guidare. Il cambio è al volante, non sul piantone, non sulla consolle: al volante, una soluzione che richiede abitudine. Lo schienale del guidatore è fisso, non regolabile. La posizione di guida non si può modificare. Questo vuol dire che la selezione degli autisti presidenziali tiene conto anche di parametri fisici: l'altezza, la corporatura, la compatibilità



con quella posizione di guida inamovibile.

Ma il dettaglio più curioso di tutti riguarda la prima marcia. La **taratura della prima** delle Flaminia è stata studiata specificamente per muoversi in sincronia con il passo dei Corazzieri — le guardie a cavallo che accompagnano la vettura durante le parate. Pensateci un momento: qualcuno ha calibrato il rapporto del cambio

di un'automobile in funzione dei passi di un essere umano. Questo è il livello di perfezione, alcuni direbbero ossessione, che regola ogni aspetto della cerimonia.

Gli autisti che lavorano al Quirinale non imparano solo a guidare bene. Imparano a guidare in un certo modo, a velocità precise, con transizioni fluide che non tradiscano mai l'eleganza dell'insieme. È guida come forma d'arte applicata all'istituzione.

La Lancia Thesis: il salotto su ruote di Ciampi

Gli anni passano, i gusti cambiano e anche le esigenze istituzionali evolvono. Così, nel 2003, durante la presidenza di **Carlo Azeglio Ciampi**, il Quirinale decise di rinnovare parte della flotta puntando su un modello più moderno: la **Lancia Thesis Limousine**.

La Thesis di serie era già un'auto elegante e italiana. La versione presidenziale, però, è un'altra cosa. La carrozzeria Stola la allungò di circa 60 centimetri rispetto alla versione standard. Gli interni vennero affidati a **Poltrona Frau**, uno dei simboli dell'eccellenza artigianale italiana nel settore dell'arredo. Pelle pregiata, sedili regolabili elettricamente, finiture di altissimo livello. Un salotto mobile, come la definirono all'epoca con un'espressione che

rende perfettamente l'idea.

Il nome operativo assegnato a questa vettura fu "Livorno 1". Un omaggio alla città natale del Presidente Ciampi, un gesto che legava simbolicamente la macchina alla storia personale di chi la avrebbe usata. Era un modo per dire che quella Repubblica non era un'entità astratta, ma aveva radici precise in luoghi e persone concrete.

La Thesis rappresenta un cambio di approccio rispetto alle Flaminia. Meno teatralità, meno visibilità pubblica, più attenzione al comfort e alla riservatezza. L'idea di rappresentanza si evolve: non si tratta più soltanto di essere visti nel modo giusto, ma anche di lavorare in modo efficiente durante gli spostamenti, con la dignità sobria che i tempi nuovi richiedono.



LANCIA THESIS

La Maserati Quattroporte: quando lo sport incontra le istituzioni

Nel 2004 arriva al Quirinale una delle scelte più interessanti e, per certi versi, più coraggiose della storia dell'autorimessa presidenziale: una **Maserati Quattroporte di quinta generazione**.

Disegnata da Pininfarina, spinta da un **motore V8** di derivazione Ferrari, la Quattroporte è tecnicamente una berlina sportiva. Non il tipo di auto che si associa immediatamente all'istituzione. Eppure la scelta fece un senso

preciso: quella macchina dichiarava con orgoglio che l'Italia sapeva fare auto di livello mondiale, che il **made in Italy** non era solo moda e cibo, ma anche ingegneria e design automobilistico di prima categoria.

La Quattroporte piacque così tanto che il Ministero degli Esteri ne richiese un secondo esemplare. Dovettero fare degli interventi per adattarla all'uso istituzionale, le placche sui parafranghi per alloggiare le bandiere, per esempio, ma senza stravolgere le linee. Era importante che la macchina rimanesse riconoscibile come quello che era: una Maserati, non una berlina governativa anonima.



MASERATI QUATTROPORTE

La Fiat 500 e l'Ape Calessino: quando il Quirinale sorride

Non tutto nell'autorimessa presidenziale è solennità e protocollo. Ci sono anche due "piccole" vetture che raccontano un'Italia diversa, più popolare, più quotidiana, più vicina alla gente.

Nel 2007, in occasione del lancio del nuovo modello, al Quirinale fu donata una **Fiat 500**. Nelle versioni ufficiali, ovviamente: interni in pelle color cuoio, finiture personalizzate, qualche dettaglio esclusivo che la distingue da quella che comprano i cittadini comuni. Ma il senso del gesto era chiarissimo: la Fiat

500 è un'**icona popolare**, è la macchina che ha motorizzato l'Italia del dopoguerra, è un simbolo che tutti riconoscono. Averla al Quirinale significava dire che lo Stato si ricorda da dove viene.

L'anno successivo arrivò il **Piaggio Ape Calessino**, versione celebrativa per i 60 anni del modello progettato da Corradino D'Ascanio, il genio che aveva creato anche la Vespa. L'Ape del Quirinale aveva finiture in legno e una colorazione blu ministeriale, e venne impiegata soprattutto nella residenza di Villa Rosebery a Napoli. Un oggetto quasi paradossale in quel contesto: il veicolo del lavoro, dell'artigianato, della piccola impresa italiana, ospite di una



FIAT 500 AL QUIRINALE

delle residenze presidenziali.

Questi due veicoli minori hanno qualcosa che le grandi Flaminia non possono avere: la capacità di far sorridere. E un'istituzione che sa far sorridere, senza perdere la propria autorevolezza, è un'istituzione sicura di sé.

Il garage come officina e museo

Mantenere operative delle automobili costruite nel 1961 non è un'operazione semplice. Richiede competenze specifiche, pezzi originali spesso introvabili, tecnici che sanno ancora come si lavora su quei motori e quelle

carrozzerie. L'autorimessa del Quirinale è quindi anche **un'officina specializzata**, un luogo dove le conoscenze tradizionali dell'artigianato automobilistico italiano vengono tramandate e applicate.

Restaurare una Flaminia presidenziale non è diverso, concettualmente, dal restaurare un affresco del Cinquecento. Si tratta di preservare non solo l'oggetto fisico, ma il sapere che ci sta dietro. Quando un tecnico ricostruisce un rivestimento originale o ripristina una verniciatura d'epoca, sta facendo cultura, non solo manutenzione.

Le vetture che completano il loro ciclo di servizio non vengono buttate o vendute:

vengono trasferite ai musei, dove continuano a raccontare la loro storia ai visitatori. L'autorimessa ha quindi una doppia funzione: è un luogo operativo e un luogo di memoria. Un archivio vivente, come si diceva all'inizio.

Le auto come specchio del tempo

L'uso delle vetture presidenziali è cambiato notevolmente nel corso delle decadi. Negli anni del dopoguerra e fino agli anni Settanta, le auto presidenziali erano presenti e visibili in molte più occasioni: accompagnamenti di delegazioni, spostamenti pubblici, cerimonie di ogni tipo. Oggi il loro impiego è molto più misurato e

selettivo.

Le Flaminia escono soltanto per le due o tre occasioni annuali in cui la loro presenza è quasi rituale. Le altre vetture vengono usate per gli spostamenti istituzionali ordinari, ma con discrezione. Questo cambiamento riflette una trasformazione profonda della comunicazione politica: meno ostentazione, maggiore sobrietà, un'attenzione crescente all'immagine pubblica delle istituzioni come entità vicine ai cittadini e non distanti nella loro maestosità.

È interessante notare come le auto seguano questo cambiamento di sensibilità invece di resistergli. Diventano simboli più sobri, più ragionati. Escono quando devono uscire, quando la loro presenza aggiunge qualcosa



APE CALESSINO

al momento. Il resto del tempo se ne stanno nell'autorimessa, silenziose e pronte.

Un linguaggio che non smette di parlare

Alla fine, quello che colpisce di più, ripensandoci, è la coerenza. Ogni scelta nel garage del Quirinale, quale modello acquistare, come modificarlo, quando usarlo, come chiamarlo, risponde a una logica comunicativa precisa. Le auto presidenziali sono un linguaggio, e come tutti i linguaggi ha la sua grammatica, la sua sintassi, le sue sfumature.

Quella grammatica dice: preferiamo il made in Italy, perché ci fidiamo delle nostre industrie e vogliamo valorizzarle. Dice: rispettiamo la tradizione, ma non le siamo schiavi. Dice: sappiamo essere solenni quando serve, e sobrii quando è opportuno. Dice anche, con la Fiat 500 e l'Ape Calessino: non dimentichiamo chi siamo stati e da dove veniamo.

Quando una Lancia Flaminia sfila **in piazza il 2 giugno, con la bandiera che sventola sul cofano** e i Corazzieri che la affiancano a passo calibrato, non sta solo trasportando il Presidente. Sta trasportando sessant'anni di storia repubblicana, la memoria di una nazione che ha scelto di mostrarsi al mondo con eleganza e dignità. E questo, in fondo, vale più di qualsiasi discorso ufficiale.

Il garage del Quirinale è un posto che pochissimi hanno visto. Ma in qualche modo parla a tutti noi.



Ortopedia

la salute al tuo servizio

DOTT. Palmeri DOTT.SSA Repetti



Montascale con
formazione all'uso
Sollevatori
Scooter

Letti ortopedici o
da degenza
Poltrone relax
Carrozine e comode

Deambulatori
Tutori ortopedici
Articoli sanitari
Articoli medicali

ortopediapalmeri.it

Spedizioni in tutta Italia

tel. 338/4494135

METE

La rivista bimestrale che parla
di viaggi, obiettivi, successi!

NO 3 - OTTOBRE 12



NO 3 - OTTOBRE 12

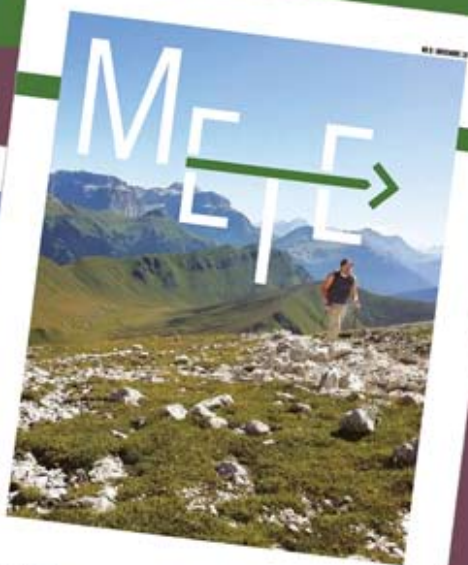


Il ritorno del lago, tra
leggera metropoli
e di montagna

OBIETTIVI
SUCCESSI
DESTINAZIONI

Viaggio nel passato,
la meraviglia del tempio
di Tiers a Pechin

NO 4 - DICEMBRE 12



Emozioni insieme,
avventure che
riuniscono nel cuore.

OBIETTIVI
SUCCESSI
DESTINAZIONI

Una favolosa
emozione, l'acqua a
fioritura con il lago.

Le Torri del Vignolo,
un angolo di Eden

La puoi trovare su:
www.meterivista.it

per info abbonamenti:
redazione@meterivista.it

A man and a woman are on a white motorboat on clear blue water. The man, wearing a white t-shirt, blue shorts, and a light blue cap, is sitting on the left. The woman, with long blonde hair, is wearing a black bikini top and a dark skirt, sitting on the right. A black Mercury outboard motor is visible at the stern. The boat has 'QUICKSILVER' branding on its side. In the top left corner, there is a yellow and white diagonal striped graphic.

News automotive

LE 5 BARCHE E MINI-YACHT ENTRY LEVEL PER AVVICINARSI ALLA NAUTICA IN SICUREZZA E DIVERTENDOSI

Dalla piccola open guidabile con 40 CV al cabinato per trascorrere una notte a bordo: cinque modelli adatti a chi desidera vivere il mare senza iniziare da un'imbarcazione troppo grande o impegnativa.

Cinque modi diversi per iniziare a navigare

La prima barca deve essere facile da capire, non intimidire durante le manovre e avere costi compatibili con il numero reale di uscite previste. Dimensioni e prezzo, però, non sono gli unici criteri da considerare.

Un principiante ha bisogno di una posizione di guida intuitiva, passaggi sicuri, una carena dal comportamento prevedibile e spazi sufficienti per riporre cime, parabordi, ancora e dotazioni obbligatorie. Anche la motorizzazione deve essere equilibrata. Una potenza troppo elevata aumenta consumi e responsabilità, mentre un fuoribordo sottodimensionato può rendere difficile la planata quando la barca è carica.

La selezione comprende cinque proposte con caratteristiche differenti. La Selva D.5.3 è la più accessibile e può essere acquistata già abbinata a un 40 CV. Lo Zodiac Open 4.8 punta su stabilità e versatilità. Quicksilver Activ 555 Open e Jeanneau Cap Camarat 5.5 CC rappresentano due interpretazioni della barca aperta per famiglia e tempo libero. Il Jeanneau Merry Fisher 605, infine, introduce cabina, timoneria protetta e possibilità di pernottamento. Non sono semplicemente cinque barche economiche. Sono cinque punti di partenza per esigenze, budget e programmi di navigazione diversi.

1. Selva D.5.3: la prima barca per iniziare senza complicazioni

La Selva D.5.3 è una open italiana lunga 5,27 metri e larga 2,10. Il peso a secco di circa 480 chilogrammi la mantiene in una fascia gestibile anche per chi sta valutando il trasporto su carrello, purché vengano conteggiati correttamente motore, carburante, attrezzatura e peso del rimorchio.

La coperta è semplice. A prua si trova una zona trasformabile in prendisole, mentre la consolle centrale permette di controllare la barca da una posizione abbastanza protetta e lascia passaggi laterali utilizzabili. La portata dichiarata è di sei persone, ma quattro adulti rappresentano un equipaggio più realistico quando si vogliono conservare spazio e libertà di movimento.

Il vantaggio più evidente riguarda la motorizzazione. Il modello viene proposto in



pacchetto con fuoribordo Selva da 40 CV, una potenza sufficiente per le normali uscite costiere, i bagni in rada e gli spostamenti a breve distanza. Con questa configurazione il prezzo di listino parte da circa 20.500 euro, IVA inclusa e franco stabilimento.

Il **serbatoio integrato da 55 litri** è disponibile come accessorio. Per un utilizzo frequente è preferibile al serbatoio portatile, perché libera spazio e permette di controllare il livello dalla strumentazione. Tendalino, plancette di poppa e rivestimento del ponte possono incidere sul prezzo finale, ma sono più utili di accessori puramente estetici.

Come si comporta per un principiante

La D.5.3 non cerca di imitare una barca di lusso. È leggera, diretta e relativamente facile da manovrare. Le dimensioni contenute riducono l'inerzia durante l'ormeggio e consentono di correggere più facilmente una traiettoria sbagliata.

Con mare calmo può essere una buona scuola. Quando l'onda aumenta, peso e lunghezza ricordano rapidamente che si tratta di una piccola open. Il conducente deve moderare la velocità, distribuire correttamente i passeggeri e non affidarsi soltanto alla categoria di progettazione C.

Scheda rapida: lunghezza 5,27 metri; larghezza 2,10 metri; peso 480 kg; sei persone; categoria CE C; motore 40 CV; prezzo indicativo da 20.500 euro.

2. Zodiac Open 4.8: il gommone compatto che perdona qualche errore

Lo Zodiac Open 4.8 è un **gommone semirigido destinato alle uscite giornaliere**, alla pesca e alle attività sportive. La lunghezza vicina a 4,8 metri consente di conservarlo e trasportarlo più facilmente rispetto ai RIB di categoria superiore, senza rinunciare a una vera



console di guida.

I tubolari hanno un ruolo importante per chi non possiede ancora grande esperienza. Aumentano la stabilità laterale quando la barca è ferma, attenuano piccoli urti durante l'accosto e offrono un appoggio lungo buona parte del perimetro. Non rendono però il gommone impossibile da capovolgere o immune dal mare mosso. Sicurezza e stabilità dipendono sempre da velocità, carico e condizioni meteorologiche.

Lo **spazio interno** è **organizzato** intorno alla console e alla seduta di guida. Sono disponibili gavoni per l'attrezzatura e zone libere per muoversi. Lo Zodiac può trasportare fino a sei persone, anche se quattro occupanti permettono di utilizzare la coperta con maggiore comodità.

La **potenza massima installabile** raggiunge

80 CV. Un motore da 40 CV consente di contenere i costi, ma chi prevede di navigare spesso con più persone dovrebbe valutare una configurazione da 60 CV, accettando la necessità della patente nautica. La differenza si avverte soprattutto nell'ingresso in planata e nelle ripartenze.

Il prezzo dello scafo parte da circa 14.350 euro. Motore, montaggio, consegna, strumenti e carrello non sono compresi. Un pacchetto pronto all'uso può quindi avvicinarsi o superare i 25.000 euro, in base alla potenza e all'allestimento.

Perché è divertente

La leggerezza e la risposta immediata al timone rendono l'Open 4.8 vivace. Con una motorizzazione adeguata può essere utilizzato per trainare piccoli giochi acquatici, raggiungere una cala o alternare pesca e snorkeling nella stessa giornata.

La consolle ribaltabile facilita alcune operazioni di rimessaggio, mentre i tubolari proteggono lo scafo durante le manovre più lente. Nel tempo richiedono controlli alle valvole, al tessuto e alle giunzioni. La manutenzione non è difficile, ma non deve essere trascurata.

Scheda rapida: lunghezza circa 4,8 metri; sei persone; potenza massima 80 CV; utilizzo per escursione, pesca e sport; scafo da circa 14.350 euro senza motore.

3. Quicksilver Activ 555 Open: la tuttofare per famiglia, pesca e sport

La Quicksilver Activ 555 Open occupa una delle fasce più interessanti per chi desidera acquistare una prima **barca completa e conservarla per diversi anni**. Misura 5,84 metri fuori tutto, è larga 2,29 e pesa circa 722 chilogrammi senza motore.

Le dimensioni sono ancora compatte, ma la coperta offre maggiore libertà rispetto ai modelli inferiori ai cinque metri. La consolle centrale permette di passare su entrambi i lati,

	Selva D.5.3	Zodiac Open	Quicksilver Active	Cap Camarat 5.5 CC	Merry Fisher 605
Classe	5,27 metri	4,8 metri	6,84 metri	5,48 metri	6 metri
Larghezza	2,10 metri		2,29 metri	2,36 metri	2,44 metri
Peso	480 kg		7220 kg	780 kg	1200 kg
Posti letto	6		6	6	3/4
Capacità serbatoio	55 litri		110 litri	100 litri	100 litri
Motore	40 CV	80 CV	115 CV	115 CV	115 CV
Prezzo	20500 €	14350 €	30000 €	40000 €	54000 €

mentre prua e poppa possono essere adattate al relax, alla navigazione o alla pesca.

Il serbatoio integrato da 110 litri evita il ricorso a taniche portatili e rende più semplice pianificare l'autonomia. La portata massima è di sei persone e la categoria di progettazione è C.

La **potenza massima ammessa raggiunge 115 CV**. Per un principiante, una configurazione da 80 o 100 CV rappresenta spesso un compromesso migliore. Offre una planata rapida, mantiene una buona riserva di potenza con quattro persone e non obbliga il motore a lavorare costantemente ad alto regime.

Il prezzo di un esemplare nuovo con motore e dotazioni può collocarsi indicativamente tra 30.000 e 40.000 euro. La cifra varia molto perché alcune offerte comprendono tendalino, elettronica, cuscineria e pacchetti di accessori, mentre altre riguardano configurazioni più essenziali.

Sicurezza e facilità di utilizzo

La Activ 555 Open beneficia di murate abbastanza avvolgenti, numerosi appigli e una distribuzione degli spazi intuitiva. La posizione di guida rialzata permette di controllare la prua anche durante l'ingresso in planata.

A bassa velocità resta necessario considerare l'effetto del vento sulla prua. Come tutte le barche leggere con fuoribordo, non mantiene la traiettoria da sola durante le manovre in porto. Il principiante deve imparare a usare piccoli impulsi di marcia avanti e indietro, evitando correzioni lunghe e aggressive.

La seduta di poppa può essere utilizzata durante la navigazione, mentre la parte



anteriore diventa un prendisole. Il passaggio da una configurazione all'altra è semplice e non richiede di smontare metà della coperta.

Scheda rapida: lunghezza 5,84 metri; larghezza 2,29 metri; peso 722 kg senza motore; sei persone; serbatoio 110 litri; potenza massima 115 CV; prezzo indicativo da 30.000 euro.

4. Jeanneau Cap Camarat 5.5 CC: la prima barca con impostazione più raffinata

Il Cap Camarat 5.5 CC è uno dei modelli più conosciuti tra i center console compatti. Misura 5,48 metri, è largo 2,36 e pesa circa 780 chilogrammi. Il serbatoio da 100 litri è adeguato alle normali escursioni costiere, purché l'autonomia venga calcolata mantenendo una riserva prudenziale.

Lo **stile** è più **ricercato** rispetto a quello delle open essenziali. Le fiancate hanno un disegno dinamico, la consolle appare ben integrata e la zona di prua può essere configurata come prendisole o spazio conviviale.

La carena a V progressiva rappresenta uno dei punti più interessanti. Il Cap Camarat entra facilmente in planata e mantiene un comportamento composto quando incontra una piccola onda. Non elimina i colpi prodotti dal mare corto, ma offre una sensazione di maggiore consistenza rispetto a diversi modelli più leggeri.

La **capacità è di sei persone**. Anche in questo caso, quattro o cinque occupanti costituiscono un equipaggio più adatto per muoversi senza intralci. Le murate, i tientibene e i passaggi laterali contribuiscono a una circolazione abbastanza sicura.

Le **configurazioni con motori vicini a 100 o 115 CV** garantiscono prestazioni brillanti e permettono di praticare sci nautico o trainare gonfiabili. Richiedono patente nautica e una gestione consapevole dell'acceleratore. Il prezzo dei pacchetti nuovi può partire da circa 40.000 euro e superare 50.000 euro con motorizzazione, elettronica e dotazioni complete.

Un modello semplice, ma non spartano

Il 5.5 CC è adatto a chi vuole iniziare con una barca compatta senza rinunciare a finiture curate e a una coperta ben organizzata. Non possiede una cabina e rimane una barca da

giornata, ma offre una sensazione di qualità vicina a quella di modelli più grandi.

L'assetto deve essere regolato con attenzione. Trim e distribuzione dei passeggeri influenzano il comportamento dello scafo, soprattutto alle velocità più elevate. È consigliabile dedicare le prime uscite a comprendere come cambia la barca spostando il carico o modificando l'inclinazione del motore.

A chi è adatta

È la scelta per chi considera la nautica una passione destinata a durare e preferisce investire subito in un prodotto più rifinito. Si presta alle uscite familiari, alla pesca occasionale e agli sport acquatici.

Scheda rapida: lunghezza 5,48 metri; larghezza 2,36 metri; peso 780 kg; sei persone; serbatoio 100 litri; categoria CE C; prezzo indicativo da circa 40.000 euro.

5. Jeanneau Merry Fisher 605: il mini-yacht per il primo weekend in mare

Il Merry Fisher 605 introduce un concetto diverso. Non è una semplice open con qualche riparo aggiuntivo, ma un **piccolo cabinato con timoneria chiusa**, zona giorno trasformabile e posti letto.

La lunghezza dello scafo resta nella classe dei sei metri, mentre con le appendici e le configurazioni previste può arrivare a circa 6,65 metri fuori tutto. La larghezza è di 2,44 metri e il peso si avvicina a 1.200 chilogrammi.

A bordo trovano posto un pozzetto posteriore modulabile e una timoneria protetta da ampie superfici vetrate. La zona interna può essere convertita per permettere a tre o quattro persone di dormire. Sono disponibili lavello, frigorifero e impianto dell'acqua dolce da 50 litri.

