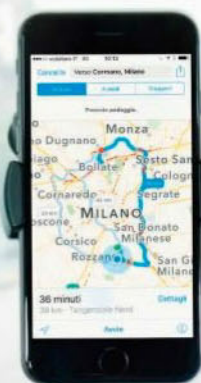


# COME TI EVITO IL TRAFFICO

Molte applicazioni per smartphone promettono di rendere la vita facile all'automobilista, consentendogli di sfuggire agli ingorghi. Ne abbiamo testate otto. Con risultati molto diversi

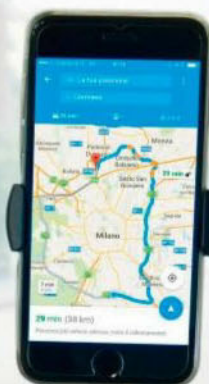
di **Emilio Deleidi** e **Carlo Di Giusto**  
(hanno collaborato Cosimo Murianni,  
Ottavio Tonti e Alessio Viola)  
foto di **Paolo Carlini** e **Giovanni Tagini**



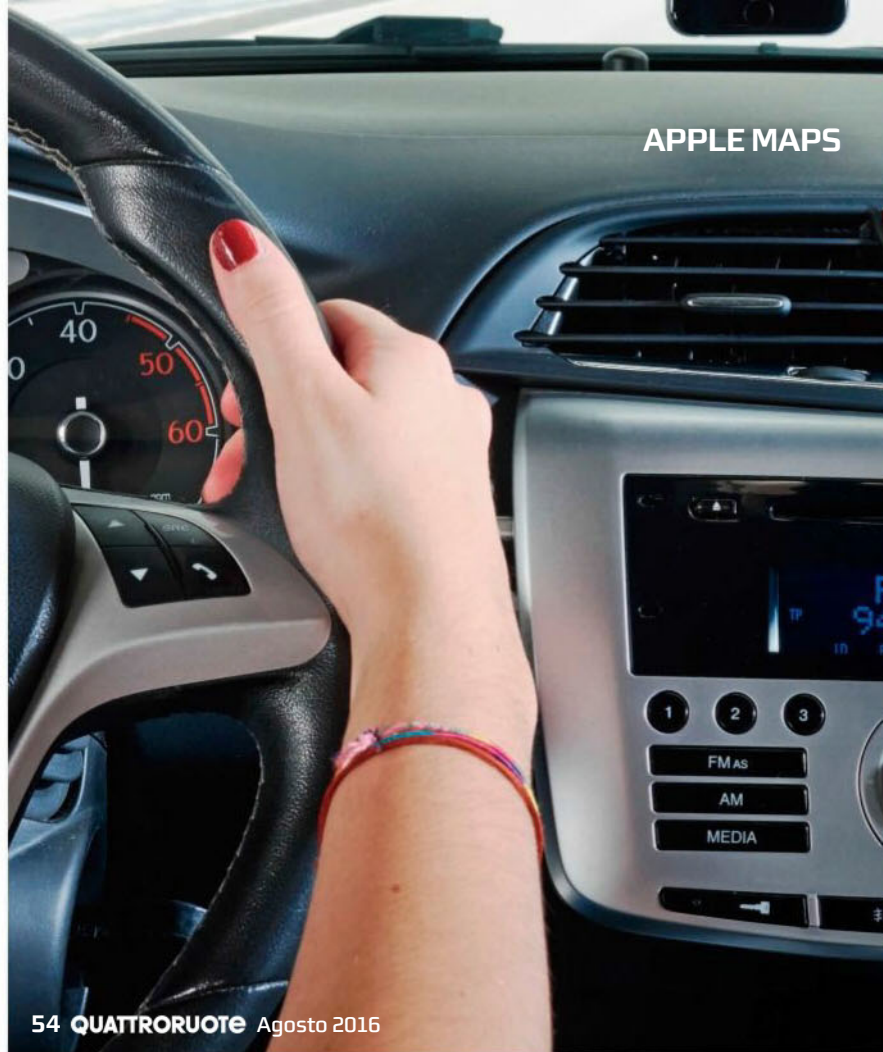
APPLE MAPS

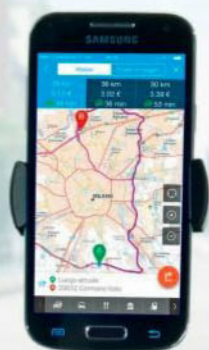


iCOYOTE

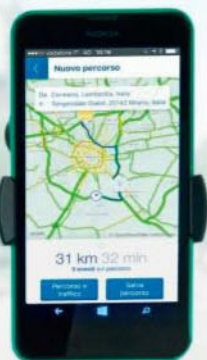


GOOGLE MAPS

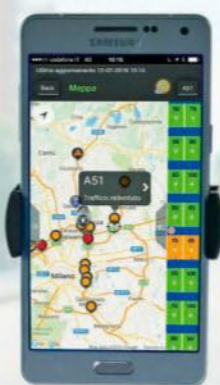




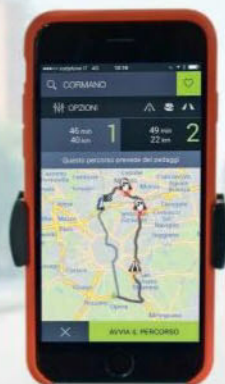
HERE MAPS



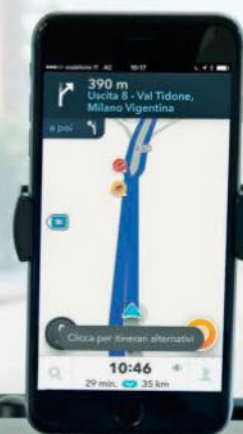
MY WAY



VAI ANAS PLUS



VIAMICHELIN



WAZE

**N**

oi italiani passiamo mediamente 19 ore all'anno imbottigliati nel traffico. Tempo veramente perso, sottratto ad altro, tempo che non riavremo indietro in nessun modo. Va ancora peggio a chi abita nelle metropoli: i milanesi addirittura via 24 ore in coda, i milanesi addirittura 52, più del doppio. Eppure, sostiene Inrix, l'istituto di ricerca sui dati del traffico che ha pubblicato il suo report all'inizio di quest'anno, la congestione sulle nostre strade è in calo: sarebbe l'effetto, tra l'altro, di un miglioramento del tra-

sporto pubblico, della ridotta necessità di spostarsi. Ma anche della tecnologia: oggi, utilizzando uno smartphone, la connessione dati e un'app gratuita, chiunque è in grado di anticipare, schivare o quantomeno tenere conto di code, ingorghi, rallentamenti. Vediamo come.

#### SCAMBIO DATI

Quel parallelepipedo sottile di metallo, plastica e vetro che ci portiamo sempre addosso, lo smartphone, è la chiave di tutto. Non solo perché ci permette di ricevere informazioni, ma soprattutto perché è in grado di inviarle. Per esempio, semplificando, un cellulare sa dove si trova, sa in

che direzione sta andando e sa a quale velocità si sta spostando. Questa impressionante mole di dati, moltiplicata per il numero di telefonini in circolazione, viene aggregata ed elaborata automaticamente nei centri di controllo delle società informatiche e quindi restituita agli utenti sotto forma d'informazioni in tempo reale sulla situazione delle strade: se la velocità media dei telefonini in uno specifico tratto è ritenuta normale, significa che il traffico è scorrevole; se è più bassa, vuol dire che ci sono rallentamenti; se è ancora inferiore, con buona probabilità c'è una coda. Il dato sul traffico è pertanto tempestivo, accurato e affidabile. In questo modo, il