Il **serbatoio** del carburante **contiene 100 litri** e la motorizzazione massima arriva a 115 CV. La categoria CE C consente



di utilizzare il Merry Fisher per la navigazione costiera, ma peso e superficie laterale

gli accosti il conducente deve controllare con attenzione gli angoli posteriori.



richiedono maggiore attenzione nelle manovre con vento.

Il prezzo dello scafo può sembrare relativamente vicino a quello di una open ben allestita, ma il pacchetto completo cambia prospettiva. Con motore da 100 o 115 CV, dotazioni, preparazione e accessori, la spesa può collocarsi tra circa 54.000 e 65.000 euro.

Perché può essere considerato un mini-yacht entry level

Il termine mini-yacht viene spesso utilizzato in modo commerciale, ma nel caso del Merry Fisher 605 descrive abbastanza bene l'esperienza offerta. Esiste uno **spazio interno protetto**, è possibile preparare qualcosa da mangiare e si può trascorrere una notte a bordo. Non bisogna aspettarsi la privacy o i servizi di un cruiser più grande. Gli spazi sono trasformabili e ogni funzione richiede un minimo di organizzazione. Il bagno separato non è paragonabile a quello dei cabinati superiori e quattro persone possono pernottare soltanto accettando una certa vicinanza.

La timoneria chiusa aumenta il comfort durante le mezze stagioni e protegge da vento, pioggia e spruzzi. La visibilità è buona, ma durante

A chi è adatto

È pensato per una **coppia** o una **famiglia** che non vuole limitarsi alle uscite di poche ore. Permette di allungare la stagione, affrontare un weekend costiero e utilizzare la barca anche per pesca, snorkeling e brevi crociere.

Scheda rapida: classe sei metri; larghezza 2,44 metri; peso circa 1.200 kg; tre o quattro posti letto; serbatoio carburante 100 litri; acqua 50 litri; motore fino a 115 CV; prezzo completo da circa 54.000 euro.

Quale scegliere in base al budget

Con circa 20.000 euro, la **Selva D.5.3** rappresenta la proposta più concreta. Il prezzo comprende già una motorizzazione da 40 CV, anche se bisogna aggiungere gli accessori necessari e gli eventuali costi di trasporto.

Lo **Zodiac Open 4.8** può partire da una cifra inferiore per il solo scafo, ma un allestimento pronto all'uso con fuoribordo adeguato porta l'investimento verso i 25.000 o 30.000 euro.

La **Quicksilver Activ 555** Open è la scelta intermedia più versatile. Permette di rimanere sotto i 40.000 euro nelle configurazioni meno ricche e offre una coperta adatta a quasi tutte le attività giornaliere.

Il **Cap Camarat 5.5 CC** richiede un budget superiore, giustificato da finiture, carena e organizzazione degli spazi. Il **Merry Fisher 605** è il più costoso, ma è anche l'unico capace di trasformare l'uscita in un piccolo weekend sul mare.

Al prezzo di acquisto bisogna aggiungere assicurazione, manutenzione, carburante, ormeggio o rimessaggio. Una barca più economica lasciata tutto l'anno in un porto costoso può incidere sul bilancio più di un modello superiore custodito a secco.

businesscar.it

**Anche le imbarcazioni, se
immatricolate, possono
essere fiscalmente detratte
al 100% con Businesscar. it**

Patente nautica e sicurezza: la potenza non è l'unico parametro

In Italia la patente nautica è obbligatoria quando la potenza installata supera 40,8 CV, equivalenti a 30 kW, e quando si naviga oltre sei miglia dalla costa.

La **Selva D.5.3 con 40 CV può quindi essere condotta senza patente** entro i limiti consentiti. Le altre barche, quando equipaggiate con motori da 60, 80, 100 o 115 CV, richiedono il titolo previsto.

L'assenza dell'obbligo non significa che si possa uscire senza preparazione. Anche una barca di cinque metri richiede conoscenza delle precedenze, delle boe, delle ordinanze locali e delle distanze dalle zone riservate alla balneazione.

Prima di partire bisogna controllare previsioni, carburante, dotazioni di sicurezza, funzionamento del motore e carica della batteria. Nel calcolo dell'autonomia è prudente aggiungere almeno il 30 per cento al carburante teoricamente necessario.

La prima stagione dovrebbe essere dedicata a manovre semplici. Ormeggi, accosti, recupero dell'uomo a mare e uso dell'ancora si imparano

in condizioni favorevoli, non quando vento e onda hanno già iniziato a complicare la situazione.

La prima barca giusta è quella che invita a uscire

La Selva D.5.3 è la più razionale per chi cerca semplicità. Lo Zodiac Open 4.8 aggiunge stabilità e spirito sportivo. La Quicksilver Activ 555 Open offre il migliore equilibrio tra spazio e versatilità. Il Cap Camarat 5.5 CC si rivolge a chi desidera un prodotto più raffinato. Il Merry Fisher 605 apre le porte alla piccola crociera.

La scelta dovrebbe partire dal tipo di giornata che si vuole trascorrere.

Chi immagina bagni e brevi escursioni non ha bisogno di una cabina. Chi vuole pescare dovrebbe privilegiare spazi liberi e superfici facili da pulire. Chi sogna un fine settimana a bordo deve accettare costi e peso superiori.

Una buona barca entry level non deve sembrare piccola appena uscita dal concessionario, ma nemmeno diventare difficile da usare. Deve permettere al nuovo armatore di concentrarsi sul mare, acquisire esperienza e divertirsi senza essere sopraffatto da manovre, manutenzione e spese.

STUDIO



Organizzazione aziendale



...è solo questione di organizzazione...

- Lean Organization
- Certificazioni (ISO 9001, ISO 14001, CFP)
- Bilancio ESG
- Transizione 5.0
- Formazione

News automotive

ASTON MARTIN DB12

PRESTAZIONI
E LIMITI DELLA
SUPER TOURER
BRITANNICA

Una Gran Turismo che vuole superare la propria categoria.

Dietro, le luci sottili e lo spoiler mobile integrato nel sistema Aeroblade mantengono pulita la coda. I cerchi forgiati da 21 pollici montano Michelin Pilot Sport 5 S specifici, 275/35 davanti e 325/30 dietro. Sono misure adeguate agli 800 Nm, ma costose da sostituire e poco indulgenti sulle buche. La DB12 S aggiunge splitter più pronunciato, sfoghi sul cofano, spoiler fisso e quattro terminali di scarico.

Q by Aston Martin amplia la scelta di tinte, pellami e finiture. È un punto di forza, purché la personalizzazione non soffochi l'eleganza della carrozzeria.

Abitacolo, materiali, tecnologia e comfort

L'interno segna il distacco più evidente dalla DB11. Lo schermo centrale da 10,25 pollici e la strumentazione digitale della stessa diagonale fanno parte di un sistema progettato da Aston Martin. Supporta Android Auto, Apple CarPlay Ultra, navigazione connessa e aggiornamenti software. L'impianto standard ha undici altoparlanti; il Bowers & Wilkins opzionale ne usa quindici.

La scelta più riuscita riguarda i comandi fisici per climatizzazione, cambio e modalità di guida, più immediati di una plancia interamente tattile. Pelle, Alcantara, metallo e fibra di carbonio vengono combinati con una cura superiore a quella delle normali coupé





premium. I sedili anteriori sono riscaldabili e regolabili elettricamente; ventilazione e sedili più sportivi dipendono dalla configurazione.

I posti posteriori sono quasi simbolici e spesso diventano spazio per borse e giacche. Il bagagliaio da 262 litri basta per un fine settimana in due. Il comfort anteriore è buono grazie al parabrezza fonoisolante, ai pneumatici con tecnologia acustica e alla taratura GT, ma una Bentley Continental GT rimane più silenziosa e isolata.

Telaio, sospensioni e aerodinamica

La struttura impiega elementi in alluminio estruso e incollato con pannelli compositi. Aston Martin dichiara un aumento della rigidità torsionale del 7 per cento. Una scocca

più rigida non migliora soltanto la precisione in curva: consente agli ammortizzatori di lavorare meglio e riduce vibrazioni e movimenti secondari.

Davanti troviamo doppi triangoli sovrapposti, dietro uno schema multilink. Gli ammortizzatori adattivi Bilstein DTX con logica Skyhook variano rapidamente la forza di smorzamento. Le modalità GT, Sport, Sport+, Wet e Individual intervengono su motore, cambio, differenziale elettronico, controlli e sospensioni.

La colonna dello sterzo non è isolata, così da trasmettere più informazioni dall'avantreno. Il rapporto è 13,09:1, con 2,375 giri tra i fine corsa. Non è uno sterzo leggerissimo, ma risulta più diretto e leggibile di quello della DB11.

Spoiler mobile e fondo lavorano soprattutto sulla stabilità ad alta velocità. La S aggiunge appendici più evidenti, coerenti con la taratura del telaio.

Motore e trasmissione: V8, trazione posteriore e schema transaxle

La DB12 utilizza un V8 biturbo di 3.982 centimetri cubici in alluminio, con iniezione diretta, quattro alberi a camme e due turbocompressori twin-scroll. Sviluppa 680 CV a 6.000 giri e 800 Nm tra 2.750 e 6.000 giri. Il limite di rotazione arriva a 7.200 giri.

680 CV

POTENZA MOTORE V8
BITURBO

Aston Martin ha rivisto camme, raffreddamento, rapporto di compressione e turbocompressori. Il V8 nasce dalla collaborazione con Mercedes-AMG, ma calibrazione e risposta sono specifiche per la DB12.

Il cambio ZF automatico a otto rapporti è montato posteriormente. Un albero in fibra di carbonio corre nel tubo di coppia e collega motore e trasmissione. Questa soluzione transaxle aiuta a bilanciare le masse. La trazione è posteriore e il differenziale E-Diff varia il bloccaggio in base ad acceleratore, angolo volante, velocità e modalità scelta.

La DB12 S porta la potenza a 700 CV, mantenendo 800 Nm. L'aumento numerico è modesto, ma si accompagna a un Launch Control rivisto, cambiate più rapide, risposta dell'acceleratore più netta e differenziale ricalibrato.

Prestazioni, consumi ed emissioni

La DB12 standard accelera da 0 a 100 km/h in 3,6 secondi e raggiunge 325 km/h. La S impiega 3,5 secondi e mantiene la stessa velocità massima. Il peso dichiarato della DB12, considerando gli optional leggeri, è di 1.788 chilogrammi; la S arriva a 1.820 chilogrammi in ordine di marcia europeo. I freni standard hanno dischi in acciaio da 400

3,6

SECONDI DA 0 A
100 KM/H

12,2

LITRI OGNI 100 KM
PERCORSI

millimetri davanti e 360 dietro. I carboceramici opzionali arrivano a 410 millimetri all'anteriore e riducono di 27 chilogrammi le masse non sospese, ma sono costosi da sostituire. Sulla S sono di serie.

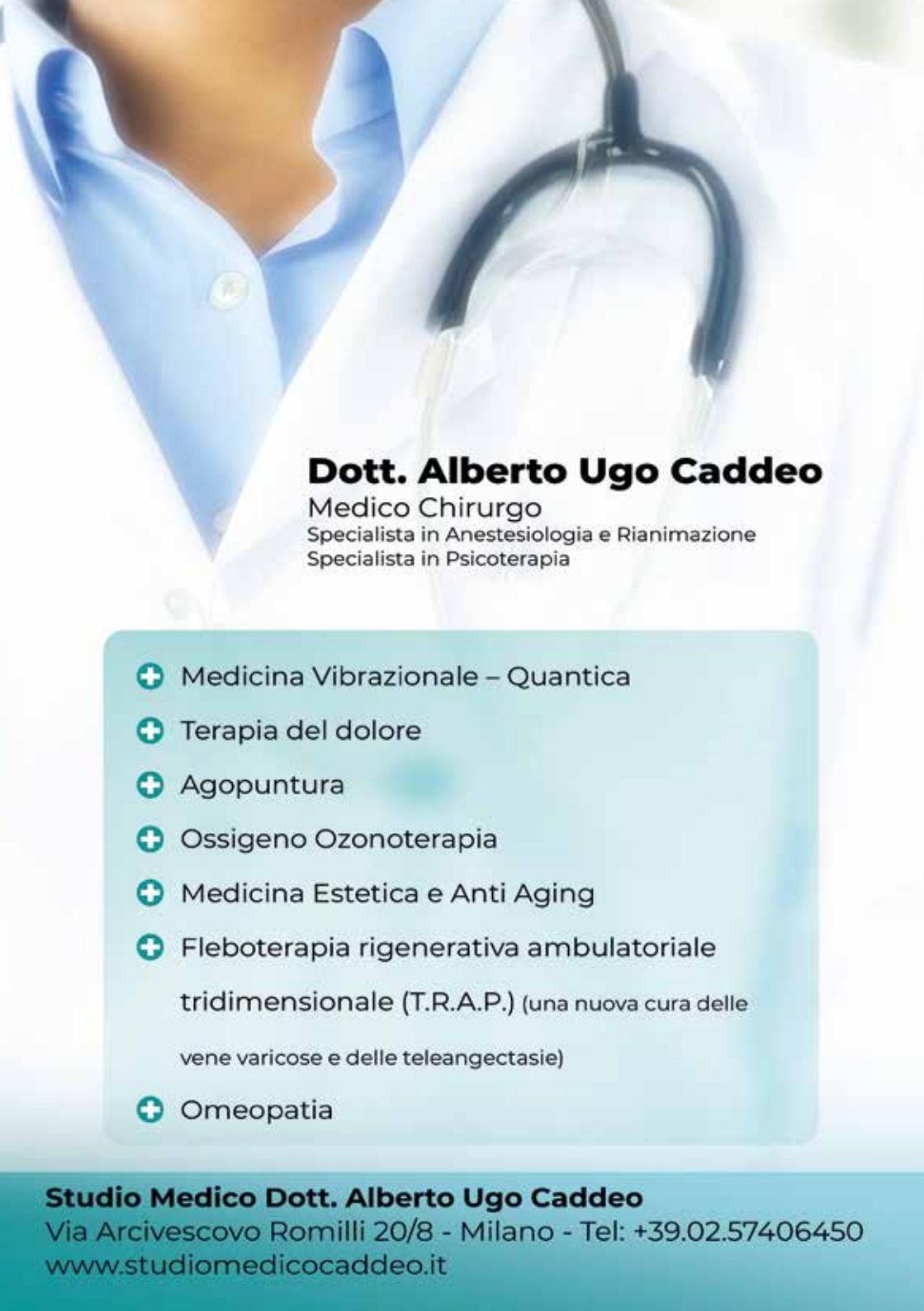
La DB12 dichiara 12,2 litri per 100 chilometri e 278 g/km di CO₂. La S è omologata a 11,9

litri e 269 g/km. Il dato leggermente migliore della versione più potente dipende dal ciclo di prova e non garantisce consumi inferiori su strada. Nel traffico o sfruttando il V8, i valori reali possono salire rapidamente. Il serbatoio contiene 78 litri.

Esperienza di guida con valutazione critica

La DB12 dà il meglio sulle strade veloci. Il V8 spinge forte ai medi regimi, il cambio resta fluido in GT e diventa più secco in Sport+. L'avantreno è preciso, mentre il differenziale elettronico rende progressiva la trazione in uscita di curva. Gli ammortizzatori filtrano bene le ondulazioni, pur senza rendere morbida una coupé con pneumatici tanto ribassati.





Dott. Alberto Ugo Caddeo

Medico Chirurgo

Specialista in Anestesiologia e Rianimazione

Specialista in Psicoterapia

- + Medicina Vibrazionale – Quantica
- + Terapia del dolore
- + Agopuntura
- + Ossigeno Ozonoterapia
- + Medicina Estetica e Anti Aging
- + Fleboterapia rigenerativa ambulatoriale
tridimensionale (T.R.A.P.) (una nuova cura delle
vene varicose e delle teleangectasie)
- + Omeopatia

Studio Medico Dott. Alberto Ugo Caddeo

Via Arcivescovo Romilli 20/8 - Milano - Tel: +39.02.57406450

www.studiomedicocaddeo.it

I limiti emergono sulle strade strette. Larga quasi due metri e pesante circa 1,8 tonnellate, richiede spazio e rispetto. Lo sterzo comunica bene il carico sull'avantreno, ma la DB12 non possiede la compattezza di una 911. Freni, elettronica e gomme amministrano bene la massa, senza però cancellarla.

La S è più rapida nelle risposte, ma la standard appare più coerente con la missione da Gran Turismo. Chi cerca soprattutto il tempo sul giro trova alternative più leggere. Chi vuole percorrere centinaia di chilometri con velocità, eleganza e coinvolgimento trova un equilibrio raro.

Allestimenti, optional e prezzi

La gamma comprende DB12 Coupé, DB12 Volante, DB12 S Coupé e DB12 S Volante. La dotazione standard comprende cerchi forgiati da 21 pollici, sedili elettrici riscaldabili, climatizzatore bizona, telecamere a 360 gradi e i principali sistemi di assistenza.

Tra gli optional più rilevanti figurano freni carboceramici sulla DB12 standard, impianto Bowers & Wilkins, sedili sportivi, dettagli in carbonio, tinte speciali e lavorazioni Q by Aston Martin. La personalizzazione può aumentare il prezzo di decine di migliaia di euro.

Il listino italiano consultato nel luglio 2026 indica circa 249.899 euro per la DB12 Coupé e 266.302 euro per la Volante. Le S si posizionano più in alto, anche per la dotazione tecnica più ricca.

Concorrenti diretti

La Bentley Continental GT offre 680 CV con un sistema ibrido, più spazio e maggiore isolamento, ma pesa di più e filtra maggiormente la guida. La Ferrari Amalfi dispone di un V8 da 640 CV e di un'impostazione più sportiva. La Porsche 911 Turbo S arriva a 711 CV, trazione integrale e 0-100 in 2,5 secondi, risultando più efficace ma meno classica nell'atmosfera. La Maserati GranTurismo Trofeo, con 550 CV, è meno

potente ma dispone di posti posteriori più credibili.

La sua forza sta nell'equilibrio: meno sontuosa della Bentley, meno estrema della Porsche, meno tagliente della Ferrari e più potente della Maserati.

Pregi e difetti reali

Tra i pregi spiccano linea, qualità dell'abitacolo, forza del V8 e precisione del telaio. Il nuovo infotainment ha eliminato uno dei principali limiti della DB11, mentre i

comandi fisici migliorano l'ergonomia.

I difetti riguardano i posti posteriori quasi inutilizzabili, il bagagliaio ridotto, i consumi e il prezzo. La sola trazione posteriore richiede cautela sul bagnato, nonostante l'elettronica. Pneumatici larghi, freni e componenti specifici comportano costi importanti. La DB12 S è più affilata, ma il vantaggio nell'uso stradale non sempre giustifica la maggiore spesa.

Affidabilità e costi di gestione

La DB12 è ancora troppo recente per offrire dati solidi sull'affidabilità a lungo termine. Non è quindi corretto attribuirle problemi cronici o robustezza già dimostrata. Telaio adattivo, differenziale attivo, infotainment proprietario e numerose centraline richiedono comunque assistenza specializzata.

Aston Martin propone piani di manutenzione ufficiali e usa ricambi originali coperti da garanzia di dodici mesi. Ai tagliandi si aggiungono carburante, assicurazione, fiscalità italiana, pneumatici posteriori da 325 millimetri e possibile sostituzione dei carboceramici. Una cronologia completa presso la rete ufficiale può incidere sensibilmente sul valore futuro.

Sostenibilità e prospettive future

La DB12 non è elettrificata e le emissioni restano elevate. Il basso volume produttivo non cancella l'impatto di un V8 da 680 CV. È una vettura di lusso ad alte prestazioni, non un progetto concepito per ridurre i consumi.

249899€

PREZZO DI LISTINO PER LA
DB12 COUPÉ



Aston Martin punta alla neutralità climatica lungo la catena del valore entro il 2050 e lavora su materiali, riciclabilità e produzione. Il marchio riconosce che l'uso delle vetture vendute rappresenta la principale voce delle emissioni indirette.

Il futuro della famiglia DB potrebbe includere l'elettrificazione. La sfida sarà contenere peso e complessità, preservando proporzioni e risposta di guida.

Giudizio finale: da acquistare o lasciar perdere?

La Aston Martin DB12 è una delle Gran Turismo più complete della sua generazione. Ha corretto molti limiti della DB11, soprattutto nel telaio e nell'infotainment, senza cancellare il fascino della serie DB. Il V8 offre prestazioni largamente superiori a quelle sfruttabili su strada, ma mantiene una progressione adatta ai lunghi viaggi.

Non è la più veloce o pratica del segmento, costa molto e consuma tanto. Eppure, combina eleganza, carattere e precisione senza sembrare una semplice coupé di rappresentanza.

La DB12 standard è la scelta più coerente per chi desidera una Gran Turismo da usare davvero. La S aggiunge risposta e immagine, ma si avvicina a un terreno nel quale Porsche e Ferrari sono avversarie fortissime. In entrambi i casi, il valore dell'auto non dipende soltanto dai numeri. Sta nella capacità di trasformare un viaggio veloce in un'esperienza speciale.

La definizione "Super Tourer" contiene inevitabilmente una parte di marketing, ma descrive bene l'ambizione del progetto. La DB12 non inventa una categoria nuova. Interpreta con efficacia una formula classica: motore davanti, trazione dietro, due posti veri, due di emergenza e un lungo cofano rivolto verso la strada.





SAVER ^{S.r.l.}

CARPENTERIA E VERNICIATURA INDUSTRIALE

www.saversrl.it

info@saver-carpenteria.com



Attività/Carpenteria: via A. Meucci, 13/15 - 35028 PIOVE DI SACCO (Pd) - Tel. 049.9720636 - Tel. 049.9720689

Attività/Verniciatura: via A. Meucci, 17/19 - 35028 PIOVE DI SACCO (Pd) - Tel. 049.9701351 - Tel. 049.9724364

Centro Revisione Veicoli



LG

C.da San Lorenzo 1, Nicosia (EN)
Tel/Fax 0935.638712

Massimo Gentile: 338.5603982
Teresa Lambusta: 338.8049519
Mario Lo Votrico: 348.3136757

- **SISTEMA DI FRENATURA A PIATTAFORME DI ULTIMA GENERAZIONE PER AUTOVEICOLI CON 4X4 AUTOMATICO E/O PERMANENTE SENZA NESSUNO STRESS O TORSIONI ANOMALE ALLA TRASMISSIONE**
- **ALLESTIMENTI AUTOVEICOLI DI CATEGORIA N1 DESTINATI AD USO AZIENDALE A MARCHIO BUSINESSCAR.IT**
- **AGENZIA PRATICHE AUTO / STUDIO DI CONSULENZA AUTOMOBILISTICA**

LE MANS

100 ANNI DI LEGGENDA

STORIA, RECORD, CAMPIONI,
FILM E LIBRI DI UNA GARA
SENZA TEMPO

Sono le quattro del mattino. Il buio avvolge il **Circuit de la Sarthe** come un sipario pesante, e i fari delle auto fendono la notte a oltre 300 chilometri orari. Il rombo dei motori si sente a chilometri di distanza. Intorno alla pista, decine di migliaia di persone dormono accampate sulle colline, nei camper, sull'erba, o forse non dormono affatto, perché a Le Mans nessuno vuole perdersi niente.

Questa non è solo una gara. È un rito che si ripete da oltre cent'anni, ogni giugno, nella campagna francese della Sarthe. Un appuntamento col tempo, quello che scorre inesorabile sul cronometro, e quello della Storia, che qui ha lasciato tracce profonde, luminose e a volte oscure.



1923: l'idea di una gara che durasse un'eternità

L'idea nacque quasi per caso, nel novembre del 1922, durante una riunione dell'**Automobile Club de l'Ouest** (ACO), l'associazione motoristica francese che organizza la gara ancora oggi. Il

problema da risolvere era pratico, quasi prosaico: le automobili dell'epoca erano macchine fragili, inaffidabili, che spesso si rompevano dopo pochi chilometri. Come convincere il pubblico ad acquistarle? Dimostrando che potevano resistere a una prova estrema.