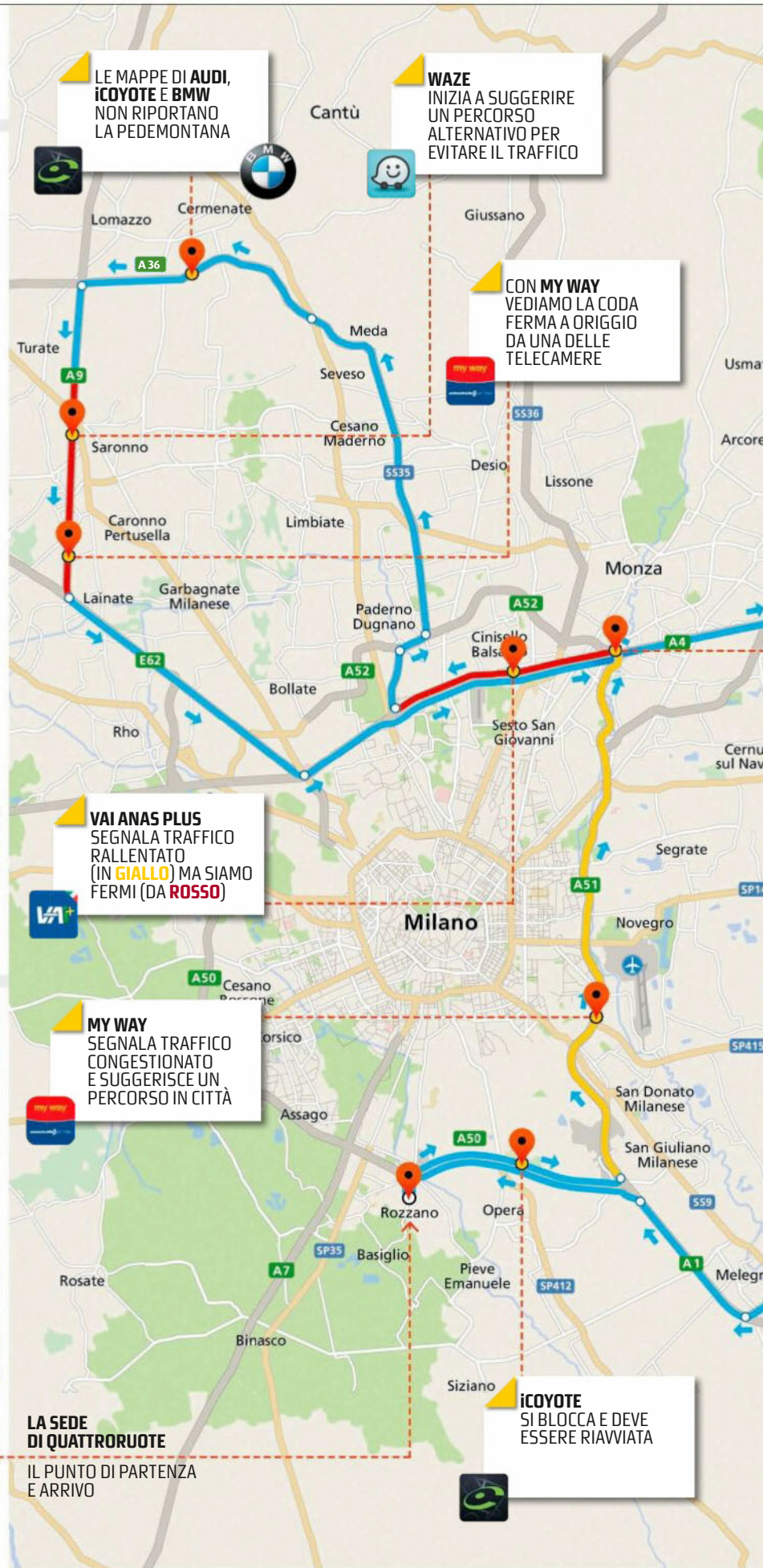




## IL PERCORSO

## A CACCIA DI CODE

➔ **PER LA NOSTRA PROVA** abbiamo selezionato un percorso e un orario (le 8 del mattino) che garantissero la certezza d'imbattersi in situazioni di traffico. Abbiamo dunque viaggiato sulle tangenziali di Milano, su un tratto urbano della Torino-Trieste, su una superstrada (la Milano-Meda), sull'A9 Milano-Como e su alcune nuove arterie, come la Pedemontana Lombarda e la Teem (Tangenziale esterna Milano), per verificarne la presenza nella cartografia. Quanto alle app, la scelta è caduta su quelle gratuite più utilizzate ai fini della navigazione e delle informazioni sul traffico. La loro funzionalità è però legata alla disponibilità di una connessione dati efficace e costante: un requisito non sempre rispettato su tutto il territorio nazionale. Inoltre, il costo della connessione dipende dal proprio tipo di contratto con il fornitore del servizio. Infine, per correttezza non abbiamo voluto giudicare la nostra app, denominata Q Traffic, che però vi segnaliamo.