Si pensò inizialmente a una gara di otto ore, ma alla fine si optò per ventiquattro, la misura di un giorno intero. L'obiettivo era spingere i

costruttori a perfezionare affidabilità, meccanica e, curiosità spesso dimenticata, i sistemi di illuminazione elettrica delle vetture. Senza fanali efficienti, correre di notte era impossibile.

Il 26 maggio 1923 la prima edizione prese il via sul Circuit de la Sarthe, un tracciato che allora misurava ben 17 chilometri. Partirono

66 vetture, 59 delle quali francesi. Gli esperti erano scettici: in molti sostenevano che nessuna auto sarebbe riuscita a reggere 24 ore di corsa ininterrotta. Furono smentiti. A vincere furono André Lagache e René Léonard su una Chenard & Walcker, coprendo 2.209 chilometri alla media di 92 km/h. Una velocità che oggi farebbe sorridere, ma che

allora era un'impresa straordinaria.

Il circuito: un mostro lungo tredici chilometri

Il Circuit de la Sarthe è una creatura unica nel panorama del motorsport mondiale. Non è una pista permanente nel senso classico del termine: è un tracciato misto, composto in parte da strade pubbliche normalmente aperte al traffico, che vengono chiuse e trasformate in



ciruito solo in occasione della gara. Per il resto dell'anno, ci passano le auto di tutti i giorni.

Nella sua versione attuale misura **13,626 chilometri per giro**, uno dei percorsi più lunghi del calendario motorsport mondiale. Il tratto più celebre è il Rettilineo des Hunaudières, conosciuto anche come Mulsanne Straight: quasi sei chilometri in cui le auto raggiungevano storicamente velocità superiori a 400 km/h. Negli anni Novanta, per ragioni di sicurezza, vennero inserite due chicane che ridussero le velocità massime, ma non l'emozione.

A Le Mans **si corre di giorno e di notte**, sotto il sole e sotto la pioggia. Il tracciato mette alla prova ogni componente del veicolo (freni, motore, cambio, pneumatici) e ogni qualità del pilota: velocità, concentrazione, resistenza fisica, la capacità di guidare nel buio con gli occhi che bruciano dopo ore di gara.

Durante la gara, ogni auto percorre mediamente oltre 5.000 chilometri, la stessa distanza che separa Londra da New York. Il tutto in 24 ore, senza interruzioni.

Le grandi battaglie: Ford contro Ferrari, Toyota e la maledizione

Tra tutte le storie scritte a Le Mans, ce n'è una che ha il sapore del romanzo industriale: la guerra tra Ford e Ferrari negli anni Sessanta. Era il 1963 quando **Henry Ford II** tentò di acquistare la Ferrari offrendo dieci milioni di dollari. Enzo Ferrari rifiutò, dicono che abbia aspettato l'ultimo momento, quando i legali avevano già preparato i documenti, e poi abbia alzato le pretese a tal punto da far saltare tutto. Ford rimase umiliato. E decise di vendicarsi nel modo più clamoroso possibile: battendo Ferrari in pista.

Nacque così la **Ford GT40**, progettata con un obiettivo solo: vincere a Le Mans. Dopo tentativi falliti nel 1964 e 1965, nel 1966 arrivò il trionfo. Tre Ford GT40 Mk II tagliarono il traguardo quasi affiancate. Ma qui si nasconde una delle curiosità più straordinarie della storia della gara: la direzione di gara decretò vincitore Bruce McLaren e non Ken Miles, che aveva dominato la corsa, perché sulla griglia McLaren era schierato



LA PIT LANE DI GIORNO

più indietro, e avendo percorso lo stesso numero di giri aveva coperto qualche metro in più. Otto metri. Quegli otto metri costarono a Miles la vittoria della sua vita.

Curiosità: la Ferrari che chiuse l'autostrada

Il 29 marzo 1972 successe qualcosa di impensabile per gli standard di oggi: **Enzo Ferrari** ottenne la chiusura di un tratto dell'autostrada Torino-Savona per provare la **Ferrari 312 P** a coda lunga in vista della 24 Ore. Il motivo era semplice quanto affascinante, nessuna pista in Italia aveva un rettilineo abbastanza lungo da replicare i sei chilometri del Mulsanne Straight. Solo un'autostrada poteva farlo. Immaginate le facce degli automobilisti che si presentarono al casello e trovarono tutto bloccato.

Al volante c'era **Arturo Merzario**, assistito dagli ingegneri Mauro Forghieri e Sandro Colombo. Dopo i primi passaggi, la punta massima registrata fu **325 km/h**, ma non bastava. I tecnici



escogitarono allora coperture carenate per le ruote posteriori, fissate con quattro rivetti e nastro adesivo rosso. Al primo passaggio con il nuovo assetto, la 312 P arrivò a 335 km/h. C'era però un problema: oltre i 280 km/h la vettura

NEL 1966 LE PRIME TRE FORD GT40 ARRIVARONO QUASI CONTEMPORANEAMENTE AL TRAGUARDO. LA DIREZIONE DI GARA IMPIEGÒ DIVERSI MINUTI PER DETERMINARE IL VINCITORE, CONTROLLANDO LE POSIZIONI DI PARTENZA. VINSE CHI ERA PARTITO PIÙ INDIETRO, PERCHÉ AVEVA COPERTO QUALCHE METRO IN PIÙ, OTTO METRI IN TOTALE, DOPO 24 ORE DI GARA.

cedette meccanicamente a pochi minuti dalla fine mentre era in testa. Nel 2016 la stessa scena si ripeté: a tre minuti dalla bandiera a scacchi, la Toyota leader si fermò con un guasto al motore. Sembrava davvero maledetta. Poi, nel 2018, la maledizione si spezzò, e da quel momento Toyota ha vinto cinque volte.

E poi c'è il ritorno della Ferrari. Nel 2023, alla centesima edizione, la Scuderia di Maranello tornò a vincere dopo 58 anni di assenza dalla vetta. La **Ferrari 499P** affidata ad Alessandro Pier Guidi, James Calado e Antonio Giovinazzi tagliò la bandiera a scacchi con 81 secondi di vantaggio sulla Toyota, un momento che ha fatto scendere le lacrime a più di un tifoso. La Ferrari vinse di nuovo nel 2024 e nel 2025, completando una tripletta straordinaria.

andava in "delfinamento", un preoccupante beccheggio che ne comprometteva la stabilità. Un gran lavoro sugli ammortizzatori risolse il guaio. Ma poi, al banco prova di Maranello, dopo 14 ore di test, il motore esplose. La Ferrari rinunciò a Le Mans '72. Vinse la Matra di Henri Pescarolo e Graham Hill. La storia ci restituisce anche una battuta fulminante. Quando uno dei tecnici, Colombo, suggerì a Ferrari di pianificare a lungo termine per vincere il campionato, il Drake rispose secco: "Colombo, noi non siamo la Santa Sede che si può permettere di fare programmi a millenni. Noi dobbiamo agire rapidamente." L'anno dopo, la Ferrari tornò a Le Mans con Merzario, Ickx e Reutemann. E Merzario, nonostante una rottura del tubo della benzina, portò la sua 312 P al secondo posto assoluto, lui che doveva fare da lepre e poi ritirarsi.

Decenni dopo, a dominare Le Mans furono Audi e Porsche con i loro prototipi ibridi. Ma la storia più commovente dell'era moderna è quella di **Toyota**. La casa giapponese si presentò per la prima volta nel 1985 e per anni sfiorò la vittoria, sempre beffata dal destino. Il momento più crudele arrivò nel 1999, quando una Toyota

I campioni: il re danese e le altre leggende

Se esiste un re di Le Mans, si chiama **Tom Kristensen**. Il pilota danese nato a Hobro nel 1967 ha vinto la 24 Ore per ben nove volte, un record che sembra difficilissimo da battere. Sei vittorie sono arrivate in fila consecutiva, tra il 2000 e il 2005, tutte su Audi. Per questo è conosciuto in tutto il mondo come Mr. Le Mans. La sua ultima vittoria, nel 2013, è carica di emozione: quell'anno aveva perso il padre, e dedicò il successo alla sua memoria.

Prima di Kristensen, il punto di riferimento era **Jacky Ickx**, il pilota belga considerato uno dei più grandi interpreti di Le Mans: sei vittorie tra il 1969 e il 1982. Nel 1969, per protesta contro le partenze con corsa, i piloti dovevano attraversare la pista di corsa per raggiungere le loro auto, Ickx attraversò lentamente la via, si allacciò le cinture con calma, e partì per ultimo. Quella gara la vinse. E la sua protesta contribuì ad abolire per sempre quel tipo di partenza, considerata pericolosa.

Henri Pescarolo, pilota francese, detiene il record assoluto di partecipazioni alla 24 Ore: 33 presenze. Quattro vittorie. Un legame con Le Mans che va oltre la competizione e diventa quasi un'ossessione.

Tra i grandi campioni ci sono anche Derek Bell (cinque vittorie negli anni Ottanta) e, nome caro agli italiani, **Tazio Nuvolari** che vinse nel 1933 su Alfa Romeo. E Arturo Merzario, che nel 1973 portò la sua Ferrari 312 P al secondo posto assoluto dopo 24 ore di gara durissima, lui che in teoria doveva fare da lepre sacrificabile.

I record: numeri che fanno girare la testa

A Le Mans i numeri hanno una dimensione epica. La distanza massima mai percorsa in 24 ore risale al 2010: l'Audi R15+ TDI guidata da Bernhard, Dumas e Rockenfeller coprì 5.410 chilometri, a una media di 225 km/h. Il giro più veloce in gara appartiene a Mike Conway su Toyota TS050 Hybrid nel 2019: media di 248 km/h su un tracciato di quasi 14 chilometri.

Il costruttore più vincente nella storia della gara è **Porsche** con 19 vittorie, seguita da **Audi** con 13 e Ferrari con 12 (dato aggiornato al 2025). Porsche detiene anche il record di sette vittorie consecutive, tra il 1981 e il 1987. Sul rettilineo dell'Hunaudières, prima dell'inserimento delle chicane negli anni Novanta, la Porsche 917 raggiunse velocità stimate superiori a 405 km/h.

11 giugno 1955: il giorno più buio

C'è una data che a Le Mans nessuno dimentica: l'11 giugno 1955. Quel pomeriggio, poco dopo le 18:30, si consumò il peggior disastro nella storia dell'automobilismo. La Mercedes-Benz 300 SLR di Pierre Levegh stava seguendo la Jaguar di Mike Hawthorn sul rettilineo principale, quando Hawthorn frenò bruscamente per rientrare ai box. L'Austin-Healey di Lance Macklin, intrappolata tra le due vetture, perse il controllo e si trasformò involontariamente in una rampa. La Mercedes di Levegh fu catapultata in aria, sfondò la barriera che separava la pista dalle tribune e si disintegrò tra la folla. Il cofano, il

radiatore, l'asse anteriore delle ruote, pezzi di acciaio rovente piovvero sugli spettatori. Morirono il pilota e 83 spettatori. Altre 120 persone rimasero ferite.

La decisione più controversa fu quella di non interrompere la gara. Gli organizzatori ritennero che fermare le auto avrebbe creato più caos, bloccando l'accesso ai soccorsi. La scelta suscitò un'ondata di indignazione mondiale. Diversi paesi vietarono le competizioni automobilistiche. La Svizzera mantenne il divieto fino al 2022, 67 anni dopo. La Mercedes si ritirò dalla gara e abbandonò il motorsport per trent'anni.

Juan Manuel Fangio, leggenda della Formula 1 e compagno di squadra di Levegh in Mercedes quel giorno, scampò all'incidente per una frazione di secondo. Non corse mai più a Le Mans dopo quella gara.

Il **disastro del 1955** fu un punto di svolta: da quel momento si cominciò a lavorare in maniera seria sull'importanza di rendere i tracciati sicuri sia per i piloti sia per gli spettatori. Le barriere di protezione, le corsie di emergenza, la distanza tra pubblico e pista, tutto fu ripensato. Se oggi assistiamo alle gare con una sicurezza impensabile settant'anni fa, lo dobbiamo anche, amaramente, a quell'11 giugno.

Film e libri: Le Mans nell'immaginario collettivo

Le Mans è entrata nell'immaginario collettivo anche grazie al cinema e alla letteratura. Il **film più iconico è Le Mans** (1971), diretto da Lee H. Katzin e interpretato da Steve McQueen, grande divo di Hollywood e pilota appassionato. McQueen volle che il film fosse il più autentico possibile: parti della pellicola furono girate durante la vera gara del 1970, con le vetture da corsa reali in pista accanto alle auto di scena. Il film è quasi privo di dialoghi, McQueen insistette che i suoni dei motori dovessero parlare da soli. Ancora oggi è considerato il ritratto cinematografico più fedele di cosa significhi correre a Le Mans.

Steve McQueen era talmente ossessionato da Le Mans che rischiò di compromettere la carriera pur di girare il film. La produzione andò

fuori controllo per mesi, i costi esplosero. Quando il film uscì, fu un insuccesso commerciale. È diventato un cult solo con gli anni.

Nel 2019 arrivò Ford v Ferrari (titolo italiano: Le Mans '66), diretto da James Mangold con Matt Damon e Christian Bale. Il film racconta la rivalità degli anni Sessanta tra Ford e Ferrari, vista attraverso gli occhi di Carroll Shelby e del pilota britannico Ken Miles. Ha vinto due premi Oscar, montaggio e sonoro, ed è diventato un punto di riferimento per chi si avvicina alla storia di Le Mans per la prima volta.

Sul fronte letterario, il libro imprescindibile è Go Like Hell: Ford, Ferrari, and Their Battle for Speed and Glory at Le Mans di A.J. Baime, pubblicato nel 2009. È il volume da cui è stato tratto Ford v Ferrari: un racconto con il ritmo di un romanzo e la precisione del giornalismo d'inchiesta. Difficile da posare una volta iniziato. Per chi vuole approfondire il lato tecnico e umano della gara, è la lettura ideale.

Le Mans oggi: il futuro dell'endurance

Le Mans non si è mai fermata, e oggi vive una delle sue epoche più interessanti. La nuova categoria regina, Hypercar, ha riportato in gara i grandi costruttori mondiali: Ferrari, Porsche, Toyota, Cadillac, BMW, Peugeot. **Prototipi ibridi** da oltre 500 cavalli, costruiti con tecnologie mutate dalla Formula 1 e dall'industria aeronautica. La competizione non è mai stata così alta, né così globale.

Sul fronte della sostenibilità, l'ACO ha avviato un percorso ambizioso: entro il 2030 Le Mans punta a correre con carburanti sintetici o biocarburanti, eliminando le emissioni legate alla competizione. La gara che nacque per testare l'affidabilità delle automobili di serie



24 ORE DI LE MANS 2026, LA TOYOTA TR010, VINCITRICE DELLA CORSA

si sta trasformando in un laboratorio per le motorizzazioni del futuro, esattamente come ha sempre fatto.

Ventiquattro ore. Una vita intera.

Torniamo dove eravamo partiti: le quattro del mattino, il buio, i fari che tagliano la notte. C'è qualcosa di profondamente umano in Le Mans. Non è solo una questione di velocità o di tecnologia. È la sfida contro il tempo, contro la stanchezza, contro il caso. È la capacità di resistere quando tutto sembra cedere, il motore, i nervi, la concentrazione.

Cent'anni di gara hanno prodotto tradimenti e rimonte, tragedie e miracoli, rivalità epiche e amicizie nate sotto la pioggia di mezza notte. Hanno prodotto film, libri, videogiochi. Hanno ispirato generazioni di ingegneri e piloti. Hanno cambiato il modo in cui progettiamo le automobili. Hanno insegnato, a volte nel modo più doloroso, che la sicurezza non è un dettaglio ma una priorità assoluta.

E ogni anno, in giugno, quella bandiera verde torna ad agitarsi sul Circuit de la Sarthe. Le luci si spengono. I motori urlano. E ricomincia tutto.





**STAMPAGGIO MATERIE PLASTICHE
PROGETTAZIONE - COSTRUZIONE STAMPI**

Romano d'Ezzelino (VI)
Tel. 0424 570331

www.interformsrl.it



cell. 339 8205359
mail: info@happysolutions.it
web: www.happysolutions.it

Punto vendita: Viale S. Allende, 58 Ravenna
Sede Legale: via Bologna, 41/A Cesenatico

BENTLEY CONTINENTAL GT 2026

La Bentley Continental GT non ha bisogno di alzare la voce per farsi riconoscere. Le proporzioni sono imponenti, la fiancata sembra scolpita nella massa e l'abitacolo combina pelle, legno, metallo e tecnologia con una cura riservata a pochi costruttori. Eppure, la quarta generazione segna una svolta profonda. Il celebre W12 ha lasciato il posto a un sistema ibrido plug-in costruito attorno a un V8 biturbo da 4,0 litri.



Non si tratta di una rinuncia alle prestazioni. La Continental GT Speed raggiunge 782 CV e 1.000 Nm, accelera da 0 a 100 km/h in 3,2 secondi e può toccare i 335 km/h. Numeri da supercar, inseriti però in una coupé a quattro posti lunga quasi 4,9 metri, pensata per attraversare l'Europa senza affaticare chi guida. La Continental rimane quindi una Gran Turismo nel senso più classico del termine: velocissima, stabile, raffinata e adatta ai lunghi trasferimenti. L'elettrificazione cambia il carattere dell'auto soprattutto nell'uso quotidiano. Il motore elettrico consente di muoversi nel traffico con una fluidità quasi irrealistica per una vettura di questa potenza, mentre il V8 entra in scena quando serve accelerazione o quando il viaggio si allunga. È una soluzione complessa e pesante, ma permette a Bentley di accompagnare il proprio pubblico verso una nuova fase senza cancellare l'identità costruita in oltre vent'anni.

Dalla R-Type alla Continental GT moderna

Il nome Continental compare per la prima volta sulla R-Type Continental del 1952. All'epoca l'obiettivo era realizzare una Bentley capace di sostenere velocità elevate sulle grandi strade europee, offrendo comfort, silenziosità e spazio per i bagagli. Il suo profilo aerodinamico e la coda inclinata contribuirono a creare l'immagine della grande coupé da viaggio britannica.

La Continental GT moderna arrivò nel 2003 e aprì un capitolo completamente diverso nella storia del marchio. Fu la prima Bentley interamente nuova dell'era Volkswagen, la prima dotata di trazione integrale e la prima a utilizzare il motore W12. La formula era ambiziosa: prestazioni da sportiva, finiture artigianali, quattro posti e una facilità d'uso superiore a quella delle supercar dell'epoca.

La prima generazione aveva un'**impostazione muscolosa**, con cofano lungo, quattro fari circolari e passaruota posteriori molto marcati. Il W12 biturbo garantiva accelerazioni impressionanti e una spinta continua, coerente con il carattere Bentley. Nel tempo arrivarono GT Speed, GTC e Supersports.

La seconda generazione, introdotta nel 2010, mantenne l'architettura di base ma rese le forme più pulite. Al W12 si affiancò un **V8 biturbo** da 4,0 litri. La terza serie del 2017 segnò un salto netto: proporzioni più atletiche, asse anteriore spostato in avanti e una piattaforma

capace di migliorare sterzo, sospensioni e distribuzione delle masse.

La **quarta serie** nasce da questa evoluzione, ma abbandona i dodici cilindri e trasforma

782

CAVALLI VERSIONE
GT SPEED

3,2

SECONDI PER
ACCELERARE DA
0 A 100KM/H

**IL LUSSO
BRITANNICO
CAMBIA PASSO
CON 782 CV IBRIDI**



Via Parco Robinson (ex Educatorio) Nicosia (En)

IGNAZIO 377.6712900 - VINCENZO 329.3169493

la Continental in una plug-in hybrid. È un passaggio storico: cambia il cuore meccanico, non la missione. Bentley continua a proporre un'auto capace di unire lusso, velocità e utilizzo quotidiano, adattandola però a un mercato nel quale emissioni e possibilità di marcia elettrica hanno un peso crescente.

Design esterno: meno classica, ancora inconfondibile

La nuova Continental GT misura 4.895 millimetri in lunghezza, 2.187 in larghezza con gli specchietti e 1.397 in altezza. Il passo è di 2.851 millimetri. Non è un'auto compatta e non tenta di sembrarlo. Le dimensioni vengono utilizzate per costruire una presenza scenica forte, ma mai eccessivamente aggressiva.

La novità più evidente è nei **fari anteriori**. Dopo decenni di doppi elementi circolari, Bentley ha scelto un unico proiettore per lato. La firma luminosa interna, definita Harmony Crystal, rende lo sguardo più moderno e tagliente. La grande calandra rimane un riferimento immediato al marchio, mentre le prese d'aria e le finiture cambiano a seconda dell'allestimento.

La fiancata conserva cofano lungo, abitacolo arretrato e tetto discendente. Sopra le ruote posteriori emerge il caratteristico volume muscolare, che suggerisce visivamente la grande quantità di coppia disponibile.

I **cerchi** possono arrivare a 22 pollici e la personalizzazione è quasi priva di confini. La gamma standard è già ampia, ma ricorrendo a Mulliner si possono scegliere oltre 80 colori esterni, finiture scure, dettagli cromati, tinte satinare e combinazioni create su richiesta. Il rischio di esagerare esiste, soprattutto scegliendo contrasti vistosi. Nelle configurazioni più sobrie, però, la Continental mantiene un'eleganza che molte concorrenti più appariscenti non riescono a raggiungere.

Interni: tradizione e schermi senza effetto showroom

Dentro, la Continental GT continua a giocare una partita propria. La plancia ha uno sviluppo orizzontale e avvolgente, con le superfici che sembrano proseguire nei pannelli porta. L'impatto è ricco, ma non freddo. Anche quando sono presenti display e comandi digitali, il loro inserimento viene mitigato

da materiali naturali e **lavorazioni artigianali.**

La pelle riveste sedili, plancia e pannelli, mentre le modanature possono essere in radica lucida, legno a poro aperto, alluminio o fibra di carbonio. La differenza rispetto a una normale vettura premium dipende soprattutto dalla qualità delle lavorazioni.

Tra gli optional più riconoscibili c'è il **Bentley Rotating Display**. Una parte della plancia può ruotare mostrando il touchscreen centrale da 12,3 pollici, tre strumenti analogici oppure una superficie rivestita nella stessa essenza scelta per l'abitacolo. È un dispositivo scenografico, ma ha una funzione interessante: quando non serve, lo schermo può scomparire, restituendo all'interno un aspetto più tradizionale.

La connettività comprende Apple CarPlay e Android Auto, anche wireless, hotspot Wi-Fi e accesso alle applicazioni tramite My Bentley App Studio. Per l'audio sono disponibili il sistema Bentley di serie, l'impianto Bang & Olufsen e la soluzione Naim, destinata a chi considera la qualità sonora parte integrante dell'esperienza di viaggio.

I sedili anteriori sono ampi e possono offrire riscaldamento, ventilazione e massaggio. I posti posteriori restano più adatti a persone di statura contenuta o a tragitti brevi. La Continental è una 2+2 lussuosa, non una berlina mascherata da coupé.

Motori e prestazioni: il V8 ibrido sostituisce il W12

La gamma ruota attorno a due livelli di potenza. La **Continental GT con sistema High Performance Hybrid** abbina il V8 biturbo da 4,0 litri a un motore elettrico da 140 kW. La potenza complessiva è di 680 CV, con 930 Nm di coppia. Il cambio è un doppia frizione a otto rapporti e la trazione è integrale.



La versione da 680 CV accelera da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi e raggiunge i 270 km/h. Il motore elettrico copre i tempi di risposta del V8 e rende immediata la spinta alle basse velocità.