GOOGLE MAPS,  
iCOYOTE E WAZE  
SUGGERISCONO  
PERCORSI  
ALTERNATIVI

OGGI CON UNO SMARTPHONE  
SI POSSONO OTTENERE  
RISULTATI MIGLIORI  
DI QUELLI OFFERTI  
DAI NAVIGATORI DI BORDO

LE MAPPE DI  
iCOYOTE E BMW  
NON RIPORTANO  
LA TEEM

SUL NAVIGATORE  
DELL'AUDI  
LA BREBEMI  
NON C'È

Nella cartina abbiamo riportato  
in azzurro il percorso effettuato,  
in rosso i tratti congestionati  
e in giallo quelli con traffico  
rallentato. Abbiamo poi  
aggiunto alcune annotazioni  
sul comportamento delle app

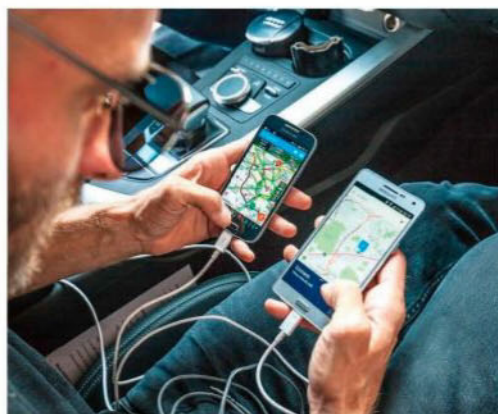
iCOYOTE  
SI BLOCCA PER  
LA SECONDA VOLTA  
E DEVE ESSERE  
RIAVVIATA DI NUOVO

→ software di navigazione può suggerire, se esiste, un percorso alternativo che ci faccia evitare il traffico e, di conseguenza, risparmiare tempo. Non è fantascienza: è quello che succede normalmente, ogni giorno, senza che nessuno se ne renda veramente conto.

### AGGIORNAMENTI COSTANTI

Le applicazioni che promettono di rendere la vita degli automobilisti più facile sono tante: ne abbiamo selezionate otto tra le più gettonate, tutte gratuite e disponibili per i sistemi operativi più diffusi, Android e iOS per cominciare, e con queste, dopo aver fatto incetta di telefonini, siamo andati a caccia del traffico. Tutte le considerazioni che leggete in queste pagine, va detto, si riferiscono all'esperienza d'uso in una mattinata di luglio sulle principali arterie intorno a Milano con l'ultima versione delle app disponibili in quella data. È un fattore del quale tenere conto, perché gli sviluppatori, soprattutto i colossi dell'informatica, tendono ad aggiornare frequentemente i loro prodotti, eliminando i bug e implementando nuove funzioni. Non è escluso, così, che nel giro di qualche settimana il comportamento di un'app possa essere già sensibilmente diverso.

L'obiettivo di questa prova non era tanto valutare i software nelle loro performance di navigazione, per lo meno non direttamente, quanto verificare la loro efficacia nel rilevare e segnalare i punti di maggior congestione e di suggerire, eventualmente, percorsi alternativi.



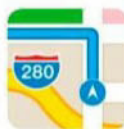


Che poi è quello che ci vuole per partire e rientrare dalle ferie estive, quando la probabilità d'imbatarsi in una maxi-coda diventa altissima.

### ACCORGIMENTI PER L'UTILIZZO

Affidarsi a queste app ha un senso (e, soprattutto, un'utilità) anche se la vostra macchina dispone già di un navigatore satellitare integrato, non importa se di ultima generazione o con qualche primavere sulle spalle: vuoi per le mappe non recentissime, vuoi per l'obsolescenza precoce di cui sono vittima, difficilmente, nonostante il costo spesso esorbitante, tali sistemi tengono il passo delle app. Tanto più oggi, che smartphone e applicazioni si sono evoluti al punto da diventare veramente multitasking e assolutamente compatibili con la guida.

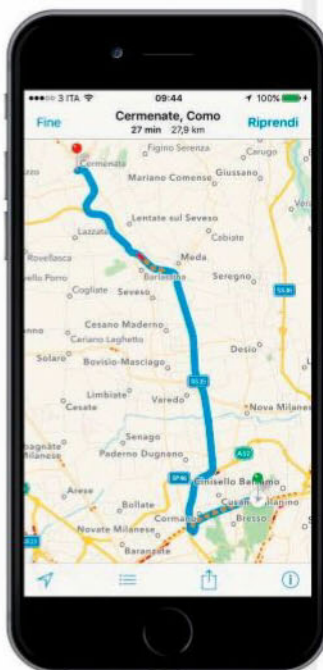
A patto di avere qualche piccola accortezza: per utilizzare uno smartphone in auto come navigatore bisogna necessariamente trovare un sistema per fissarlo



### APPLE MAPS

INFORMAZIONI TRAFFICO	★★★★★
COPERTURA MAPPE	★★★★★
PRESENZA AUTOVELOX	★
LIMITI VELOCITÀ	★
CHIAREZZA INDICAZIONI	★★★★★
FUNZIONI	★★★★☆
FACILITÀ D'USO	★★★★★
INTERFACCIA	★★★★★

Il traffico, in quest'app, viene indicato soltanto in modalità panoramica e non durante la navigazione; non vengono proposti percorsi alternativi in caso di code consistenti. L'applicazione, che si appoggia a TomTom, è aggiornata dal punto di vista cartografico: delle autostrade più recenti sono mappate e considerate a fini della navigazione sia la Pedemontana Lombarda sia la Teem. L'interfaccia è molto reattiva e chiara; lo scorrimento della mappa, durante la navigazione, è fluido e aiuta a non sbagliare le svolte. Comode la funzione Siri per l'immissione della destinazione e l'integrazione con la rubrica di iOS.



#### Pregi e difetti

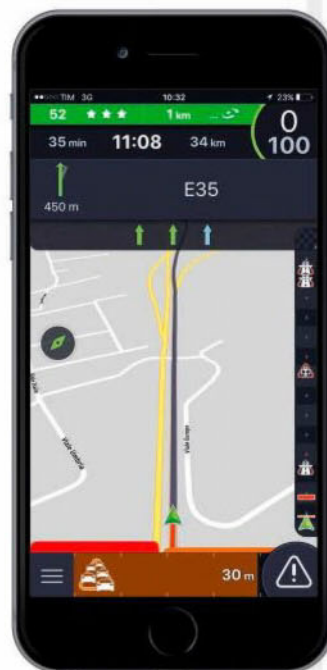
- + Interfaccia chiara e reattiva
- Nessuna indicazione di autovelox e limiti



### ICOYOTE

INFORMAZIONI TRAFFICO	★★★★☆
COPERTURA MAPPE	★★★☆☆
PRESENZA AUTOVELOX	★★★★★
LIMITI VELOCITÀ	★★★★☆
CHIAREZZA INDICAZIONI	★★★★☆
FUNZIONI	★★★★☆
FACILITÀ D'USO	★★★★☆
INTERFACCIA	★★★★☆

L'app francese iCoyote si affida alle segnalazioni della sua community di utilizzatori (4,8 milioni in Europa, secondo lo sviluppatore) per l'aggiornamento in tempo reale delle condizioni delle strade. Efficaci e tempestivi (ma a pagamento) gli avvisi sugli autovelox e molto buona anche la capacità di elaborare percorsi alternativi in caso di traffico. Peccato, però, che durante il test l'app (in versione 10.0.61 su iPhone 6 Plus) si sia bloccata due volte, richiedendo il riavvio e il reinserimento della destinazione. Inoltre, la Pedemontana e la Teem non sono mappate.



#### Pregi e difetti

- + Segnalazione autovelox
- Mancanza di alcune strade

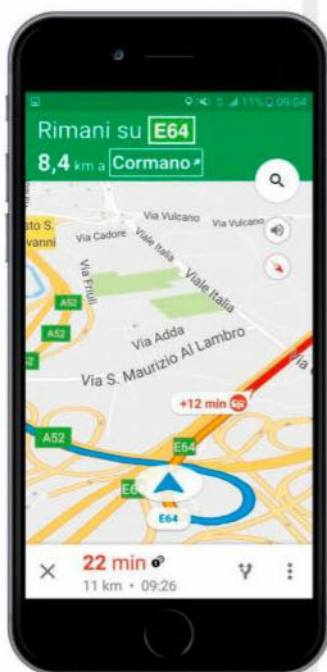




## GOOGLE MAPS

INFORMAZIONI TRAFFICO	★★★★★
COPERTURA MAPPE	★★★★★
PRESENZA AUTOVELOX	★
LIMITI VELOCITÀ	★
CHIAREZZA INDICAZIONI	★★★★☆
FUNZIONI	★★★★
FACILITÀ D'USO	★★★★★
INTERFACCIA	★★★★★