La **Continental GT Speed** utilizza invece il sistema Ultra Performance Hybrid. Il V8 sviluppa 600 CV, mentre l'unità elettrica ne aggiunge 190. Il valore combinato arriva a 782 CV e 1.000 Nm. Lo scatto da 0 a 100 km/h richiede 3,2 secondi e la velocità massima dichiarata è di 335 km/h. Bentley l'ha definita la propria vettura stradale di serie più potente.

La **batteria** ha una capacità di 25,9 kWh. Sulla Speed, l'autonomia elettrica dichiarata raggiunge circa 81 chilometri nel ciclo europeo. In modalità a zero emissioni la vettura può arrivare fino a 140 km/h, quindi il motore termico non è indispensabile neppure nei tratti extraurbani più tranquilli.

I **consumi** omologati delle plug-in hybrid richiedono una lettura attenta. Il valore ponderato può sembrare molto basso, ma presuppone l'uso frequente della batteria. Con l'accumulatore scarico, la Continental GT torna a comportarsi come una grande coupé con motore V8, massa elevata e pneumatici larghi. Per sfruttare davvero la tecnologia ibrida bisogna quindi ricaricare con costanza, preferibilmente a casa o in ufficio.

Su strada: il peso c'è, ma viene amministrato bene

La Continental GT non punta alla leggerezza. Il sistema ibrido, la batteria, la trazione integrale e l'equipaggiamento di lusso portano la massa a livelli importanti. Bentley risponde con una dotazione telaistica sofisticata: sospensioni pneumatiche, ammortizzatori adattivi, controllo attivo del rollio, sterzata posteriore e gestione elettronica della coppia. In città resta un'auto larga, che richiede attenzione. La sterzata integrale riduce però la sensazione di ingombro, mentre la marcia elettrica rende partenze e manovre silenziose. Le telecamere aiutano a proteggere cerchi e carrozzeria.



In autostrada emerge il carattere migliore. L'abitacolo rimane isolato, le sospensioni assorbono le sconnessioni e il V8 lavora a regimi contenuti. Basta però premere l'acceleratore perché l'auto guadagni velocità con una rapidità quasi sproporzionata rispetto alla tranquillità percepita a bordo.

Sulle strade guidate la Continental sorprende per precisione. Non diventa una sportiva leggera e non nasconde del tutto l'inerzia, ma riesce a controllare rollio e trasferimenti di carico con efficacia. La Speed è la scelta più coinvolgente, mentre la Azure privilegia

comfort e benessere. Chi cerca la reattività di una Porsche 911 potrebbe trovarla troppo filtrata; chi vuole percorrere centinaia di chilometri senza stanchezza difficilmente resterà deluso.

Versioni, personalizzazione e prezzo

La gamma comprende Continental GT, Azure, Speed e Mulliner, oltre a varianti più scure o sportive secondo il mercato. La versione da 680 CV è già velocissima. Azure privilegia il comfort, Speed adotta il sistema da 782 CV e Mulliner rappresenta il vertice per materiali e personalizzazione.

In Italia il **listino** della Continental GT Speed parte indicativamente da oltre 304.000 euro,

prima di aggiungere vernici speciali, cerchi, pacchetti estetici, impianti audio e rivestimenti personalizzati. Gli esemplari nuovi presenti sul mercato possono superare facilmente i 330.000 euro. Su una Bentley, il prezzo di partenza è quindi soltanto l'ingresso in un percorso di configurazione che può modificare sensibilmente il conto finale.

Pregi, difetti e concorrenti

Il principale pregio della Continental GT è la completezza. Offre **prestazioni da supercar**,

un **abitacolo rifinito** con standard molto elevati e una **facilità d'uso** rara in questa fascia. La presenza del sistema plug-in aggiunge silenziosità nei tragitti quotidiani e una risposta immediata all'acceleratore.

Tra i difetti vanno considerati peso, dimensioni, costi di gestione e complessità tecnica. Anche la capacità di viaggiare in elettrico perde valore per chi non può ricaricare regolarmente. I posti posteriori sono limitati e il prezzo cresce rapidamente scegliendo gli optional più desiderabili.

L'Aston Martin DB12 è più leggera nell'immagine e più concentrata sul piacere di guida. La Porsche 911 Turbo è più

agile e precisa, ma meno sontuosa. La Ferrari Roma offre maggiore teatralità e una dinamica più affilata. La Rolls-Royce Spectre porta il confronto sul terreno del lusso elettrico puro, con un'impostazione ancora più silenziosa e meno sportiva.

La Bentley rimane nel mezzo, ma è proprio questo equilibrio a renderla particolare. Non vuole essere la più estrema in pista né la più opulenta in assoluto. Vuole essere una coupé capace di viaggiare lontano, velocemente e con una sensazione costante di qualità.

Sostenibilità e futuro

La tecnologia ibrida non trasforma una coupé da oltre 300.000 euro in un'auto ecologica. Massa, potenza e materiali impiegati restano rilevanti. Tuttavia, la possibilità di effettuare molti spostamenti quotidiani senza accendere il V8 riduce le emissioni locali e permette di utilizzare il motore termico soprattutto quando serve autonomia.

Per Bentley, la Continental GT rappresenta anche un passaggio culturale. Il pubblico abituato al W12 deve familiarizzare con la ricarica, la frenata rigenerativa e la marcia elettrica. Il carattere non scompare, ma viene costruito in modo diverso, attraverso la collaborazione tra motore termico ed elettrico.

Un classico innovativo che non delude

La Bentley Continental GT 2026 riesce a cambiare senza rinnegarsi. Perde il W12, ma guadagna coppia, accelerazione e una modalità elettrica realmente utilizzabile. Rimane grande, pesante e costosa, ma continua a offrire una combinazione che poche rivali sanno replicare.

È destinata a chi cerca una Gran Turismo esclusiva, adatta ai viaggi

304000 €

PREZZO DI BASE DELLA BENTLEY

lunghi ma capace di prestazioni eccezionali. Non è la scelta più razionale e non prova a esserlo. Il suo valore

sta nella qualità dell'esperienza, nella personalizzazione e nella facilità con cui trasforma velocità impressionanti in un gesto naturale.

La quarta generazione dimostra che l'elettrificazione può entrare anche nel mondo del lusso tradizionale senza cancellarne i rituali. La Continental GT resta una Bentley riconoscibile, soltanto più silenziosa quando serve e ancora più veloce quando la strada lo permette.



NOLEGGIO AUSILI ORTOPEDICI

SOLUZIONI SU MISURA
PER IL TUO BENESSERE,
OGNI GIORNO.

APPARECCHIO PER
MAGNETOTERAPIA



SOLLEVAMALATI



LETTI



SCOOTER



CARROZZINE



MONTASCALE



DEAMBULATORI

... e tanti altri prodotti!



VISITA IL SITO
NOLEGGIO.ORTOPEDIAPALMERI.IT



A CASA TUA
IN 48H



CONSEGNAMO NELLE PROVINCE DI:
ALESSANDRIA, ASTI, PAVIA, GENOVA E TORINO.

Adobe Photoshop



'NJURIA SICILIAN BISTROT

Ragusa Ibla - C.so XXV Aprile, 63

'Njuria Sicilian Bistrot gode di una bellissima posizione, nel centro storico dell'incantevole Ibla, di cui occupa un angolo luminoso, con sedute all'esterno.

Dalle 11 AM alle 11 PM; un concetto interessante, la proposta di 'Njuria: cucina fresca e creativa a tutte le ore, aperitivo tutto il giorno. I piatti del bistrot siciliano sono ispirati a sapori riscoperti (come le mitilugghie), ma anche combinazioni nuove e abbinamenti che portano la bocca fuori dall'Isola.

Lo studio offre anche un servizio dedicato in lingua inglese per la clientela straniera.

'Njuria Sicilian Bistrot

Corso XXV Aprile, 63 | 392.8864629 | ig: @njuriasicilianbistrot

MERCEDES CLASSE S 2026

TECNOLOGIA,
MOTORE,
COMFORT E PREZZI
DELL'AMMIRAGLIA
TEDESCA

La Mercedes Classe S non è soltanto la berlina più prestigiosa della Casa di Stoccarda. Da oltre mezzo secolo viene utilizzata come laboratorio per tecnologie destinate, qualche anno più tardi, a raggiungere modelli più accessibili. Sistemi di sicurezza, sospensioni evolute, assistenza alla guida e interfacce digitali hanno spesso trovato sull'ammiraglia il loro primo terreno di applicazione.

L'aggiornamento del 2026 conferma questa impostazione. Mercedes ha rivisto o riprogettato circa 2.700 componenti, oltre la metà dell'automobile, pur mantenendo l'architettura della generazione W223. Non si tratta quindi di un semplice intervento estetico. Motori, elettronica, sensori, illuminazione, infotainment e gestione delle sospensioni sono stati aggiornati per prolungare la vita commerciale del modello. La Classe S deve oggi confrontarsi con un



Una storia costruita sull'innovazione

La denominazione Classe S viene adottata ufficialmente nel 1972 con la serie W116, anche se la tradizione delle grandi berline Mercedes è molto più antica. Proprio sulla W116 debuttò il sistema antibloccaggio elettronico ABS destinato alla produzione di serie. La successiva W126 del 1979 introdusse l'airbag per il conducente, consolidando il ruolo dell'ammiraglia come vetrina della sicurezza automobilistica.

La W140 del 1991 è rimasta famosa per la costruzione massiccia, i doppi vetri e l'isolamento acustico. Era grande, pesante e costosa, ma comunicava una solidità difficilmente replicabile. Con la W220 del 1998 Mercedes scelse forme più leggere e introdusse le sospensioni pneumatiche su vasta scala.

La W221 del 2005 recuperò una presenza più autorevole, mentre la W222 del 2013 puntò su fari a LED, sistemi di assistenza e comfort posteriore. La W223, lanciata nel 2020, ha spostato l'attenzione verso digitalizzazione, realtà aumentata, asse posteriore sterzante e sicurezza preventiva.

La versione 2026 è l'evoluzione più profonda di questa generazione. La base rimane riconoscibile, ma l'aggiornamento coinvolge abbastanza componenti da modificare concretamente funzionamento, dotazioni e percezione dell'auto.

Design esterno: più visibile, non sempre più elegante

La Classe S conserva la configurazione da **grande berlina a tre volumi**, con cofano lungo, abitacolo arretrato e linea del tetto morbida. La versione a passo normale misura 5.194 millimetri, mentre la variante lunga raggiunge 5.304 millimetri. La larghezza senza specchietti è di 1.921 millimetri e l'altezza si ferma a 1.503.

Il frontale è l'area maggiormente modificata. La calandra cresce di circa il 20 per cento, può essere illuminata e integra piccole stelle

mercato molto diverso rispetto al passato. BMW Serie 7, Audi A8 e Lexus LS non sono più le uniche alternative. SUV di lusso, berline elettriche e modelli asiatici offrono schermi, sedili reclinabili e dotazioni appariscenti. Mercedes risponde con un approccio meno teatrale: ridurre l'affaticamento, isolare gli occupanti e far collaborare meccanica ed elettronica senza trasformare il viaggio in una continua dimostrazione tecnologica.

5194

MILLIMETRI DI
LUNGHEZZA
VARIANTE PASSO
NORMALE

510

LITRI CAPIENZA
BAGAGLIAIO

tridimensionali. Anche la **Stella** sul cofano può ricevere un'illuminazione dedicata. I fari DIGITAL LIGHT adottano una firma con doppia stella, richiamata dai gruppi ottici posteriori.

La nuova identità notturna è immediatamente

riconoscibile, ma non necessariamente più raffinata. Su un'ammiraglia tradizionalmente associata alla discrezione, calandra illuminata e loghi luminosi possono apparire eccessivi. Le configurazioni più sobrie, con colori scuri, cerchi di diametro ragionevole e finiture cromate misurate, sembrano maggiormente coerenti con il carattere del modello.

Le maniglie a scomparsa migliorano la **pulizia aerodinamica** delle fiancate, ma risultano meno immediate dei comandi tradizionali. Il bagagliaio offre 510 litri sulle diesel e 530 sulle versioni a benzina. Sulle plug-in hybrid scende a 345 litri a causa dell'alloggiamento della batteria.

Interni: il vero centro della Classe S

La qualità di una Classe S non si giudica soltanto dal posto di guida. Sulla versione a passo lungo, i 110 millimetri supplementari vengono destinati soprattutto ai **passaggeri posteriori**. È qui che l'ammiraglia si differenzia dalle berline premium meno specializzate.

I **sedili posteriori** possono offrire regolazioni elettriche, riscaldamento, ventilazione, massaggio e poggiatesta. Nelle configurazioni più ricche, il posto centrale può lasciare spazio a una console con vani, comandi e superfici di appoggio. La Classe S lunga diventa così un'automobile pensata anche per chi viaggia abitualmente con autista.

Il **comfort** dipende da elementi meno appariscenti rispetto agli schermi. Vetri, guarnizioni, supporti della scocca e materiali fonoassorbenti lavorano per ridurre vibrazioni, rumore di rotolamento e frequenze aerodinamiche. Il risultato non è un silenzio irrealistico, ma una minore fatica dopo ore di autostrada.

Davanti compare l'**MBUX Superscreen**, una superficie che integra display centrale e schermo per il passeggero. La strumentazione del conducente rimane separata. Il sistema

gestisce navigazione, profili, climatizzazione, servizi connessi e assistente vocale. Può ricevere nuove funzioni tramite aggiornamenti a distanza.

L'impatto visivo è moderno, ma la dipendenza dai comandi tattili resta discutibile. Regolare temperatura, ventilazione o funzioni dei sedili attraverso menu digitali richiede più attenzione rispetto a un pulsante fisico. Su un'auto nata per ridurre lo stress, non tutte le scelte digitali rappresentano automaticamente un miglioramento.



Sensori, software e assistenza alla guida

La Classe S 2026 utilizza **dieci telecamere esterne**, cinque radar e dodici sensori a ultrasuoni. I dati vengono elaborati da un computer ad alte prestazioni raffreddato a liquido, progettato per supportare aggiornamenti periodici e funzioni future.

Il **sistema MB.DRIVE** può combinare regolazione della distanza, mantenimento della corsia, riconoscimento della segnaletica e assistenza nelle manovre. Le capacità realmente utilizzabili dipendono però da mercato, normativa, allestimento e condizioni della strada. È quindi necessario distinguere la dotazione hardware dalla guida automatizzata effettivamente autorizzata.

I **fari DIGITAL LIGHT** impiegano tecnologia micro-LED. Oltre a modulare il fascio per non abbagliare gli altri utenti, possono proiettare indicazioni sulla carreggiata, come avvisi relativi a fondo scivoloso o restringimenti.

Sul fronte della sicurezza, la generazione W223 ha introdotto l'airbag frontale per i passeggeri posteriori esterni. Con E-ACTIVE BODY CONTROL, il sistema PRE-SAFE Impulse Side può sollevare rapidamente la carrozzeria se rileva un urto laterale imminente, indirizzando l'impatto verso le zone strutturalmente più resistenti.

Sospensioni: dove si misura il vero lusso

La componente tecnica più importante della Classe S non è il sistema multimediale, ma il telaio. Le **sospensioni pneumatiche AIRMATIC** regolano altezza e smorzamento in funzione della velocità, del carico e delle condizioni del fondo.

Il sistema E-ACTIVE BODY CONTROL utilizza attuatori capaci di controllare individualmente le forze su ogni ruota. L'elettronica può inoltre



sfruttare informazioni Car-to-X provenienti da altre Mercedes per preparare gli ammortizzatori a dossi lunghi o irregolarità già rilevate. La vettura prova quindi ad anticipare l'ostacolo, anziché limitarsi a reagire dopo averlo incontrato.

L'asse posteriore sterzante è essenziale per rendere gestibile una carrozzeria lunga più di cinque metri. Con un angolo che può raggiungere dieci gradi, le ruote posteriori girano in direzione opposta alle anteriori alle basse velocità. Il diametro di svolta può così ridursi di circa due metri. Ad andature superiori, le ruote posteriori sterzano nello stesso verso di quelle anteriori, migliorando stabilità e rapidità nei cambi di corsia.

La Classe S a passo corto può avere un diametro di volta di 11,6 metri, mentre la versione lunga arriva a circa 11,9 metri. Sono valori notevoli per le dimensioni dell'auto.

S 350 d e S 450 d: le versioni per i grandi viaggiatori

La S 350 d 4MATIC utilizza il **sei cilindri in linea OM 656 Evo** da 2.989 centimetri cubici. Eroga 313 CV, ai quali si aggiunge il contributo temporaneo di 23 CV del sistema mild hybrid a 48 volt. La coppia è di 650 Nm, il cambio è il 9G-TRONIC e la trazione integrale è di serie.

L'accelerazione da 0 a 100 km/h richiede 5,4 secondi, mentre la velocità massima è limitata



Sei cilindri e V8 a benzina

La S 450 4MATIC monta il sei cilindri M 256 Evo da 2.999 centimetri cubici. Sviluppa 381 CV, più 23 CV temporanei forniti dal sistema a 48 volt, e 560 Nm. Accelera da 0 a 100 km/h in 4,9 secondi e dichiara 8,1 litri per 100 chilometri.

La S 500 4MATIC porta la potenza a 449 CV e la coppia a 600 Nm. Raggiunge i 100 km/h in 4,5 secondi, con consumo dichiarato di 8,2 litri per 100 chilometri. Il sei cilindri aggiornato utilizza un compressore elettrico ausiliario più potente,

313

CAVALLI
VERSIONE S 350

5,4

ACCELERAZIONE
DA 0 A 100 KM/H

a 250 km/h. Il consumo WLTP dichiarato è di 6,2 litri per 100 chilometri, con emissioni di 162 g/km. La massa a vuoto raggiunge circa 2.230 chilogrammi e il serbatoio contiene 76 litri.

La S 450 d porta la potenza a 367 CV e la coppia a 750 Nm. Lo

0-100 scende a 5,1 secondi, mentre il consumo dichiarato rimane contenuto in 6,3 litri per 100 chilometri.

Il **motore diesel aggiornato** impiega un catalizzatore riscaldato elettricamente per rendere più rapido il trattamento dei gas di scarico. Mercedes ha inoltre modificato ricircolo dei gas, raffreddamento e ventilazione del basamento.

Per chi percorre molti chilometri in autostrada, le diesel restano le scelte più coerenti. Offrono autonomia elevata, coppia abbondante e consumi ragionevoli rispetto a peso e prestazioni. Nei tragitti brevi e urbani, la complessità dei sistemi di post-trattamento riduce invece la convenienza.

condotti rivisti e una nuova gestione della fasatura.

La S 580 4MATIC adotta il V8 M 177 Evo da 3.982 centimetri cubici. Eroga 537 CV e 750 Nm, oltre al supporto del sistema mild hybrid. Lo scatto da 0 a 100 km/h richiede quattro secondi, mentre il consumo dichiarato raggiunge 10,6 litri per 100 chilometri e le emissioni 241 g/km.

Il V8 offre fluidità, silenziosità e una riserva di potenza eccezionale. In Europa, però, fiscalità, consumi ed emissioni ne fanno una scelta più rappresentativa che razionale.

S 450 e S 580 e: plug-in da ricaricare davvero

La S 450 e abbina il sei cilindri benzina a un motore elettrico da 120 kW. La potenza complessiva è di 435 CV e la coppia raggiunge 680 Nm. La batteria ha una capacità utile di 21,96 kWh e permette fino a 118 chilometri elettrici dichiarati. La trazione è posteriore e lo 0-100 richiede 5,7 secondi.

La S 580 e 4MATIC raggiunge 585 CV e 750 Nm. L'autonomia elettrica dichiarata è di 103 chilometri e l'accelerazione da 0 a 100 km/h richiede 4,4 secondi.

Entrambe accettano 11 kW in corrente alternata e fino a 60 kW in corrente continua.

Mercedes dichiara 20 minuti per passare dal 10 all'80 per cento in condizioni ideali. La possibilità di usare una colonnina rapida è ancora poco comune tra le ibride plug-in.

La **batteria** comporta però compromessi. La S 450 e pesa circa 2.445 chilogrammi, mentre la S 580 e arriva a 2.495. Il bagagliaio scende a 345 litri. I consumi ponderati di 2,2 e 2,7 litri per 100 chilometri sono realistici soltanto caricando frequentemente la vettura. Con la batteria scarica, la massa aggiuntiva aumenta inevitabilmente il consumo di benzina.

Come si guida la Mercedes Classe S

La Classe S può mantenere velocità elevate, ma non cerca il coinvolgimento di una berlina sportiva. Lo **sterzo** privilegia progressività e stabilità, il cambio evita passaggi bruschi e le sospensioni isolano la carrozzeria.

In **autostrada** emerge la qualità del progetto. Rumore aerodinamico, rotolamento e vibrazioni rimangono in secondo piano, mentre i sistemi di assistenza riducono il carico del conducente. Sulle strade tortuose la massa è percepibile, soprattutto sulle plug-in, ma il controllo della scocca impedisce movimenti eccessivi.

La scelta dei cerchi incide più di quanto suggerisca il configuratore. Diametri grandi e pneumatici ribassati migliorano l'immagine, ma riducono la capacità di assorbire buche e giunti. Su un'ammiraglia progettata per il comfort, cerchi meno estremi rappresentano spesso la soluzione tecnicamente più sensata.

Allestimenti, prezzi e concorrenti

Sul mercato italiano la Classe S a passo corto parte da circa 128.500 euro, mentre la versione lunga supera 135.400 euro. La gamma comprende ADVANCED, ADVANCED PLUS e PREMIUM; sui modelli a passo lungo si aggiunge PREMIUM PLUS. Il configuratore indica inoltre oltre 203.000 euro per la Mercedes-Maybach Classe S.

Optional, motore, pelle, impianti audio, sedili posteriori e sistemi telaistici possono spingere facilmente il prezzo oltre 170.000 euro. Una configurazione poco ragionata rischia di avvicinare la Classe S al territorio della Maybach senza offrire lo stesso livello di esclusività.

La BMW Serie 7 è la concorrente più diretta e propone un'impostazione più audace, soprattutto nella zona posteriore. Audi A8 rimane più discreta, ma è anche più anziana come progetto. Porsche Panamera privilegia la dinamica, Lexus LS punta su funzionamento ibrido e affidabilità, mentre Bentley Flying Spur sposta il confronto verso una lavorazione più artigianale.

Pregi, difetti e valutazione finale

La Mercedes Classe S 2026 convince per **comfort, silenziosità, qualità delle sospensioni** e ampiezza della gamma. I sei cilindri diesel restano eccellenti per le lunghe percorrenze. Le plug-in permettono un utilizzo elettrico credibile, mentre il V8 conserva un fascino ormai raro.

Gli **aspetti critici** riguardano complessità, peso e dipendenza dai comandi digitali. Alcune funzioni richiedono tempo per essere comprese, mentre la quantità di software aumenta il rischio di obsolescenza e piccoli inconvenienti elettronici rispetto alle ammiraglie più semplici del passato.

Le **plug-in** sacrificano capacità del bagagliaio e diventano realmente efficienti soltanto quando vengono ricaricate. Anche i prezzi crescono rapidamente, soprattutto scegliendo gli equipaggiamenti che rendono davvero speciale la seconda fila.

La versione più equilibrata per chi percorre molta autostrada rimane la S 350 d, con la S 450 d indicata per chi desidera una riserva di coppia superiore. La S 450 e ha senso per chi dispone di ricarica privata e alterna tragitti quotidiani a viaggi più lunghi. La S 580 4MATIC appartiene invece a una fascia nella quale prestigio e piacere meccanico contano più dell'efficienza.

La Classe S non possiede più il monopolio dell'innovazione. Rimane però una delle automobili più complete per chi considera il comfort una disciplina ingegneristica, non una semplice somma di pelle, schermi e accessori. Il suo vero vantaggio non dipende da un singolo dispositivo, ma dal modo in cui motore, sospensioni, isolamento, sedili ed elettronica collaborano per rendere il viaggio meno faticoso.