Rimane il punto di riferimento per la navigazione, le informazioni sul traffico, la chiarezza e la facilità d'uso. Tutte le strade percorse, anche le più recenti, sono mappate e monitorate e le informazioni sui rallentamenti o le code vengono indicate chiaramente con un codice di colore logico e intuitivo. Specifiche etichette mostrano i tempi di percorrenza dei tratti congestionati (oppure i minuti di viaggio risparmiati); eventuali cambiamenti dell'ora di arrivo prevista o del percorso vengono segnalati con messaggi specifici. Maps non ha però la funzione autovelo, né riporta i limiti di velocità.



### Pregi e difetti

- + Facilità d'uso e completezza mappe
- Non segnala limiti di velocità e autovelo



## HERE MAPS

INFORMAZIONI TRAFFICO	★★★★★
COPERTURA MAPPE	★★★★★
PRESENZA AUTOVELOX	★
LIMITI VELOCITÀ	★★★★★
CHIAREZZA INDICAZIONI	★★★★★
FUNZIONI	★★★★★
FACILITÀ D'USO	★★★★☆
INTERFACCIA	★★★★☆

L'interfaccia di questa app è chiara, semplice e pulita, con indicazioni precise e intuitive; la cartografia è aggiornata con le autostrade più recenti, in particolare la Pedemontana Lombarda e la Teem. La presenza di traffico è evidenziata correttamente in modalità mappa; l'app calcola automaticamente il ritardo nella proposta degli itinerari, ma non propone percorsi alternativi in caso di code importanti. Lungo il tragitto viene indicato anche il limite di velocità, ma in qualche caso in maniera erronea. Buona la fluidità di scorrimento della mappa durante la navigazione.



### Pregi e difetti

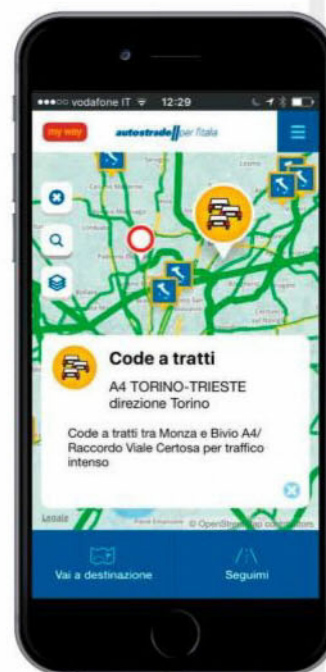
- + Indicazioni sul traffico corrette
- Non segnala limiti di velocità e autovelo



## MY WAY

INFORMAZIONI TRAFFICO	★★★★★
COPERTURA MAPPE	★★★★★
PRESENZA AUTOVELOX	★★★★★
LIMITI VELOCITÀ	★
CHIAREZZA INDICAZIONI	★★★★★
FUNZIONI	★★★★★
FACILITÀ D'USO	★★★★★
INTERFACCIA	★★★★☆

È l'app di Autostrade per l'Italia, società che gestisce oltre 3.000 chilometri della rete nazionale a pedaggio. Una volta impostata la destinazione, fornisce informazioni sugli eventi presenti lungo il percorso: a volte si limita a indicare la presenza di code o rallentamenti senza precisarne la lunghezza, altre invece fornisce la velocità media del traffico. Comoda la possibilità di visualizzare le immagini delle telecamere lungo il tragitto e nelle aree di servizio. L'app riporta le tratte coperte dal Tutor e offre la possibilità di vedere i notiziari video realizzati dalla società.