JAMON IBERICO
PICO DE BELLOTA
"PATA NEGRA"
48 MESI

Alimentari Frasson

Formaggeria Gastronomia Vineria Panetteria
Specialità dall'Italia e dal mondo



Piazza General Caviglia 30, 31050
Cavasagra di Vedelago (TV)



Negoziò e Whatsapp: 3482741527
alimentari.frasson@gmail.com



Alimentari Frasson - Cavasagra



[alimentari.frasson](https://www.instagram.com/alimentari.frasson)



INFORMATICA | INTERNET | FIBRA OTTICA | LINK RADIO
RIPARAZIONE SMARTPHONE E TABLET | CENTRALINI CLOUD
NOLEGGI OPERATIVI | IMPIANTISTICA | VIDEOSORVEGLIANZA
GRAFICA | SITI WEB | SICUREZZA E RECUPERO DATI
GESTIONI AZIENDALI | ATTIVITÀ TECNICHE CON DRONI

AFK

C O M P U T E R

TEL. 347 300 98 38
REGGIOLO (RE)

afk-computer.com

MERCEDES CLASSE G 2026



STORIA, MOTORI,
PREZZI E LIMITI
DELL'ICONA TEDESCA

500000

PRODUZIONE CLASSE G
NEL 2023

4825

LUNGHEZZA CLASSE G
IN MM

575

LITRI CAPIENZA
BAGAGLIAIO

241

ALTEZZA DAL SUOLO IN MM

367

CAVALLI VERSIONE G 450

5,8

SECONDI DA 0 A 100



La Mercedes Classe G appartiene a quella ristretta categoria di automobili che si riconoscono prima ancora di vedere il marchio. Bastano il parabrezza quasi verticale, i fari circolari, gli indicatori di direzione appoggiati sui parafranghi e la ruota di scorta montata sul portellone. È un disegno nato per ragioni pratiche, trasformato nel tempo in un simbolo di lusso, potere e appartenenza.

Sotto una carrozzeria ormai familiare davanti agli hotel di lusso, la Classe G conserva un telaio separato, le marce ridotte e soluzioni progettate per il fuoristrada impegnativo. Non è un SUV che imita un mezzo professionale, ma un fuoristrada autentico diventato anche oggetto di prestigio.

La gamma attuale mostra quanto il progetto si sia allargato. La G 450 d punta sulla coppia del sei cilindri diesel mild hybrid. La Mercedes-AMG G 63 trasforma un veicolo da oltre due tonnellate e mezzo in una macchina capace di accelerare come una sportiva. La G 580 con tecnologia EQ porta invece quattro motori elettrici e una batteria enorme dentro la struttura tradizionale della Geländewagen. Tre interpretazioni diverse, unite da una domanda inevitabile: la Classe G è ancora uno strumento straordinario o è ormai soprattutto un costoso oggetto d'immagine?

Da veicolo da lavoro a status symbol

Il progetto nacque nei primi anni Settanta dalla collaborazione tra Daimler-Benz e Steyr-Daimler-Puch. La produzione iniziò a Graz, in Austria, nel 1979. I primi modelli della serie 460 erano disponibili con passo corto o lungo, carrozzeria aperta, station wagon e versioni destinate a impieghi professionali. L'obiettivo non era creare un'auto di lusso, ma un mezzo robusto, riparabile e capace di lavorare lontano dall'asfalto.

Telaio a longheroni, trazione integrale e assi rigidi rispondevano a esigenze concrete. La Classe G entrò nelle flotte militari e nei servizi di soccorso. Nel 1983 una 280 GE vinse la Parigi-Dakar con Jacky Ickx e Claude Brasseur, consolidando la reputazione del modello anche tra gli appassionati.

La trasformazione cominciò negli anni Ottanta con interni più curati, cambio automatico e aria condizionata. Nel 1989 debuttò la serie 463, destinata ai clienti privati e costruita con un livello di comfort superiore. Da quel momento la Classe G smise di essere soltanto un attrezzo.

In seguito arrivarono motori V8, versioni AMG e serie limitate. Nel 2018 Mercedes introdusse l'aggiornamento tecnico più importante della storia del modello, con carreggiate più larghe, abitacolo nuovo, sospensione anteriore indipendente e sterzo più preciso. Nel 2023 la produzione ha superato i 500.000 esemplari, un risultato notevole per un veicolo costoso e ancora legato a una lavorazione relativamente specialistica nello stabilimento di Graz.

Design: cambiare senza sembrare diversa

La Classe G mantiene proporzioni nate dalla funzione. Il cofano orizzontale permette di percepire gli ingombri, i montanti sottili migliorano la visibilità e le superfici verticali favoriscono lo sfruttamento dello spazio. La G 450 d misura 4.825 millimetri, è larga 2.187 millimetri con gli specchietti e alta 1.973 millimetri. Il diametro di svolta di 13,6 metri rende evidente quanto possa essere impegnativa nei parcheggi stretti.

Le cerniere esterne, le maniglie tradizionali e il rumore metallico delle porte sono diventati elementi scenografici, ma derivano da scelte costruttive reali. Anche il **portellone incernierato** lateralmente conserva la ruota di scorta esterna. È un tratto iconico, meno convincente quando bisogna aprire il bagagliaio vicino a un muro o con un'altra vettura parcheggiata dietro.

L'aggiornamento più recente ha migliorato l'aerodinamica intervenendo sui montanti anteriori, sul bordo del tetto e sui passaruota. Non può però eliminare il limite di una carrozzeria alta e squadrata. La resistenza all'aria incide sui consumi delle versioni termiche e sull'autonomia della G elettrica, soprattutto nei trasferimenti autostradali.

Il programma MANUFAKTUR consente di personalizzare vernici, rivestimenti e finiture, arrivando a una scelta cromatica quasi illimitata attraverso il servizio Made to Measure. La Classe G può apparire sobria, quasi professionale, oppure vistosa. Le configurazioni più estreme rischiano tuttavia di trasformare un progetto funzionale in una caricatura del lusso.

Interni: tecnologia moderna, posizione di guida antica

L'abitacolo combina due epoche. La **posizione di guida** è alta e verticale, con il parabrezza vicino al conducente e il cofano ben visibile. Davanti si trovano però grandi **display digitali**, infotainment MBUX, illuminazione ambientale e sistemi di assistenza evoluti.

Al centro della plancia restano i tre pulsanti dei bloccaggi dei differenziali. Sulle

versioni termiche permettono di bloccare completamente il differenziale centrale, posteriore e anteriore, seguendo una sequenza pensata per le condizioni di aderenza più difficili. Non sono un richiamo estetico al passato, ma dispositivi ancora legati alla funzione reale della vettura.

La **qualità dei materiali** è elevata, soprattutto con i pacchetti in pelle nappa MANUFAKTUR. Il pavimento è alto, l'accesso richiede un passo deciso e i predellini sono quasi indispensabili. Lo spazio è buono per cinque persone, ma non eccezionale rispetto all'ingombro esterno. Chi cerca soprattutto abitabilità e comfort posteriore può trovare risposte più convincenti nella gamma dei grandi SUV tradizionali.

Il **bagagliaio** della G 450 d dichiara 575 litri, quello della G 63 arriva a 640 litri e la G 580 elettrica si ferma a 555. La forma regolare è pratica, il portellone pesante molto meno. La sua apertura laterale richiede spazio e può risultare scomoda nella normale vita urbana.

La tecnica che la distingue dai normali SUV

La Classe G continua a utilizzare un **telaio a longheroni**, con carrozzeria separata, **sospensioni anteriori indipendenti** a doppio braccio e assale **posteriore rigido**. Sulle versioni termiche sono presenti tre bloccaggi meccanici dei differenziali e il rapporto ridotto LOW RANGE.

L'**altezza libera dal suolo** tra gli assi è di almeno 241 millimetri. Mercedes dichiara la



capacità di superare pendenze del 100 per cento su fondi adatti, mantenere stabilità su inclinazioni laterali fino a 35 gradi e affrontare guadi profondi 70 centimetri. Gli angoli di attacco e uscita raggiungono rispettivamente 31 e 30 gradi.

Il sistema OFFROAD COCKPIT mostra inclinazione, orientamento e stato della trazione. La funzione cofano trasparente utilizza le telecamere per ricostruire sul display la zona nascosta davanti al veicolo, utile quando bisogna posizionare con precisione le ruote tra rocce, solchi e ostacoli.

Sono capacità reali, ma raramente sfruttate fino in fondo. Molte Classe G trascorrono la propria vita su asfalto, dove il telaio specialistico comporta peso e inerzie che un SUV moderno con scocca portante può evitare. È una delle contraddizioni centrali del modello: **il cliente**

paga per una tecnica eccezionale che potrebbe non utilizzare mai.

G 450 d: la versione più coerente per viaggiare

La G 450 d utilizza un **sei cilindri in linea turbodiesel** di 2.989 centimetri cubici, affiancato da un sistema mild hybrid a 48 volt. Il motore sviluppa 367 CV e 750 Nm, mentre il generatore integrato può fornire temporaneamente altri 20 CV. Il cambio è l'automatico 9G-TRONIC e la trazione è integrale permanente.

Lo scatto da 0 a 100 km/h richiede 5,8 secondi e la velocità massima è di 210 km/h. Il dato più

importante è la coppia, disponibile in modo progressivo e utile nei sorpassi, nel traino e sui fondi difficili. La capacità di rimorchio frenato raggiunge 3.500 chilogrammi.

Il **consumo combinato** dichiarato è di 9,8 litri per 100 chilometri, con emissioni di 258 g/km. Nella realtà, massa, aerodinamica e stile di guida possono spingere facilmente il valore oltre i dieci litri. Il serbatoio da 100 litri offre però un'autonomia adatta ai lunghi viaggi e rende la diesel la scelta più logica per chi percorre molta autostrada.

Non è una versione economica né particolarmente efficiente in senso assoluto. Rispetto alla G 63, tuttavia, appare più coerente con l'impostazione da grande fuoristrada da viaggio. La risposta dei sei cilindri è meno teatrale, ma anche più adatta a coprire distanze elevate senza trasformare ogni accelerazione in un evento.

Mercedes-AMG G 63: affascinante, eccessiva, poco razionale

La **G 63** è la versione che ha trasformato la Classe G in un fenomeno globale. Il V8 biturbo di 3.982 centimetri cubici eroga 585 CV e 850 Nm, con un supporto mild hybrid da 20 CV. Il cambio AMG SPEEDSHIFT TCT ha nove rapporti.

Nonostante una massa di 2.640 chilogrammi, la G 63 accelera da 0 a 100 km/h in 4,4 secondi e raggiunge 220 km/h. Il consumo WLTP dichiarato è di 14,7 litri per 100 chilometri, con emissioni di 335 g/km.

Il fascino deriva anche dal suono del V8 e dagli scarichi laterali. Tuttavia, pneumatici larghi e assetto sportivo non rendono la G 63 un'auto da pista. Il baricentro resta alto e la massa si sente nelle frenate, nei cambi di direzione e quando il fondo diventa irregolare.

Le sospensioni AMG ACTIVE RIDE CONTROL, disponibili attraverso specifici pacchetti, riducono il rollio attraverso elementi idraulici interconnessi. Il comportamento su strada migliora nettamente, senza cancellare la fisica. È un risultato tecnico impressionante, ma anche un modo estremamente complesso di rendere sportiva un'architettura nata per tutt'altro.



ALBERTO DE FABIANI

agente di commercio



Agente di commercio di articoli per il **benessere**
e la **cura della persona** per **farmacie, parafarmacie**
e **sanitarie** della **regione Liguria**.

tel. 335/6755239 - mail: orpenzio1311@gmail.com

G 580 elettrica: quattro motori e oltre tre tonnellate

La G 580 con tecnologia EQ adotta **quattro motori elettrici**, uno vicino a ciascuna ruota. La potenza complessiva è di 587 CV, mentre la coppia raggiunge 1.164 Nm. Accelera da 0 a 100 km/h in 4,7 secondi ed è limitata elettronicamente a 180 km/h.

La **batteria** ha una capacità utile dichiarata di 117 kWh. L'autonomia WLTP arriva a 467 chilometri, con un consumo combinato di 28,7 kWh per 100 chilometri. La ricarica in corrente continua raggiunge 210 kW e il passaggio dal 10 all'80 per cento richiede 29 minuti in condizioni ideali. In corrente alternata, con il caricatore da 11 kW, una ricarica completa richiede circa dodici ore.

Il dato più difficile da ignorare è la massa: 3.085 chilogrammi. In città e sulle strade veloci incide su consumi, pneumatici e frenata. In **fuoristrada**, però, i quattro motori permettono un controllo della coppia molto preciso. La G 580 può ruotare quasi sul posto attraverso G-TURN, ridurre il raggio di curva con G-STEERING e affrontare guadi fino a 850 millimetri, 150 in più rispetto alle versioni termiche.

La versione elettrica è tecnicamente affascinante, ma richiede una ricarica domestica e una gestione accurata dei viaggi.

La grande superficie frontale può penalizzare sensibilmente l'autonomia alle velocità autostradali. È però la Classe G più silenziosa e, in alcuni scenari fuoristradistici, quella con il controllo della trazione più raffinato.

146622€

PREZZO CLASSE G TERMICA

169900€

PREZZO CLASSE G ELETTRICA

209000€

PREZZO AMG G63

Come si guida su strada

La generazione introdotta nel 2018 ha ridotto la distanza tra la Classe G e i SUV moderni. Lo **sterzo** è più **preciso**, la carreggiata più larga e le sospensioni controllano meglio la carrozzeria. Nonostante questo, la G non diventa mai leggera o compatta.

In città offre ottima visibilità, ma larghezza e diametro di svolta complicano la quotidianità. In autostrada è stabile e confortevole, soprattutto nella versione diesel, anche se i fruscii aerodinamici restano percepibili.

Sulle **strade tortuose** sorprende per il ritmo che può mantenere, ma invita a una

guida pulita. Entrare troppo velocemente in curva significa chiedere a pneumatici, freni ed elettronica di amministrare una massa importante. La G 63 è più rapida, non necessariamente più gratificante.

La Classe G dà il meglio quando viene guidata senza inseguire il cronometro. La posizione dominante, la sensazione di solidità e il modo in cui filtra le strade rovinare costruiscono un'esperienza particolare, lontana sia da una berlina sia da un normale SUV.



Prezzi, concorrenti e valore reale

Nel configuratore italiano la Classe G termica parte da 146.622 euro. La G 580 elettrica parte da 169.900 euro, mentre la Mercedes-AMG G 63 supera 209.000 euro. Sono valori iniziali: vernici MANUFATUR, cerchi, interni in pelle, impianto Burmester e pacchetti estetici possono aumentare notevolmente il prezzo finale.

Le concorrenti cambiano in base alla versione. Land Rover Defender e Ineos Grenadier rappresentano alternative maggiormente legate alla funzione e al fuoristrada. Range Rover punta su comfort e raffinatezza. Bentley Bentayga e Lamborghini Urus appartengono invece al settore dei SUV di lusso ad alte prestazioni, ma non adottano la stessa impostazione tecnica tradizionale della Classe G.

Il punto di forza della Mercedes è l'identità. Il punto debole è che una parte consistente del prezzo dipende proprio da quell'immagine. Chi non ha bisogno delle sue capacità off-road può trovare vetture più spaziose, efficienti e confortevoli spendendo meno.

Pregi, difetti e valutazione finale

Tra i pregi emergono **costruzione robusta, capacità fuoristradistiche autentiche** e una gamma capace di coprire esigenze differenti. La G 450 d è adatta ai viaggi, la G 63 offre una personalità difficilmente replicabile e la G 580 dimostra che l'elettrico può funzionare anche su un telaio specialistico.

I difetti sono concreti. **Peso e aerodinamica generano consumi elevati.** Le dimensioni complicano l'uso urbano. Lo spazio interno non è eccezionale rispetto all'ingombro e i prezzi sono difficili da giustificare con



criteri razionali. L'elettrica aggiunge il tema dell'autonomia reale, mentre la G 63 porta costi di gestione vicini a quelli di una supercar.

La Mercedes Classe G 2026 resta un caso quasi irripetibile. È sopravvissuta perché non ha inseguito ogni moda del mercato, ma ha trasformato i propri limiti in elementi di riconoscibilità. Le porte pesanti, il parabrezza verticale, il telaio separato e il portellone laterale non sono le soluzioni più efficienti. Sono però parte di un'identità che nessun altro modello Mercedes possiede con la stessa forza.

La versione più equilibrata rimane la G 450 d, soprattutto per chi viaggia e vuole utilizzare davvero il veicolo fuori città. La G 63 è una scelta emotiva, affascinante quanto eccessiva. La G 580 elettrica rappresenta il laboratorio tecnologico della gamma, capace di prestazioni insolite ma condizionata dal peso e dall'infrastruttura di ricarica.

La Classe G non è la migliore auto di lusso in senso assoluto e non è il fuoristrada più razionale sul mercato. Il suo valore nasce dalla combinazione tra tecnica autentica, storia e presenza scenica. Proprio per questo continua a essere desiderata anche da chi non utilizzerà mai i tre bloccaggi dei differenziali o la modalità LOW RANGE. È il suo paradosso più evidente e, probabilmente, la ragione principale del suo successo.



Sei alla ricerca di
immobili industriali o commerciali
per la tua attività?

Noi abbiamo la soluzione!

Etika Group Srl è leader nel remarketing immobiliare rivendendo da distressed assets, contenzioso, contratti di leasing. Offriamo molteplici soluzioni adatte sia a chi **vuole comprare**, sia a chi **vuole vendere**.

Cerca nel sito www.etikaimmobiliare.it le occasioni più adatte alle tue esigenze. Inoltre siamo specializzati in aste giudiziarie e procedure concorsuali per farti comprare immobili scontati.



Via Po 25, Torri di Quartesolo (VI)
T. 0444 264572
www.etikaimmobiliare.it

IL TUO DEBITO NON È PIÙ UN PROBLEMA
NOI LO AZZERIAMO PER TE!



Marchio di proprietà di Etika Group srl

Via Po 25/B, Torri di Quartesolo (VI)
T. 0444 1868003



Il tuo immobile rischia di andare all'asta? Liberati di ogni pensiero, ci occupiamo noi a farti dormire notti tranquille! Il gruppo immobiliare che vende e non svende la tua casa prima del tribunale

visita il nostro sito per maggiori info
www.stop-pignoramenti.it



MERCATO AUTO ITALIA 2026

CRESCITA REALE O ILLUSIONE? TUTTA LA VERITÀ DIETRO I NUMERI

C'è qualcosa di strano nel modo in cui si parla del mercato dell'auto in Italia in questo momento. Da un lato, i comunicati stampa si rincorrono con toni quasi trionfalistici. Dall'altro, chi lavora nelle concessionarie sa bene che la sensazione sul campo è molto diversa. E come spesso accade, la verità sta in mezzo, o meglio, nei dettagli che i numeri aggregati tendono a nascondere.



I numeri ci sono, ma raccontano solo metà della storia

Partiamo dai fatti. Il 2026 è iniziato bene, almeno sulla carta. A febbraio sono state immatricolate 157.334 auto, con un incremento del 14% rispetto allo stesso mese del 2025, e il primo bimestre ha chiuso a quota 299.373 unità, +10,2% su base annua secondo le rilevazioni di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANFIA e UNRAE. Marzo ha confermato il trend con 185.257 immatricolazioni (+7,6%), e ad aprile il mercato ha segnato 155.210 nuove targhe, +11,6% rispetto alle 139.106 dello stesso mese del 2025, portando il totale del primo quadrimestre a 640.083 immatricolazioni, pari a un +9,8% su base annua. Cinque mesi consecutivi di crescita: un risultato che, in termini commerciali, ha un valore evidente per tutta la rete.

Sembrano numeri robusti. E in parte lo sono. Ma c'è un confronto che rimette tutto in prospettiva: rispetto al 2019 mancano ancora il 10,2% dei volumi pre-pandemia. Anzi, guardando alle proiezioni di fine anno, la stima per il 2026 è scesa a 1,53 milioni di immatricolazioni, ancora lontana dai livelli pre-Covid con un -20,2%. La crescita attuale, insomma, è più un rimbalzo tecnico che una vera espansione strutturale. Il settore sta recuperando terreno perso, non conquistando terreno nuovo.

Un mercato che si muove a due velocità

Scavando nei dati emerge un'asimmetria interessante, e un po' scomoda. Non tutto il mercato cresce allo stesso modo, e capire chi compra è fondamentale per capire quanto sia solida questa ripresa.

Una parte significativa dell'aumento delle immatricolazioni è storicamente trainata da canali professionali: noleggio, flotte aziendali, autoimmatricolazioni dei concessionari. Secondo UNRAE, escludendo il contributo del noleggio a breve termine, la crescita di febbraio si riduce sensibilmente, passando dal +14% a circa +9%. I dati dei mesi successivi mostrano però qualche segnale incoraggiante: a marzo

i privati sono risaliti a 92.140 immatricolazioni, pari al 49,7% del totale e a un +19,2%, mentre il noleggio ha segnato una flessione del 4,5%, pur mantenendo una quota elevata del 36,1%. Ad aprile i privati hanno superato il 50% del mercato, attestandosi al 50,3% del totale.

Dati incoraggianti, certo, ma che vanno letti con cautela.

Come segnala Federauto, l'associazione dei concessionari, il rischio è quello di scambiare una crescita trainata da fattori contingenti (incentivi, scadenze fiscali, rinnovi di flotta) con una vera domanda strutturale da parte delle famiglie. Il precedente degli ecobonus è illuminante: quando finiscono gli incentivi, il mercato rallenta bruscamente. È già successo in passato. Succederà di nuovo.

La variabile nascosta: il calendario e i km zero

C'è un elemento che raramente viene spiegato nei comunicati ufficiali, ma che cambia parecchio la lettura dei numeri. Aprile 2026 ha contato 21 giorni lavorativi contro i 20 dell'anno precedente. Dividendo le targhe per le giornate lavorative, la crescita media scende vicino al +6,3%, molto più contenuta dell'11,6% nominale. Non è una manipolazione dei dati, è semplicemente statistica, ma è il tipo di dettaglio che separa il rimbalzo statistico dalla domanda reale.

A questo si aggiunge la pratica delle autoimmatricolazioni: i concessionari che registrano auto a proprio nome per raggiungere obiettivi commerciali, vetture che poi finiscono sul mercato come "km zero" a prezzi scontati. Ad aprile le autoimmatricolazioni hanno segnato un incremento a doppia cifra, con un 10,3% di share. È un meccanismo diffuso e in parte fisiologico, ma che gonfia i numeri ufficiali rispetto alla domanda reale delle famiglie.

+9.8%

IMMATRICOLAZIONI
GENNAIO/APRILE
2026 RISPETTO AL
2025

-10.2%

IMMATRICOLAZIONI
GENNAIO/APRILE
2026 RISPETTO AL
2019

Il grande assente: la domanda privata che fatica

Il tema dei privati merita un approfondimento. A febbraio le immatricolazioni dei consumatori si sono attestate intorno alle 82.000 unità, con una crescita del +9,5%, inferiore alla media del mercato. Uno scarto apparentemente contenuto, ma in realtà un indicatore chiave: il motore principale del mercato (le famiglie) faticava a tenere il passo.

Le ragioni sono molteplici e profondamente intrecciate. Il primo fattore è il costo delle auto, salito sensibilmente negli ultimi anni. L'introduzione di tecnologie più avanzate, in particolare quelle legate all'elettrificazione, ha fatto lievitare i prezzi medi, rendendo l'acquisto meno accessibile per una parte significativa della popolazione. A questo si aggiunge il costo del credito: i tassi di interesse, pur in fase di stabilizzazione, restano più elevati rispetto al periodo pre-pandemia, con un impatto diretto sui finanziamenti che rappresentano ancora oggi lo strumento d'acquisto principale per chi compra un'auto nuova.

Infine, c'è un fattore più difficile da misurare ma non meno reale: l'incertezza. Il contesto economico globale, inflazione, tensioni geopolitiche, trasformazioni industriali, spinge le famiglie a rimandare le spese più impegnative. L'auto, in questo scenario, diventa un acquisto rinviabile. Il rimbalzo di marzo e aprile è reale, ma non è ancora sufficiente per parlare di una domanda privata pienamente recuperata.

Noleggio e flotte: il motore nascosto (e i suoi limiti)

Se i privati faticano, il mercato trova supporto altrove. Il noleggio, in particolare, ha assunto negli ultimi anni un ruolo sempre più centrale: la sua crescita è legata alla ripresa del turismo, all'evoluzione della mobilità aziendale e alla diffusione di modelli basati sull'uso piuttosto che sulla proprietà. Le flotte aziendali, dal canto loro, continuano a rinnovare i parchi auto con una certa regolarità, spesso per ragioni fiscali o operative, garantendo una

base di domanda relativamente stabile.

Tuttavia, questa stabilità ha un limite strutturale: non è espansiva. Il noleggio a lungo termine, che aveva trainato la crescita nei mesi precedenti, ha segnato una nuova flessione ad aprile, fermandosi al 21,2% di quota, con una forte contrazione delle cosiddette Captive (le finanziarie dei costruttori). Il noleggio a breve termine ha invece registrato un incremento, al 13,1% di share, ma si tratta di numeri più volatili, legati alla stagionalità turistica più che a tendenze strutturali.

L'elettrico cresce ma con qualche asterisco

La notizia più discussa del 2026 riguarda senza dubbio la transizione energetica. A febbraio le motorizzazioni alternative hanno rappresentato il 73% del mercato mensile. Ad aprile le auto elettriche pure hanno raggiunto 13.000 unità immatricolate con un incremento del 98,6% e un market share dell'8,5% (quasi il doppio rispetto al 4,8% di aprile 2025) mentre le ibride plug-in hanno toccato le 14.000 unità con un +75,3% e un market share del 9,1%. Le ibride tradizionali dominano su tutto: in aprile hanno guadagnato 4,9 punti, salendo al 49,1% di share.

Numeri impressionanti, ma anche qui vale la pena fare un passo indietro. Il risultato delle BEV sconta ancora l'effetto degli incentivi: una concentrazione anomala su un solo brand e un solo modello dal listino già contenuto, reso ancora più accessibile da un abbattimento di prezzo di circa 11.000 euro legato agli ecobonus. Questa singola referenza pesa circa il 31% del totale BEV immatricolato, un fenomeno che racconta più la potenza dei sussidi statali che la maturità del mercato elettrico.

Le ibride, al contrario, crescono per ragioni più organiche. Offrono un compromesso pratico: nessuna ansia da ricarica, nessun cambiamento radicale nelle abitudini, costi più accessibili. In un Paese dove la rete di colonnine pubbliche è ancora largamente insufficiente, soprattutto al Sud e nelle aree rurali, è una scelta razionale, non

13000

AUTO ELETTRICHE
IMMATRICOLARE A
FEBBRAIO 2026

conservatrice. Le emissioni medie di CO2 delle nuove immatricolazioni scendono a 107,2 g/km ad aprile (-6,2%), un progresso reale

ma ancora insufficiente rispetto alla rotta tracciata dalle regole comunitarie.

Macchine cinesi: l'intruso nel salotto

C'è un fenomeno che i dati di aprile rendono evidente e che merita attenzione. La crescita dei marchi cinesi è ormai inarrestabile: BYD segna +171,66%, Omoda & Jaecoo +310,76%, DFSK +172,53%. Leapmotor, che Stellantis ha scelto come cavallo di Troia per il segmento entry-level elettrico, si è piazzata terza nella classifica mensile con un 2,9% di quota di mercato, un marchio che fino a due anni fa era sconosciuto alla stragrande maggioranza degli automobilisti italiani.

Questo cambia il mercato in profondità. I costruttori europei, già alle prese con la transizione elettrica e i dazi, si trovano a competere su un terreno sempre più affollato e su fasce di prezzo che un tempo erano territorio esclusivo dei brand di volume europei. Non è solo una questione di quote: è una trasformazione dell'intero paesaggio competitivo, con conseguenze che si vedranno pienamente solo nei prossimi anni.

La Pandina regna, i SUV dominano

Nel mezzo di questa transizione, alcuni punti fermi resistono. La vettura più venduta ad aprile è, come sempre, la Fiat Pandina con 8.571 immatricolazioni, seguita dalla Jeep Avenger. I SUV continuano a dominare la domanda, rappresentando il 59,3% delle immatricolazioni di marzo e il 58% del cumulo trimestrale. Il segmento B SUV vale il 30,5% del mercato, il C SUV sale al 22,9%, il D SUV cresce al 7,6%. Le berline tradizionali arretrano in quasi tutte le fasce. Gli italiani, insomma, vogliono le crossover. Che siano elettriche, ibride o termiche è secondario.

L'ombra dello Stretto di Hormuz

Nessuna analisi del mercato auto 2026 sarebbe completa senza citare il contesto macroeconomico più ampio. Le tensioni legate alla guerra in Iran e alla chiusura dello Stretto di Hormuz (snodo vitale per il passaggio del petrolio) hanno spinto UNRAE a rivedere al ribasso le stime per l'intero anno di 10.000 unità. Un aggiustamento che, nel breve termine, potrebbe sembrare marginale. Nel medio termine, però, l'incertezza sui costi

dell'energia e sulle catene di approvvigionamento rappresenta una variabile che nessun costruttore può permettersi di ignorare.

Il presidente UNRAE Roberto Pietrantonio non usa giri di parole: parla apertamente di fiducia incrinata. Ed è forse questo il dato più importante di tutti, non le 155.000 immatricolazioni di aprile, ma il sentiment di chi il settore lo guida dall'interno e sceglie di essere cauto proprio quando i numeri sembrano sorridere.

Quindi: ripresa vera o miraggio?

La risposta onesta è: un po' entrambe le cose. Il mercato cresce, i numeri lo confermano mese dopo mese. Ma la qualità di questa crescita, chi compra, perché, con quali strumenti, racconta una storia più fragile di quanto i titoli dei comunicati stampa lascino intendere. È un mercato che torna a muoversi, spinto da innovazione, nuovi modelli di mobilità e un'elettrificazione in accelerazione. Ma è anche un mercato che poggia ancora su pilastri non tutti ugualmente solidi: incentivi che prima o poi finiscono, un noleggio che rallenta, famiglie che comprano ma con più cautela di prima.

Senza infrastrutture di ricarica capillari, senza politiche di incentivo stabili e prevedibili, senza un accesso al credito più agevole, il rischio è che il 2026 venga ricordato come un anno di buoni numeri ma di occasioni mancate. Un mercato che correva su una pista asciutta, senza accorgersi che stava per arrivare la pioggia.

+171%

CRESCITA
IMMATRICOLAZIONI
AUTO BYD



SERVIZI DI CONSULENZA

Azienda leader nella fornitura di servizi di consulenza aziendale. La nostra missione è fornire progetti “chiavi in mano” che consentono ai nostri clienti di avere un partner unico per la gestione della Sicurezza, Qualità, Ambiente



**Sicurezza ed
igiene ambientale
nei luoghi di
lavoro**

**Valutazioni
strumentali**

**Corsi di
formazione
specifici**

**Sorveglianza
Sanitaria**

**Sistemi di
gestione qualità e
ambiente**

BOSICA SERVIZI SRL

Via XX Settembre, 22 –
64025 Pineto (TE)

0859492341

info@bolicaservizi.it

www.bolicaservizi.it

ALFA ROMEO OLTRE IL RILANCIO

PERCHÉ IL FUTURO
DEL BISCIONE
POTREBBE ESSERE
PIÙ AMBIZIOSO
DEL PREVISTO

Nel 2026 Alfa Romeo si trova al centro di una transizione che va oltre il semplice aggiornamento di gamma: è la ridefinizione del proprio ruolo nel mercato globale, tra elettrificazione, piattaforme Stellantis e la ricerca di una nuova identità competitiva.



Per molti anni Alfa Romeo è stata raccontata attraverso una parola ricorrente: rilancio. Ogni nuovo piano industriale, ogni cambio di proprietà, ogni nuovo amministratore delegato sembrava inaugurare una fase destinata a riportare il marchio milanese ai vertici del mercato premium. Eppure, tra promesse mancate e strategie riviste, il percorso è stato spesso più tortuoso del previsto.

Oggi, però, qualcosa sembra essere cambiato. Non perché Alfa Romeo abbia improvvisamente raggiunto i volumi dei grandi costruttori premium tedeschi, ma perché il marchio appare finalmente inserito all'interno di una strategia industriale più coerente, sostenuta dalle risorse tecnologiche e finanziarie di Stellantis. In questo contesto, le indiscrezioni e le anticipazioni sul futuro della gamma assumono un significato diverso rispetto al passato.

Già nel 2024 ClubAlfa osservava come il marchio fosse destinato a una profonda trasformazione attraverso il lancio di un nuovo modello ogni anno, partendo dalla Junior per arrivare alle future generazioni di Stelvio e Giulia e a un SUV di segmento superiore previsto successivamente (ClubAlfa, 2024). Quella visione, che allora appariva ancora in parte teorica, nel 2026 può essere letta come il primo tassello di un progetto più ampio.

Da marchio di nicchia a marchio redditizio

Per comprendere il futuro di Alfa Romeo bisogna partire da un dato spesso trascurato dagli appassionati: la sopravvivenza di un costruttore non dipende soltanto dalla qualità delle sue automobili, ma dalla sua capacità di generare profitti.

Negli ultimi anni il Biscione ha progressivamente abbandonato la logica della rincorsa ai volumi. L'obiettivo non è diventare un costruttore di massa, bensì occupare una **posizione premium** caratterizzata da **margini elevati** e da una forte identità di marca.

Si tratta di una scelta che riflette una tendenza comune a gran parte dell'industria automobilistica contemporanea. Marchi come BMW, Mercedes-Benz e Porsche hanno dimostrato che la redditività può essere più importante della semplice quantità di veicoli venduti. Alfa Romeo sembra aver assimilato questa lezione.

L'articolo pubblicato da ClubAlfa sottolineava già come il futuro di molti progetti dipendesse direttamente dalla capacità del marchio di continuare a produrre utili dopo il lancio dei nuovi modelli. Una considerazione



ALFA ROMEO JUNIOR 2026

apparentemente banale ma in realtà decisiva: senza risultati economici positivi, nessuna casa automobilistica può permettersi programmi di sviluppo ambiziosi, soprattutto in un'epoca caratterizzata da investimenti miliardari nell'elettrificazione e nel software.

Junior: il modello che ha cambiato la percezione del marchio

Quando la Junior è stata presentata, il dibattito si è concentrato soprattutto sulla sua collocazione all'interno del mercato e sulla sua parentela tecnica con altri modelli del gruppo Stellantis.

Una parte degli appassionati ha visto nell'arrivo del **B-SUV** una sorta di tradimento della tradizione sportiva Alfa Romeo. Tuttavia il mercato ha raccontato una storia diversa.

Già nei primi mesi commerciali il modello aveva raccolto un numero significativo di ordini, dimostrando che il marchio era finalmente riuscito a entrare in uno dei segmenti più importanti del panorama europeo contemporaneo, quello dei SUV compatti urbani. ClubAlfa parlava di oltre diecimila ordini iniziali e di una crescita costante delle prenotazioni nei principali mercati europei.

Dal punto di vista industriale, la Junior rappresenta qualcosa di ancora più importante. È il primo vero banco di prova della nuova Alfa Romeo.

Non è stata progettata per soddisfare esclusivamente gli alfisti storici. È stata



ALFA ROMEO STELVIO

concepita per intercettare una **clientela più giovane**, urbana e sensibile ai temi della sostenibilità, senza rinunciare a elementi distintivi come il design italiano e una dinamica di guida più coinvolgente rispetto alla media del segmento.

In altre parole, Junior è il modello che misura la capacità del marchio di parlare a chi non ha mai posseduto un'Alfa Romeo.

Per un costruttore premium, questa è una sfida fondamentale. Nessun brand può sopravvivere contando esclusivamente sui clienti storici. Serve un continuo ricambio generazionale, capace di trasformare nuovi automobilisti in futuri ambasciatori del marchio.

Stelvio: la vera prova di maturità

Se Junior ha rappresentato l'apertura di una nuova fase, Stelvio costituisce probabilmente il passaggio più delicato dell'intero piano industriale. Già l'articolo del 2024 individuava nel SUV di segmento D il modello destinato a trainare la crescita globale di Alfa Romeo. Non è difficile comprenderne le ragioni. Nel mercato premium contemporaneo i SUV rappresentano il cuore della domanda e generano una quota significativa dei profitti.

La nuova generazione dovrà affrontare una sfida complessa: conservare il carattere sportivo che ha reso celebre la prima Stelvio e, contemporaneamente, adattarsi a un contesto profondamente cambiato.

I clienti del 2026 non chiedono soltanto prestazioni. Vogliono **tecnologie digitali**

avanzate, sistemi di assistenza alla guida evoluti, connettività permanente e soluzioni di elettrificazione credibili. In altre parole, oggi un SUV premium viene valutato tanto per il software quanto per il motore.

Per Alfa Romeo, riuscire a trasferire il proprio patrimonio sportivo all'interno di questa nuova realtà rappresenta probabilmente la sfida più importante dell'intero decennio.

Giulia: l'auto che dovrà ridefinire il concetto stesso di berlina sportiva

Se Stelvio rappresenta la sfida commerciale più importante, Giulia costituisce probabilmente la sfida identitaria più delicata. Nessun altro modello recente ha incarnato con altrettanta forza la rinascita tecnica di Alfa Romeo.

Lanciata nel 2015, la **Giulia** aveva riportato il marchio al centro del dibattito automobilistico internazionale grazie a una piattaforma dedicata, una dinamica di guida unanimemente apprezzata e una filosofia progettuale orientata alle prestazioni. Per molti osservatori, fu il simbolo del ritorno dell'Alfa Romeo che gli appassionati attendevano da decenni.

Il problema è che il mercato automobilistico del 2026 non è più quello del 2015. Le berline tradizionali continuano a perdere quote a favore dei **SUV**, mentre la digitalizzazione dell'esperienza di bordo è diventata un elemento decisivo nella scelta d'acquisto. Inoltre, l'elettrificazione ha modificato profondamente il modo in cui vengono percepite prestazioni e sportività.

In questo contesto, la futura Giulia non potrà limitarsi a essere una semplice evoluzione del modello precedente. Come suggerito dalle anticipazioni riportate nel corso degli ultimi anni, Alfa Romeo sembra intenzionata a reinterpretare il concetto stesso di berlina premium, avvicinandosi a forme più dinamiche e a metà strada tra berlina tradizionale, fastback e crossover sportivo. Una scelta che riflette l'evoluzione dei gusti dei consumatori e la necessità di ampliare il bacino potenziale di clienti.

Dal punto di vista strategico, il messaggio è chiaro: il marchio non può permettersi di costruire automobili pensate esclusivamente per una nicchia di puristi. Deve invece tradurre i propri valori storici in prodotti capaci di **competere in segmenti sempre più fluidi e interconnessi**.

La nuova Giulia sarà dunque chiamata a svolgere una funzione che va oltre il semplice risultato commerciale. Dovrà dimostrare che il DNA Alfa Romeo può sopravvivere anche in un'epoca dominata da software, batterie, piattaforme modulari e servizi digitali.

Il grande SUV: la conquista del mercato nordamericano

Tra le ipotesi che circolano da tempo sul futuro del marchio, una delle più interessanti riguarda l'arrivo di un SUV di dimensioni superiori rispetto a Stelvio.

L'articolo di ClubAlfa sottolineava come la realizzazione di questo progetto dipendesse dall'andamento economico della gamma e dalla capacità del marchio di consolidare i propri risultati commerciali. Una cautela comprensibile, considerando l'entità degli investimenti necessari. (ClubAlfa, 2024)

Eppure, osservando l'evoluzione del mercato globale, appare evidente perché Alfa Romeo continui a valutare questa possibilità.

Negli **Stati Uniti**, che rappresentano uno dei mercati più importanti per qualsiasi costruttore premium, i SUV di grandi dimensioni generano margini particolarmente elevati. Marchi come BMW, Mercedes-Benz, Audi e persino Porsche hanno costruito una parte significativa della propria crescita proprio grazie a modelli appartenenti a questa categoria.

Per Alfa Romeo, un SUV di segmento E o superiore avrebbe una duplice funzione.

Da un lato consentirebbe di rafforzare la presenza in Nord America, area geografica considerata strategica per la crescita futura. Dall'altro contribuirebbe ad aumentare la redditività complessiva della gamma, creando le condizioni economiche necessarie per finanziare progetti più emozionali e meno orientati ai volumi.

È una logica che l'industria automobilistica applica da tempo. Spesso sono i modelli più redditizi a rendere possibili quelli più iconici.



ALFA ROMEO GIULIETTA

Da questa prospettiva, il grande SUV non dovrebbe essere interpretato come una deviazione dalla tradizione del marchio, ma come uno strumento per garantirne la sostenibilità economica nel lungo periodo.

Il ritorno della Giulietta: nostalgia o opportunità?

Tra i temi che più frequentemente emergono nelle discussioni degli appassionati vi è quello relativo a una possibile erede della Giulietta.

Per anni il segmento delle **compatte**



TOPOGRAFIC SOLUTIONS

Topgrafic Solutions è un punto di riferimento nei servizi di **topografia avanzata**, specializzata in rilievi tridimensionali, mappatura 3D e consulenze tecniche di precisione.

Con oltre 17 anni di esperienza, uniamo innovazione e accuratezza grazie all'uso delle tecnologie più moderne.

Sotto la guida del geom. **Riccardo Aldegheri**, amministratore unico, garantiamo risultati di eccellenza attraverso **attrezzature professionali all'avanguardia** e una **profonda competenza nel settore**.

LA NOSTRA MISSION È CHIARA: RILEVARE IL DATO CORRETTO NEL MINOR TEMPO POSSIBILE



I NOSTRI SERVIZI:

- ✓ Rilievo 3D di impianto
- ✓ Virtual Tour
- ✓ Restituzione 2D
- ✓ Valutazione rimanenze



TOPOGRAFIC SOLUTIONS

tel. +39 393 4317448 - www.topograficsolutions.it - mail: info@rasmartsurvey.com



sportive ha rappresentato uno dei pilastri della presenza europea di Alfa Romeo. Modelli come Giulietta e, prima ancora, 147 hanno contribuito a costruire l'identità contemporanea del marchio presso una vasta platea di automobilisti.

Tuttavia, il mercato è cambiato radicalmente.

Le compatte tradizionali registrano da tempo una contrazione della domanda, mentre SUV e crossover continuano a intercettare quote crescenti di clienti. Per questo motivo, l'eventuale ritorno di una vettura assimilabile alla Giulietta dovrebbe necessariamente avvenire in una forma diversa rispetto al passato.

Non si tratterebbe semplicemente di riproporre una **hatchback sportiva**, ma di individuare una formula capace di conciliare le aspettative dei clienti contemporanei con il patrimonio storico del marchio.

L'interesse che continua a circondare il nome Giulietta dimostra comunque un aspetto importante: Alfa Romeo possiede ancora un capitale simbolico che molti concorrenti non hanno. Alcuni modelli del passato continuano infatti a esercitare una forte attrazione emotiva anche a distanza di anni dalla loro uscita di produzione.

La vera sfida consiste nel trasformare questa eredità in valore economico senza cadere nell'autoreferenzialità nostalgica.

L'effetto Stellantis: da costruttore nazionale a marchio globale

Per comprendere il futuro di Alfa Romeo occorre inoltre considerare il ruolo svolto da **Stellantis**. Molte delle discussioni pubbliche sul marchio tendono a concentrarsi sul design o sulle motorizzazioni, trascurando un elemento decisivo: l'accesso a una piattaforma industriale globale.

Negli anni precedenti alla nascita del gruppo, Alfa Romeo si trovava spesso a dover sostenere costi di sviluppo molto elevati con volumi relativamente ridotti. Questa situazione limitava la possibilità di ampliare la gamma e rendeva ogni progetto particolarmente rischioso dal punto di vista finanziario.

L'integrazione all'interno di Stellantis ha modificato il quadro.

Oggi il marchio può beneficiare di architetture condivise, economie di scala, investimenti comuni nel software, nell'elettrificazione e nella ricerca tecnologica.

Questo non elimina la necessità di differenziarsi, ma consente di affrontare la competizione globale con strumenti che in passato sarebbero stati difficilmente accessibili. Naturalmente esiste anche un rischio.

Quanto più aumenta la **condivisione tecnologica** tra i diversi marchi del gruppo, tanto più diventa importante preservare un'identità distintiva. Il cliente premium non acquista soltanto un insieme di caratteristiche tecniche; acquista una storia, un'immagine e un'esperienza.

Per questo motivo il successo dei futuri modelli Alfa Romeo dipenderà dalla capacità di utilizzare le risorse industriali comuni senza rinunciare a quella specificità che ha reso il marchio riconoscibile nel mondo.

Un mercato che non assomiglia più a quello di dieci anni fa

Quando Giulia e Stelvio debuttarono sul mercato, il settore automobilistico stava entrando in una fase di cambiamento. Oggi quella trasformazione è diventata realtà.

La **competizione** non riguarda più soltanto motori, prestazioni e design. Include software proprietari, aggiornamenti over-the-air, intelligenza artificiale a bordo, sistemi di assistenza avanzati, servizi digitali e integrazione con ecosistemi tecnologici sempre più complessi.

In questo scenario, Alfa Romeo si trova davanti a una scelta fondamentale: limitarsi a inseguire i concorrenti oppure reinterpretare la propria tradizione sportiva in chiave contemporanea.

Le prime indicazioni suggeriscono che la seconda strada sia quella preferita dal marchio. Ma la fase decisiva deve ancora arrivare.

L'elettrificazione: dalla rivoluzione annunciata al pragmatismo industriale

Fino a pochi anni fa, gran parte dell'industria automobilistica europea sembrava orientata verso una transizione lineare e irreversibile verso l'elettrico puro. Molti costruttori avevano fissato date precise per l'abbandono dei motori termici, immaginando una rapida convergenza del mercato verso veicoli a batteria. Il 2026 ha restituito una realtà più complessa.

La **diffusione dell'elettrico** continua a crescere, ma con velocità differenti a seconda delle aree geografiche, delle infrastrutture disponibili e delle preferenze dei consumatori. In diversi mercati, le motorizzazioni ibride hanno assunto un ruolo centrale, rappresentando una soluzione di compromesso tra sostenibilità, autonomia e accessibilità economica.

Anche Alfa Romeo ha progressivamente adattato la propria strategia a questo scenario. Se inizialmente il dibattito sembrava concentrarsi su una gamma completamente elettrica, l'evoluzione del mercato ha evidenziato l'importanza di mantenere una certa flessibilità.

Una scelta che riflette un principio spesso trascurato nelle discussioni pubbliche: le aziende automobilistiche non vendono tecnologie in astratto, ma prodotti destinati a clienti con esigenze concrete.

Per un marchio premium sportivo, la sfida non consiste soltanto nell'elettrificare la gamma, ma nel preservare quelle caratteristiche emozionali che storicamente ne hanno definito l'identità.

La questione è particolarmente rilevante per Alfa Romeo. La reputazione del marchio si è costruita su elementi come il coinvolgimento alla guida, il bilanciamento dinamico e il rapporto quasi emotivo tra automobile e conducente. Trasferire questi valori all'interno di una nuova architettura tecnologica rappresenta una delle sfide più complesse dell'intero settore.

Perché l'ibrido potrebbe essere il vero protagonista della transizione

Osservando l'evoluzione del mercato europeo e nordamericano emerge un elemento interessante: la crescita dell'ibrido non appare più come una fase temporanea, ma come una componente strutturale della mobilità contemporanea.

Per Alfa Romeo questo cambiamento può trasformarsi in un'opportunità.

Da una parte, le tecnologie ibride consentono di rispettare normative ambientali sempre più severe. Dall'altra permettono di mantenere caratteristiche dinamiche che molti clienti continuano a considerare fondamentali.

È probabile che nei prossimi anni il marchio persegua una strategia multiplatforma, adattando l'offerta alle esigenze dei diversi mercati internazionali. Una soluzione meno ideologica e più orientata alla domanda reale.

In termini industriali, si tratta di una **scelta razionale**. La storia dell'automobile insegna che le transizioni tecnologiche raramente seguono percorsi lineari. I costruttori che riescono ad adattarsi con maggiore flessibilità tendono spesso a ottenere risultati migliori rispetto a quelli che scommettono tutto su un'unica soluzione.

33 Stradale: un laboratorio per il futuro

A prima vista potrebbe sembrare paradossale attribuire un'importanza strategica a un modello prodotto in quantità estremamente limitate. Eppure la 33 Stradale rappresenta probabilmente uno dei progetti più significativi dell'Alfa Romeo contemporanea.

Non per i numeri di vendita, inevitabilmente marginali, ma per il messaggio che trasmette.

La vettura dimostra che il marchio è ancora disposto a investire nella costruzione del proprio immaginario. In un settore sempre più dominato da piattaforme condivise, algoritmi e razionalizzazione dei costi, la capacità di generare desiderio continua a rappresentare un vantaggio competitivo.

La funzione della **33 Stradale** ricorda quella svolta in passato da numerose supercar



ALFA ROMEO 33 STRADALE

iconiche: non quella di produrre profitti diretti, bensì di rafforzare il prestigio complessivo del marchio.

In termini accademici si potrebbe parlare di "effetto halo", ovvero la capacità di un prodotto altamente simbolico di influenzare positivamente la percezione dell'intera gamma.

Quando un cliente valuta una Junior, una Stelvio o una futura Giulia, non considera soltanto le caratteristiche tecniche del singolo modello. Valuta anche ciò che il marchio rappresenta nella sua mente.

La 33 Stradale contribuisce a costruire questa narrazione.

Crescere senza perdere identità

Molti costruttori premium hanno scoperto che la crescita può trasformarsi in una minaccia quando compromette gli elementi distintivi che hanno reso il marchio desiderabile.

Alfa Romeo si trova oggi davanti a questo **delicato equilibrio**. Da un lato esiste la necessità di aumentare volumi e redditività. Dall'altro permane l'esigenza di conservare un'identità riconoscibile e coerente.

L'articolo pubblicato da ClubAlfa suggeriva che le sorprese future sarebbero state strettamente legate ai risultati ottenuti dai nuovi modelli. Tale osservazione mantiene una notevole validità anche nel 2026. Le prospettive di espansione dipendono infatti dalla capacità della gamma attuale di generare risorse sufficienti a finanziare nuovi

investimenti e nuove idee (ClubAlfa, 2024). La differenza rispetto al passato è che oggi il marchio appare inserito in un contesto industriale più stabile e prevedibile.

Ciò non garantisce automaticamente il successo, ma riduce significativamente i rischi che in passato hanno spesso frenato lo sviluppo di progetti ambiziosi.

Verso il 2030: quale Alfa Romeo?

Provare a immaginare Alfa Romeo nel 2030 significa confrontarsi con un settore automobilistico destinato a cambiare ancora profondamente.

L'intelligenza artificiale avrà probabilmente assunto un ruolo crescente nella gestione del veicolo. I sistemi di assistenza alla guida saranno più sofisticati. Le funzioni software continueranno a diventare una componente essenziale dell'esperienza automobilistica.

In questo scenario, il rischio per molti costruttori consiste nell'omologazione. Quando piattaforme, batterie e tecnologie vengono condivise su larga scala, differenziarsi diventa più difficile. Per Alfa Romeo questa sfida potrebbe trasformarsi in un'opportunità.

La sua forza storica non risiede infatti nella ricerca della neutralità, bensì nella capacità di proporre **automobili con una personalità marcata**. Un carattere che, nel corso dei decenni, ha spesso generato reazioni intense, nel bene e nel male.

Se il marchio riuscirà a trasferire questa identità all'interno delle nuove tecnologie, potrà occupare una posizione originale nel panorama premium globale.

Oltre il rilancio

Per oltre vent'anni il dibattito su Alfa Romeo è stato dominato da una domanda ricorrente: riuscirà a rilanciarsi? Oggi, forse, la questione è diversa.

Junior ha ampliato la base potenziale di clienti. Stelvio e Giulia si preparano a una nuova generazione chiamata a confrontarsi con un mercato radicalmente mutato. L'eventuale arrivo di modelli aggiuntivi potrebbe rafforzare

Bibliografia

Alfa Romeo. 2025. 33 Stradale: Official Press Dossier. Turin: Alfa Romeo.

ClubAlfa. 2024. "Alfa Romeo: in futuro le sorprese non dovrebbero mancare." ClubAlfa.it, 14 ottobre 2024. Accessed June 25, 2026. <https://www.clubalfa.it/516365-alfa-romeo-in-futuro-le-sorprese-non-dovrebbero-mancare>.

European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). 2025. Vehicles in Use Europe 2025. Brussels: ACEA.

International Energy Agency (IEA). 2025. Global EV Outlook 2025. Paris: International Energy Agency.

Stellantis N.V. 2025. Annual Report 2024. Amsterdam: Stellantis N.V.

Bibliografia (APSA)

Alfa Romeo. 2025. 33 Stradale: Official Press Dossier. Torino: Alfa Romeo. <https://www.alfaromeo.com>. Consultato il 25 giugno 2026.

ClubAlfa. 2024. "Alfa Romeo: in futuro le sorprese non dovrebbero mancare." ClubAlfa.it, 14 ottobre 2024. <https://www.clubalfa.it/516365-alfa-romeo-in-futuro-le-sorprese-non-dovrebbero-mancare>. Consultato il 25 giugno 2026.

International Energy Agency (IEA). 2025. Global EV Outlook 2025. Parigi: IEA. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>. Consultato il 25 giugno 2026.

Stellantis N.V. 2025. Annual Report 2024. Amsterdam: Stellantis N.V. <https://www.stellantis.com>. Consultato il 25 giugno 2026.

la presenza internazionale del marchio.

La 33 Stradale ha ricordato al mondo che **l'ambizione creativa** continua a far parte del DNA del Biscione.

In questo contesto, il tema centrale non sembra più essere la sopravvivenza del marchio, bensì la definizione della sua identità futura.

L'articolo di ClubAlfa ipotizzava che le sorprese non sarebbero mancate. A distanza di tempo, quella previsione appare meno una suggestione e più una possibile **direzione strategica**. Le prossime sfide non riguarderanno soltanto l'introduzione di nuovi modelli, ma la capacità di ridefinire il significato stesso di Alfa Romeo in un'epoca di trasformazioni tecnologiche senza precedenti.

Se il percorso intrapreso verrà portato avanti con coerenza, il marchio potrebbe finalmente uscire dalla lunga fase del "rilancio permanente" che ha caratterizzato gran parte della sua storia recente. E forse è proprio questa la sorpresa più importante: non una singola automobile, ma la costruzione di una visione industriale capace di durare nel tempo.





STUDIO TECNICO ASSOCIATO **ALESSANDRINI E LUPI**

Lo Studio Tecnico Associato Alessandrini e Lupi, è stato fondato nel 2005 per volontà dei due soci Geom. Giuseppe Alessandrini e Geom. Manolo Lupi, offrendo alla clientela un servizio cordiale, professionale e con la massima dedizione negli obbiettivi prefissati.

Il costante aggiornamento professionale nei vari settori e l'esperienza acquisita negli anni, combinato con il supporto di sistemi tecnologici all'avanguardia permettono di essere sempre pronti ad affrontare i nuovi scenari di mercato, anche grazie ad una rete di collaboratori di fiducia.

I NOSTRI PRINCIPALI SERVIZI:

- Progettazione e stesura pratiche ricostruzione post sisma 2016 "Centro Italia"
- Progettazione nuovi edifici e ristrutturazioni
- Direzioni Lavori e Coordinamento Sicurezza Cantiere
- Rilievo topografico e catastale con strumentazione GPS
- Rilievo architettonico edifici tradizionale e laser scanner.
- Pratiche Edilizie e Urbanistiche (CILA, SCIA, permessi di costruire, ecc.).
- Pratiche Catastali (docfa, pregeo, voltture, ecc.).
- Consulenze, Perizie e stima dei beni immobili.
- Certificazione Energetica (Ape), efficientamento energetico e fonti energetiche rinnovabili.
- Consulenza e Progettazione Acustica.
- Consulenza e Progettazione Prevenzione Incendi.

STUDIO TECNICO ASSOCIATO Geom. ALESSANDRINI GIUSEPPE e Geom. LUPI MANOLO

Via Giuseppe Treggiari, 3 - 63857 Amandola (FM) - P.I. 01831230444

Tel. 0736 84.88.28 - www.alessandrinielupi.com - mail: studioalessandrinielupi@gmail.com



I "CAR INFLUENCER"

COME I SOCIAL CAMBIANO IL DESIGN DELLE AUTO

I costruttori non disegnano più le auto solo per l'aerodinamica, ma per renderle instagrammabili o perfette per TikTok. I social media stanno rivoluzionando il design automobilistico, costringendo le case costruttrici a creare veicoli ottimizzati per la viralità digitale e il "car influencer marketing". Dalle luci a Led scenografiche agli interni configurati come studi creativi, l'estetica delle auto moderne si adatta alle logiche dei social per garantire impatto visivo immediato. Scopriamo come i trend digitali guidano il design dell'auto analizzando un fenomeno in particolare, ovvero quello dei car influencer.

Chi è il car influencer

Sappiamo già cos'è un influencer e quindi è facile capire che un car influencer (o automotive influencer) è un **creatore di contenuti digitale specializzato nel mondo delle automobili** che utilizza i social media (principalmente Instagram, TikTok e YouTube) per testare, recensire e mostrare vetture. A differenza dei giornalisti automobilistici tradizionali, che scrivono recensioni tecniche per riviste o siti web specializzati, il car influencer punta sull'intrattenimento, sulla spettacolarità visiva e sull'empatia con il proprio pubblico.

Cosa fa concretamente un car influencer? Crea contenuti verticali, realizzando **video brevi** (Reel o TikTok) ottimizzati per gli smartphone, concentrandosi sui dettagli più "scenografici" dell'auto. Mostra sui social le varie funzionalità dell'auto, ad esempio le coreografie dei fari a Led, i sistemi di infotainment, i giochi di luce dell'abitacolo e i dettagli più estremi del design. Crea uno **storytelling emozionale**: non si limita a elencare i dati tecnici del motore, ma racconta come ci si sente a bordo di quella vettura, associandola a uno stile di vita specifico (lusso, avventura, tecnologia). Ancora, il car influencer effettua dei test drive interattivi, portando i follower virtualmente con sé all'interno dell'abitacolo, rispondendo spesso alle domande dei fan direttamente nei commenti.

Perché i car influencer sono diventati fondamentali per i brand?

Le case automobilistiche oggi collaborano costantemente con i car influencer per diversi motivi.

- **Hanno la fiducia del pubblico:** i follower percepiscono l'influencer come un "amico esperto" e si fidano del suo giudizio più che della pubblicità tradizionale;
- **Raggiungono i giovani:** permettono ai marchi di intercettare la Generazione Z e i Millennial, che non leggono le riviste di auto ma passano ore sui social;
- **Creano il "Desiderio":** trasformano un oggetto meccanico in un trend digitale, rendendo l'auto un elemento di status da mostrare online.

Figure iconiche a livello globale (come Supercar Blondie) hanno dimostrato che si può parlare di auto a milioni di persone focalizzandosi non sulla meccanica, ma sul design, sulla tecnologia d'avanguardia e sull'effetto "WOW" del veicolo.

Dall'aerodinamica all'algoritmo: la nascita dell'auto "Instagrammabile"

Un tempo le forme di un'automobile venivano scolpite all'interno della galleria del vento, guidate dalle leggi della fisica, dell'efficienza e della sicurezza. Oggi, una parte rilevante di quel processo creativo si è spostata: con l'ascesa dei car influencer e l'esplosione di piattaforme come **Instagram e TikTok**, l'estetica automobilistica ha dovuto adattarsi alle rigide regole della viralità digitale. Per sopravvivere, un'auto moderna non deve solo essere aerodinamica, ma deve saper catturare l'attenzione dell'utente in meno di due secondi. Questo ha spinto i designer a **estremizzare i dettagli visivi**: le firme luminose a Led si sono trasformate in vere e proprie coreografie di benvenuto, i loghi dei brand si sono ingranditi e retroilluminati, e le verniciature sono progettate per reagire in modo spettacolare ai filtri video e alle luci artificiali delle clip notturne. Se una linea non risalta in un video in alta definizione sui social, oggi rischia di essere considerata obsoleta prima ancora di scendere in strada.

L'abitacolo si trasforma: da mezzo di trasporto a studio di registrazione

La rivoluzione più profonda non riguarda però l'esterno, bensì l'**abitacolo**, oggi riprogettato seguendo la logica del "POV" (Point of View), il formato video più diffuso tra i creator digitali. Gli interni delle auto moderne non sono più semplici spazi di comfort, ma veri e propri set fotografici e regie mobili. La plancia è ormai dominata da **schermi curvi** e giganteschi che fungono da perfetto sfondo tecnologico per chi filma. L'illuminazione ambientale a Led non ha più il solo scopo di rilassare il conducente, ma ricalca lo stile delle stanze dei gamer, riempiendo l'abitacolo di colori vibranti perfetti per le storie notturne. Anche i **materiali** hanno subito una selezione rigorosa: texture complesse, cuciture a contrasto e

inserti in carbonio vengono scelti per la loro resa tridimensionale in video, garantendo un impatto visivo immediato che parla direttamente alla generazione digitale.

L'evoluzione dell'automobile non si ferma alle forme esterne e alla carrozzeria "instagrammabile", ma sta ridefinendo radicalmente l'esperienza all'interno del veicolo. Per decenni l'abitacolo è stato progettato con un unico obiettivo principale: garantire l'ergonomia, il comfort e la sicurezza del guidatore e dei passeggeri durante il viaggio. Oggi questa visione appare superata. Con l'avvento della guida assistita e la crescente digitalizzazione, l'interno dell'auto ha smesso di essere un semplice spazio di transito per trasformarsi in un vero e proprio **studio di registrazione mobile** e hub di intrattenimento digitale.

I produttori automobilistici hanno intercettato questa tendenza, riprogettando gli interni per soddisfare le esigenze di podcaster, streamer, gamer e digital creator. L'abitacolo moderno è isolato acusticamente in modo maniacale, non solo per ridurre il rumore del rotolamento degli pneumatici, ma per creare una camera perfetta per registrare tracce audio pulite, messaggi vocali o interviste. I microfoni direzionali di ultima generazione integrati nel tetto o nei poggiatesta sono capaci di isolare la voce del conducente eliminando i fruscii di sottofondo, mentre gli impianti audio premium offrono una qualità di riproduzione paragonabile a quella degli studi professionali.

A questo si aggiunge una **rivoluzione visiva e tecnologica senza precedenti**. Le plance sono ormai dominate da schermi cinematografici e telecamere interne rivolte verso i passeggeri. Queste videocamere non servono più solo a monitorare lo stato di attenzione di chi guida, ma permettono di partecipare a videoconferenze di lavoro su Zoom, registrare vlog in alta definizione per YouTube o avviare dirette streaming su TikTok mentre il veicolo è fermo o in ricarica. L'illuminazione ambientale a Led, personalizzabile in migliaia di tonalità e sincronizzabile con il ritmo della musica o con le notifiche dello smartphone, funge da set cinematografico personale, creando

l'atmosfera perfetta per ogni tipo di contenuto video. L'auto è diventata un terzo spazio vitale, un'**estensione dell'ufficio** e della propria camera, dove la connettività 5G garantisce il caricamento immediato dei file sul cloud. In questo scenario, il viaggio non è più il fine, ma la cornice ideale per la produzione di contenuti digitali.

La vettura imita lo smartphone

Per assecondare le esigenze dei nuovi **creator**, le case automobilistiche hanno smesso di considerare lo smartphone come un accessorio esterno, iniziando a **integrarne le dinamiche direttamente nel software di bordo**. Le vetture di ultima generazione sono dotate di selfie camera interne incorporate nello specchietto retrovisore o nella plancia, pensate per registrare vlog o avviare dirette streaming senza bisogno di supporti. Le telecamere perimetrali, nate per la sicurezza e l'assistenza al parcheggio, sono state riconvertite in strumenti di storytelling, permettendo agli utenti di scaricare immediatamente sul telefono i video delle proprie guide. Persino l'assenza di rumore dei motori elettrici è diventata un'opportunità di **marketing**: i brand ingaggiano compositori di fama mondiale per creare sound artificiali fantascientifici, studiati appositamente per rendere epici e condivisibili i video di accelerazione sui social.

L'integrazione degli smartphone a bordo ha vissuto per anni una dinamica di pura ospitalità: sistemi come Apple CarPlay e Android Auto proiettavano semplicemente le app del telefono sul display centrale della vettura. Oggi, questa fase di transizione è finita. Le case automobilistiche stanno sviluppando ecosistemi digitali proprietari in cui la vettura non si limita più a ospitare lo smartphone, ma lo imita e lo sostituisce, integrando le sue logiche operative direttamente nel software nativo del veicolo. I moderni sistemi di infotainment sono ormai strutturati con veri e propri store di applicazioni dedicati, interfacce a widget personalizzabili e menu a scorrimento verticale che replicano fedelmente l'esperienza d'uso a cui siamo abituati con gli smartphone. Questa trasformazione del veicolo si riflette

nella gestione quotidiana delle sue funzioni. Gli aggiornamenti software Over-The-Air (OTA) avvengono di notte, esattamente come i firmware di iOS o Android, introducendo nuove feature, migliorando l'autonomia della batteria o correggendo bug senza mai dover mettere piede in officina. La vettura diventa così un dispositivo elettronico dinamico, il cui valore e le cui capacità crescono nel tempo. Anche i modelli di business si sono adeguati: funzioni come i **sedili riscaldabili**, i fari abbaglianti automatici o i cavalli aggiuntivi per il motore elettrico vengono oggi sbloccati tramite acquisti in app o abbonamenti mensili gestiti dal display di bordo. L'automobile ha smesso di essere un oggetto meccanico statico ed è diventata effettivamente una piattaforma software su ruote, dove l'hardware è solo il supporto fisico per un'esperienza digitale continua e personalizzata.

Il feedback in tempo reale e il valore della polarizzazione

La figura del car influencer ha cambiato il tradizionale processo di **sviluppo delle auto**. Quando un creator pubblica la recensione di un prototipo, i designer non devono più aspettare mesi per analizzare le reazioni dei consumatori: basta scorrere la sezione commenti per raccogliere milioni di feedback istantanei su forme, colori e usabilità. Questa costante interazione ha modificato la strategia stessa dei brand, che oggi puntano deliberatamente su un **design polarizzante**. Forme geometriche estreme, griglie frontali giganti o linee futuristiche sono progettate specificamente per dividere il pubblico. Creare una discussione accesa nei commenti tra sostenitori e non è infatti il modo più efficace per ingannare l'algoritmo, garantendo al veicolo una viralità a costo zero che nessun ufficio marketing tradizionale potrebbe mai comprare.

Nel mercato automobilistico contemporaneo, il processo di validazione di un nuovo modello non si esaurisce più nei focus group privati o nelle lunghe sessioni di test drive pre-lancio. Con l'avvento dei canali digitali e dei car influencer, **il giudizio del pubblico si è**

spostato sui social media, dove si manifesta attraverso un feedback in tempo reale. Pochi secondi dopo la pubblicazione del video di svelamento di una nuova vettura, i commenti su Instagram, TikTok e YouTube iniziano a generare una mole di dati strutturati sul gradimento estetico e funzionale del mezzo. Questo flusso istantaneo di reazioni costringe i reparti di marketing e i centri stile a monitorare costantemente il sentiment della community, trasformando gli utenti della rete in co-progettisti involontari capaci di influenzare persino i futuri restyling di metà carriera di un modello.

In questo ecosistema dominato dalla **rapidità** e dal **sovraccarico visivo**, l'errore più grave per un brand è l'anonimato. Per sopravvivere all'algoritmo non serve piacere a tutti, ma è fondamentale generare una reazione forte. È qui che emerge il valore strategico della polarizzazione. I designer moderni scelgono deliberatamente di abbandonare le linee rassicuranti e universali del passato per abbracciare geometrie audaci, calandre oversize e proporzioni destabilizzanti che dividono nettamente il pubblico tra sostenitori entusiasti e critici feroci. Questa spaccatura non è un effetto collaterale, ma un obiettivo cercato: la polarizzazione alimenta il dibattito, moltiplica i commenti, stimola la condivisione di meme e, di conseguenza, spinge l'algoritmo a mostrare il contenuto a un numero sempre maggiore di persone.

Un'auto che fa discutere ottiene una copertura mediatica gratuita che nessun budget pubblicitario tradizionale potrebbe mai garantire. La **provocazione stilistica** si trasforma così in una precisa metrica di business. Ai tempi d'oggi, la capacità di un veicolo di scuotere l'opinione pubblica e far schierare le persone diventa un asset commerciale indispensabile. Il design polarizzante, supportato dal feedback istantaneo della rete, dimostra che nel mercato dell'auto "Instagrammabile" persino una critica feroce è preferibile all'indifferenza, poiché il vero valore non risiede nel consenso unanime, ma nella capacità di rimanere impressi nella mente dell'utente.

Dalla recensione tecnica all'esperienza sensoriale

Il giornalismo automotive tradizionale si è sempre basato su una precisione quasi scientifica. Per decenni, le recensioni si sono concentrate su freddi dati numerici: cavalli vapore, millisecondi sullo scatto da zero a cento, capacità di carico e coefficienti di aerodinamica. Il car influencer, al contrario, scardina questo approccio accademico e democratizza l'esperienza dell'auto, traducendola in sensazioni immediate, viscerali e accessibili a chiunque.

In questa nuova narrazione, l'efficienza meccanica passa in secondo piano rispetto all'**impatto emotivo**. Lo spettatore non vuole più solo sapere come l'auto si comporta su strada, ma vuole sentire com'è trovarsi a bordo. Attraverso l'uso di microfoni ad altissima fedeltà, **il suono diventa il vero protagonista del contenuto**, dando vita a un fenomeno di immenso successo: l'ASMR automobilistico. Il "click" secco e metallico di una portiera premium che si chiude, il fruscio delicato delle dita che accarezzano la pelle Alcantara del volante, o il rumore soddisfacente dei tasti fisici rimasti sulla plancia si trasformano in stimoli sensoriali. Anche il rombo dello scarico viene catturato non più da lontano, ma posizionando le telecamere a livello dell'asfalto, per restituire tutta la brutalità o la fluidità del motore.

Questo approccio sposta il focus dallo status tecnico allo **status estetico e visivo**, amplificato da inquadrature cinematografiche e dinamiche. L'auto cessa di essere un mero insieme di componenti ingegneristiche e diventa un ecosistema di texture, luci d'ambiente e vibrazioni. Attraverso lo schermo verticale di uno smartphone, il car influencer annulla le distanze fisiche, trasformando lo spettatore da semplice osservatore passivo a passeggero virtuale, immerso in un'esperienza multisensoriale che precede e, spesso, determina il desiderio d'acquisto.

Il paradosso della credibilità e la sfida delle auto elettriche cinesi

Il futuro dei car influencer si gioca sulla fiducia, proprio mentre il mercato vive una **rivoluzione epocale**: l'invasione dei brand elettrici cinesi. Marchi emergenti come BYD, Geely o Xiaomi stanno ridefinendo la mobilità con vetture che sembrano veri e propri computer su ruote. In



questo scenario, il pubblico manifesta un forte scetticismo verso la tecnologia sconosciuta e l'affidabilità delle batterie. Il creator non può più limitarsi a recensioni entusiaste; per mantenere la propria credibilità, deve diventare un filtro critico e indipendente. La community cerca risposte oneste sull'autonomia reale, sui bug del software e sulla qualità dei materiali nel lungo periodo. Il car influencer di successo si trasforma così in un consulente trasparente, l'unico capace di tradurre l'incertezza tecnologica in fiducia. Evidenziare i difetti di un'auto cinese o criticare la scelta di eliminare i tasti fisici non lo penalizza ma ne aumenta il valore.

Conclusione

L'ascesa dei car influencer dimostra che l'automobile ha cessato di essere un semplice oggetto di ingegneria meccanica per trasformarsi nell'estensione digitale della nostra quotidianità. Se un tempo la scelta di una vettura era guidata da consumi, cilindrata e affidabilità stradale, oggi l'esperienza d'acquisto passa attraverso la capacità di un veicolo di integrarsi con i nostri schermi, i nostri sensi e i nostri valori.

I creator non si limitano più a recensire un prodotto, ma hanno responsabilità più grandi: ne codificano il linguaggio per le nuove generazioni, trasformando l'abitacolo in uno studio di registrazione e il test drive in un'esperienza estetica e sensoriale, così da determinare, a volte, l'acquisto. In questo scenario in cui il confine tra software e carrozzeria è ormai invisibile, il car influencer non è più un semplice appassionato che parla a una telecamera, ma colui che modella l'immaginario collettivo della mobilità di domani.



Il tuo business ha un potenziale infinito. Il tuo software anche.



APPLIA: le soluzioni digitali che liberano la tua crescita,
nel rispetto del pianeta.

Stanco di software rigidi che rallentano le tue ambizioni?

Noi di **APPLIA** costruiamo l'ecosistema digitale perfetto per te.

Dimentica i limiti standard e scopri soluzioni create per amplificare la tua efficienza e proiettare il tuo brand nel futuro.

Sviluppo su Misura: Vantaggio Competitivo Immediato.

Il tuo business è unico. Il tuo software gestionale e le tue app (iOS & Android) dovrebbero esserlo altrettanto. Trasformiamo i tuoi processi in un'esperienza digitale fluida che conquista i tuoi clienti e potenzia il tuo team.

OXYGEN CRM: Clienti Illimitati, Costi Controllati.

Finalmente un CRM che si adatta a te, e non viceversa. Con OXYGEN CRM, l'unico limite è la tua crescita. Gestisci i contatti, ottimizzi le vendite e costruisci relazioni durature senza mai preoccuparti del numero di utenti.

Cloud & Hosting Sostenibile:

Performance che fanno bene al business e al pianeta.

Velocità, sicurezza e responsabilità. La nostra infrastruttura Cloud e l'hosting WordPress ottimizzato (OxygenWP) garantiscono al tuo business la massima performance con un'impronta ecologica minima. Sii più veloce dei tuoi competitor, in ogni senso.

Non adattarti al futuro. Crealo. Scopri la soluzione su misura per te..

Visita www.applia.it per una consulenza gratuita



"Attrarre, convertire, vendere e fidelizzare!"

ZeroKilled.it, marketing & comunicazione

OK!MISSION

*"Ogni giorno Vi **AIUTIAMO**
ad affrontare le **SFIDE** più complesse,
ogni giorno Vi offriamo gli **STRUMENTI**
per **DISTINGUERVI** dalla concorrenza."*



OK!MARKETING



OK!COMUNICAZIONE



OK!PUBBLICITA'



OK!TRADEMARKETING



OK!FORMAZIONE



OK!FINANZIAMENTI

Fatti notare,

scegli ZeroKilled!



WEB: www.zerokilled.it **EMAIL:** info@zerokilled.it **INFOLINE:** +39 392 536 4267

IL BOOM DELLE MICROCAR COME SOLUZIONE PER DECONGESTIONARE LE GRANDI CITTÀ

Le grandi metropoli europee sono ormai al collasso, soffocate da un traffico insostenibile e dalla carenza di parcheggi, scenario nel quale le microcar elettriche emergono come la vera svolta per la mobilità urbana di oggi. Questi quadricicli ultracompatti ridisegnano il concetto di spostamento cittadino, dimezzando l'ingombro stradale rispetto alle auto tradizionali e azzerando le emissioni, rappresentando un'alternativa agile e sicura. Il loro boom commerciale risponde alla necessità di decongestionare i centri storici, restituendo spazio vitale e aria pulita agli abitanti.



La rivoluzione dello spazio

Le città oggi sono caratterizzate dalla **congestione stradale** e dalla carenza perenne di posti auto, elementi che rappresentano una delle principali fonti di stress per i cittadini e di inefficienza per l'economia urbana. In questo contesto di paralisi, la gestione dello spazio pubblico è diventata la sfida principale per gli urbanisti. La vera rivoluzione introdotta dal boom delle microcar risiede proprio nella loro capacità di ottimizzare e ridefinire l'occupazione del suolo stradale. Con una lunghezza che raramente supera i due metri e mezzo e una larghezza contenuta, questi quadricicli occupano circa la metà, se non un terzo, delle berline tradizionali e dei moderni Suv. Questa drastica **riduzione volumetrica** si traduce immediatamente in un vantaggio strategico per la viabilità dei centri storici e delle aree con molti abitanti.

L'incubo quotidiano della **ricerca del parcheggio**, un'attività che occupa molto tempo, viene virtualmente azzerato. Le microcar sono in grado di sfruttare ogni spazio ed angoli morti della carreggiata che risulterebbero totalmente inutilizzabili per qualsiasi altra vettura standard. Inoltre, questi veicoli possono essere parcheggiati in perpendicolare rispetto al marciapiede nei posti tradizionali, triplicando di fatto la capacità di sosta a parità di superficie lineare disponibile. Liberare le strade dalle vetture che girano a vuoto alla disperata ricerca di un posteggio significa eliminare una quota notevole di traffico, fluidificando la

circolazione generale e riducendo le code ai semafori.

Questo **approccio minimalista alla mobilità** non offre soltanto un beneficio individuale in termini di tempo risparmiato e stress psicologico evitato, ma innesca un meccanismo che coinvolge l'intera collettività. Le amministrazioni locali, infatti, vedendo decongestionate le aree di sosta tradizionali, possono finalmente modificare lo spazio pubblico, migliorandolo. Superfici precedentemente destinate a distese di asfalto per i parcheggi delle auto possono essere progressivamente riconvertite e restituite alla cittadinanza sotto forma di ampi marciapiedi, nuove piste ciclabili protette, corsie preferenziali per i mezzi pubblici, aree verdi e pedonali. La microcar, dunque, non è solo un mezzo di trasporto alternativo e ma uno strumento urbanistico attivo, capace di restituire vivibilità alle città.

Le microcar sono adatte a tutti

L'evoluzione del **mercato delle microcar** rappresenta uno dei fenomeni più significativi della mobilità contemporanea. Inizialmente erano rivolte a una nicchia commerciale ben precisa, infatti questi veicoli erano considerati i sostituti dei ciclomotori da quattordici pollici, destinati ad adolescenti appartenenti a famiglie con elevate disponibilità economiche. Oggi lo scenario è cambiato: la microcar è un quadriciclo leggero desiderato da fasce di utenza a tempo impensabili. Questa metamorfosi è dovuta al fatto che il possesso dell'auto tradizionale non è più visto come uno status symbol imprescindibile, bensì come una fonte di costi fissi e complicazioni logistiche all'interno dell'area urbana.

I **giovannissimi** continuano a rappresentare una colonna portante di questo mercato, attratti da un design sempre più accattivante ma anche dalla possibilità di essere indipendenti, con un mezzo molto più sicuro di uno scooter. La presenza di una carrozzeria chiusa, delle cinture di sicurezza e della protezione dagli agenti atmosferici rassicura i genitori, che vedono in questi mezzi una fase di transizione sicura verso la guida automobilistica regolare. Tuttavia, la vera spinta al boom attuale arriva dall'interesse da parte dei professionisti, dei

manager e dei lavoratori pendolari. Questa categoria di utenti, stanca delle inefficienze del trasporto pubblico locale e delle restrizioni sempre più stringenti delle zone a traffico limitato, ha trovato nella microcar elettrica la risposta perfetta per il tragitto dalla casa al posto di lavoro.

Anche le **famiglie con più veicoli** prendono in considerazione le microcar. Moltissimi nuclei urbani stanno sostituendo la seconda o la terza auto di famiglia, tradizionalmente una citycar a benzina, con un quadriciclo a batteria. Questa scelta è motivata dall'abbattimento immediato dei costi di gestione, dall'esenzione dal bollo e dalle tariffe agevolate per le assicurazioni e i parcheggi blu, oltre alla totale libertà di circolazione anche durante i blocchi del traffico per motivi ambientali. Dalle mamme che accompagnano i figli a scuola nei centri storici, ai professionisti in giacca e cravatta che devono raggiungere rapidamente una riunione d'affari, fino agli anziani che cercano un mezzo facile da manovrare e parcheggiare: la microcar è oggi il mezzo di trasporto più democratico, flessibile e trasversale della città moderna.

Efficienza energetica: la vera sostenibilità di massa

Nel dibattito contemporaneo sulla **transizione ecologica**, l'elettrificazione del trasporto privato viene spesso presentata come l'elemento essenziale contro il cambiamento climatico, ma la semplice sostituzione di un'auto termica con una elettrica rischia di non risolvere il problema alla radice. Muovere un Suv elettrico moderno, il cui peso supera frequentemente le due tonnellate, richiede una quantità immensa di energia elettrica, indipendentemente dalla fonte di produzione. È qui che le microcar introducono una vera e propria rivoluzione, ridefinendo il concetto stesso di efficienza. Infatti, hanno una massa complessiva che per legge rimane al di sotto dei 450-500 chilogrammi e quindi necessitano di molta meno energia rispetto a una normale vettura, per compiere lo stesso identico tragitto urbano.

Inoltre, per costruire una microcar occorrono molte **meno materie prime**, acciaio e plastiche, ma soprattutto **pacchi batteria**

estremamente ridotti, solitamente compresi tra i 5 e i 10 kWh. Questo fattore non solo abbatte l'impronta di carbonio iniziale legata all'estrazione di minerali rari come litio e cobalto, ma riduce l'impatto ambientale al termine del ciclo di vita del veicolo, facilitando le operazioni di smaltimento e riciclo. Una batteria così compatta non necessita delle complesse e costose infrastrutture di ricarica rapida a corrente continua che mettono sotto stress la rete elettrica cittadina. Al contrario, una microcar può fare il pieno di energia in poche ore collegandosi a una comune presa domestica standard da 220V, la stessa che si utilizza per un elettrodomestico, consumando meno di un asciugacapelli in funzione.

Dal punto di vista dell'utente e dell'ecosistema urbano, l'**efficienza energetica** si traduce in una sostenibilità economica e ambientale immediata. I consumi di questi mezzi sono bassissimi (fino a cento chilometri con una spesa energetica irrisoria, spesso inferiore al costo di un biglietto dell'autobus). Inoltre, in un contesto in cui la produzione di energia elettrica non è ancora totalmente decarbonizzata, consumare meno è molto importante. La microcar elettrica dimostra così che la vera transizione ecologica nelle grandi città non si ottiene semplicemente cambiando il tipo di carburante, ma riducendo drasticamente la massa globale dei veicoli che spostiamo ogni giorno, promuovendo un modello di mobilità leggero, razionale e accessibile a tutti.

Sicurezza e convivenza sulla strada

Le microcar sono sempre più diffuse nei centri abitati e questo porta con sé una serie di sfide. Le **amministrazioni** devono ridisegnare la convivenza stradale tra mezzi dalle masse e dalle prestazioni profondamente diverse. Sebbene questi quadricicli leggeri risolvano i problemi di spazio e inquinamento, la loro integrazione in un flusso di traffico dominato da veicoli pesanti, veloci e ingombranti solleva interrogativi. La coesistenza tra una vettura tradizionale da due tonnellate e un quadriciclo elettrico inferiore ai 500 chilogrammi mette in luce una vulnerabilità strutturale oggettiva. Le microcar non sono soggette alle normative di omologazione dei crash-test automobilistici europei, per cui non dispongono di sofisticati

sistemi di sicurezza attiva come l'ABS, il controllo elettronico della stabilità o gli airbag interni.

Per i modelli della categoria L6e, la velocità massima è limitata per legge a 45 chilometri orari. Questo limite crea rallentamenti ed esaspera gli automobilisti tradizionali, specialmente nelle strade a scorrimento veloce. Per tutelare l'incolumità dei conducenti, le principali città italiane come Bologna e Roma stanno attuando una transizione radicale verso il modello delle "Città 30". Il limite di velocità a 30 chilometri orari nei centri storici risponde alla necessità di omogeneizzare l'andatura di tutti i veicoli. Questo protegge non solo le microcar ma anche pedoni e ciclisti.

L'aspetto formativo e comportamentale dei conducenti costituisce un'ulteriore criticità. Molte microcar **sono guidate da adolescenti** di quattordici anni che hanno la sola patente AM e si trovano ad affrontare il traffico caotico delle città senza molta esperienza di percezione del pericolo. Questa carenza si riflette in condotte di guida azzardate. Il nuovo codice della strada contrasta la distrazione al volante punendo severamente chi usa lo smartphone e sanzionando i comportamenti scorretti, in modo da responsabilizzare i giovani automobilisti ma anche far sì che tutti coloro che guidano abbiano consapevolezza del loro comportamento e dei rischi.

Infine, le **istituzioni** locali devono organizzare al meglio gli spazi per la sosta, infatti ad oggi si tende a parcheggiare i quadricicli negli spazi riservati a ciclomotori e motocicli, cosa che genera continui conflitti di spazio. Le ordinanze della Corte di Cassazione hanno chiarito che le microcar devono sostare solo ed esclusivamente negli stalli per i veicoli a quattro ruote ma si rischia così di disperdere spazio prezioso perché le dimensioni sono minori, quindi per rispettare la norma, la cosa migliore sarebbe aggiornare l'architettura delle città, creando spazi specifici per le microcar, affinché si confermino una risorsa collettiva e non una fonte di pericolo.

I modelli più gettonati

La transizione verso una **mobilità cittadina più leggera e sostenibile** è visibile quotidianamente sulle nostre



strade. Il mercato delle microcar, un tempo dominato quasi esclusivamente da piccoli produttori specializzati in veicoli con motori diesel bicilindrici rumorosi e inquinanti, è cambiato grazie all'ingresso dei grandi brand automobilistici globali e startup. Oggi, l'offerta si concentra quasi esclusivamente su quadricicli elettrici che combinano un design accattivante, soluzioni tecnologiche innovative e un'estrema efficienza energetica. Questi veicoli non vengono più percepiti come semplici ripieghi per chi non possiede la patente automobilistica, ma come veri e propri concentrati di ingegneria urbana, progettati per rispondere alle esigenze di brevi spostamenti all'interno dei centri storici bloccati dal traffico e delle aree a traffico limitato.

Il fenomeno che ha scatenato l'attuale boom delle vendite in Italia e in Europa è iniziato grazie al **Gruppo Stellantis**. L'azienda ha intuito prima di altri il potenziale dei quadricicli leggeri, immettendo sul mercato veicoli accessibili, ricaricabili a casa e rivolti ai giovani. La capostipite di questa nuova era è la **Citroën Ami**, improntata sul minimalismo più assoluto. La Ami ha pannelli simmetrici per la parte anteriore e posteriore e portiere identiche che si aprono in direzioni opposte. Questi dettagli riducono i costi di produzione e i prezzi

di listino. Con una velocità massima di a 45 chilometri orari, un'autonomia di circa 75 chilometri e la possibilità di rigenerare completamente la batteria in sole tre ore tramite una comune presa domestica, è diventata in breve tempo la regina indiscussa delle vendite, apprezzata sia dai teenager sia dalle aziende di car sharing.

Sulla stessa piattaforma, successivamente è stata sviluppata la **Fiat Topolino**, molto apprezzata sul mercato italiano anche per la nostalgia del vecchio modello. La Topolino reinterpreta in chiave moderna il fascino e lo stile della mitica icona degli anni Trenta e della successiva Fiat 500, incarnando lo spirito

della "Dolce Vita". Rispetto alla Ami, ha finiture più curate, fari circolari cromati e una gamma di colori che richiama le atmosfere balneari italiane. La vera unicità di questo modello risiede nella disponibilità della versione "Dolcevita", una variante completamente aperta priva di portiere laterali, sostituite da eleganti cordoni nautici, e dotata di un tetto in tela avvolgibile. Questa configurazione la rende l'oggetto del desiderio non solo per i centri urbani, ma anche per le località turistiche costiere, dimostrando come una microcar possa unire la massima funzionalità ecologica a un forte impatto estetico ed emozionale.

Oltre alle proposte più economiche e minimaliste, ci sono anche quelle di fascia premium. In questo segmento spicca la **Microlino**, sviluppata dall'azienda svizzera Micro e assemblata interamente in Italia. Si ispira alle celebri microvetture con carrozzeria a uovo degli anni Cinquanta, come l'Isotta, mantenendo la caratteristica apertura del portellone anteriore che permette ai passeggeri di scendere direttamente sul marciapiede quando si parcheggia in perpendicolare. Disponibile sia nella versione Lite che nella configurazione pesante (capace di raggiungere i 90 chilometri orari e guidabile a 16 anni), la Microlino si distingue per una

scocca in acciaio e alluminio che eleva gli standard di sicurezza, interni curati nei minimi dettagli e un'autonomia eccezionale che può superare i 170 chilometri con una singola carica. Un'altra interessante opzione è la XEV Yoyo, un quadriciclo pesante (L7e) che ha introdotto per primo su larga scala la filosofia del battery swapping nel panorama automobilistico europeo. La Yoyo offre l'abitabilità, la dotazione tecnologica e i dispositivi di comfort di una vera citycar di segmento superiore, compresi l'aria condizionata, l'ABS e un grande schermo digitale per l'infotainment. La sua vera rivoluzione risiede però nella gestione dell'energia: oltre a poter essere ricaricata alla spina come tutti gli altri veicoli elettrici, consente di sostituire i moduli della batteria scarichi con altri completamente carichi in meno di cinque minuti presso stazioni di servizio convenzionate. Questa soluzione elimina l'ansia da ricarica e i tempi di attesa, rendendo il veicolo ideale per i professionisti o per le flotte aziendali che necessitano di una produttività continua h24.

Nel panorama dei costruttori di minicar, marchi storici come **Aixam** e **Ligier** hanno saputo rinnovare completamente la propria offerta. La Ligier Myli ad esempio, ha un bagagliaio estremamente capiente, un servosterzo elettronico molto fluido e un sistema

multimediale avanzato con schermo touch da 10 pollici compatibile con Apple CarPlay e Android Auto. Il vero punto di forza è la modularità della sua batteria: i clienti possono scegliere tra diverse capacità energetiche, arrivando fino a una versione top di gamma capace di garantire un'autonomia record di circa 190 chilometri, un valore che la pone al vertice assoluto della categoria L6e e che estende l'utilizzo del mezzo ben oltre i confini del semplice quartiere cittadino.

Infine, abbiamo soluzioni innovative progettate per ottimizzare i flussi del traffico e dello sharing di massa, come la Mobilize Duo di Renault, che propone la disposizione dei due posti in tandem (il passeggero siede esattamente dietro al conducente), una scelta ingegneristica che permette di ridurre la larghezza del veicolo al minimo indispensabile per affrontare il traffico con l'agilità di un motociclo. Costruita per oltre il 50% con materiali riciclati e dotata di portiere con apertura ad ali di gabbiano per evitare l'ingombro laterale durante l'uscita dal mezzo, rappresenta la massima espressione dell'efficienza logistica nella mobilità. Questo variegato panorama di modelli dimostra come l'industria automobilistica stia rispondendo con creatività e tecnologia alle esigenze di una

mobilità urbana finalmente sostenibile e flessibile.

Conclusione

Il boom delle microcar non è più una semplice moda passeggera, ma il sintomo concreto di una rivoluzione urbana. Tra traffico crescente e spazi ridotti, questi piccoli veicoli rispondono con efficacia e zero emissioni alle sfide della città moderna. Ingombrano meno, si parcheggiano facilmente, agevolano l'ingresso dei giovani alla mobilità e rendono i centri storici più sostenibili.



FIAT TOPOLINO



Fatti Guidare
dalla Passione per
l'Eccellenza Meccanica.



- ✓ **Riparazioni meccaniche**
- ✓ **Riparazioni elettriche**
- ✓ **Vendita ed installazione pneumatici**

Via XXV Luglio 75, Orta Nova (FG) - T. 324 7737242 - meccatroniccarservice@gmail.com



ELICONA

BIOEDILIZIA - RESTAURO

CASE in LEGNO

35 anni - forniture e servizi

www.eliconasas.com





ESSETISTUDIO

INGEGNERIA • ARCHITETTURA • DESIGN



ESSETISTUDIO SRL STP – Via F.lli Rosselli , 25 – Castelfidardo (AN)
Tel: +39 0717822337 – Web: www.essetistudio.eu - Email: info@essetistudio.eu



www.fluido-tecnica.it

Gas tecnici in bombole
Ricambi e accessori
per saldatura
info@fluido-tecnica.it
055-8970549



**La rivista
indispensabile
per chi opera
nel settore
automotive**



Il mensile che, da oltre 20 anni, pensa al Vostro aggiornamento professionale.



IM ISO-MOTORI è il mensile tecnico per i centri di

revisione, per gli allestitori e gli autoriparatori, le associazioni di categoria, gli autotrasportatori e tutti coloro che lavorano nel mondo dell'auto.

Dedicato agli addetti del settore, fornisce aggiornamenti legislativi, consulenza tecnica e amministrativa, novità su infrastrutture e trasporti.

Il leitmotiv è il tema della sicurezza stradale, sulle 3 direttrici: veicoli, persone, strade.

Abbonati a IM ISO-MOTORI nella formula da te preferita, potrai usufruire dell'offerta promozionale per un anno intero.



ISO MOTORI - 999 VOLTE SICURI
COLLAUDI - REVISIONI - OMOLOGAZIONI - ALLESTIMENTI

La rivista da 20 anni al fianco dei centri di revisione. Tutto quello che devi sapere sulle norme del codice della strada
TITOLO III - DEI VEICOLI
(da Art. 46 ad Art.114)

Scegli il tuo abbonamento a IM



- invio rivista per 10 numeri,
- formato cartaceo,
- ticket per effettuare domande tecniche all'esperto.

70€



- invio rivista per 10 numeri,
- formato pdf,
- pagina web per effettuare domande tecniche all'esperto.

42€

Per richiedere il tuo abbonamento collegati al sito
www.isomotori.it
info@isomotori.it

Partita IVA?

**Quanto ti è costata
la tua auto aziendale?**



Con i brevetti Businesscar Group risparmi a partire dal 59% del costo auto.



Puoi arrivare sino al 223% con i nostri bonus e logo car advertising.



**FINALMENTE
UN'AUTO AZIENDALE
A COSTO ZERO!**

businesscar.it

La soluzione per scaricare
al 100% l'auto aziendale

 www.businesscar.it

**L'AIRBAG
FISCALE
DELL'AUTO
AZIENDALE**

200xCento.com

 www.200xCento.com





PROGETTI SRL

sede legale **via Saffi 10** | 40131 **Bologna**

sede operativa **via Enrico Mattei 52/2 A,B,C** | 40138 **Bologna**

Tel. **0516014990** | **info@businesscar.it** | **www.businesscar.it**