### Pregi e difetti

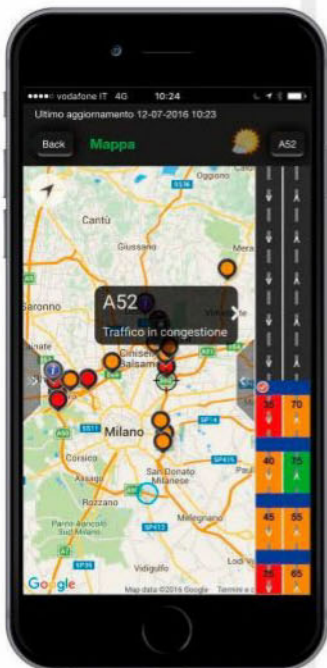
- + Disponibilità immagini delle telecamere
- L'interfaccia non è delle migliori



## VAI ANAS PLUS

INFORMAZIONI TRAFFICO	★★★★★
COPERTURA MAPPE	★★★★★
PRESENZA AUTOVELOX	★
LIMITI VELOCITÀ	★
CHIAREZZA INDICAZIONI	★★★★★
FUNZIONI	★★★★
FACILITÀ D'USO	★★★★★
INTERFACCIA	★★★★★

L'app dell'Anas, che gestisce 25.000 chilometri di strade e autostrade, è semplice e intuitiva, ma non offre la funzione navigazione. Gli eventi sulla viabilità vengono riportati sulla cartografia, che è aggiornata: sfiorando i pallini (arancioni o rossi) presenti sulla mappa si aprono le informazioni di base, con un secondo tocco si entra nel dettaglio. A questo si aggiungono informazioni grafiche (di colori diversi) sul traffico intorno alle grandi città, dettagli sui flussi (con velocità media) e bollettini con notizie. Il sistema è più semplice rispetto ad altri, ma ha una sua immediatezza.



### Pregi e difetti



Facilità e immediatezza d'uso



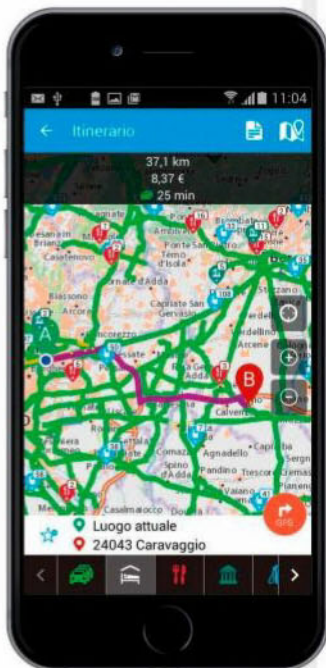
Non dispone della navigazione



## VIAMICHELIN

INFORMAZIONI TRAFFICO	★★★★★
COPERTURA MAPPE	★★★★★
PRESENZA AUTOVELOX	★
LIMITI VELOCITÀ	★★★★☆
CHIAREZZA INDICAZIONI	★★
FUNZIONI	★★★★
FACILITÀ D'USO	★★★★☆
INTERFACCIA	★★

L'app di ViaMichelin segnala con buona precisione gli ingorghi, indicando anche la distanza alla quale si trovano. Però la parte di navigazione risulta molto debole e si limita alle indicazioni di direzione: la mappa non è, infatti, direzionale. L'interfaccia, inoltre, è lenta e poco reattiva. L'applicazione è comunque aggiornata: sulla cartografia sono presenti le autostrade più recenti, sia la Teem sia la Pedemontana. Buone le indicazioni sui lavori in corso; in caso di traffico non vengono però proposti degli itinerari alternativi.



### Pregi e difetti



Indicazioni sul traffico precise



La funzione navigazione è debole



## WAZE

INFORMAZIONI TRAFFICO	★★★★★
COPERTURA MAPPE	★★★★★
PRESENZA AUTOVELOX	★★★★☆
LIMITI VELOCITÀ	★★★★☆
CHIAREZZA INDICAZIONI	★★★★★
FUNZIONI	★★★★☆
FACILITÀ D'USO	★★★★★
INTERFACCIA	★★★★★

Waze è la variante giocosa e social dell'essenziale Maps: Google ha differenziato parecchio i suoi prodotti, almeno per quanto riguarda le modalità di utilizzo e le funzionalità. Se per copertura, precisione e tempestività delle informazioni sul traffico, le due app si possono sovrapporre, Waze offre in più sia l'indicazione dei limiti di velocità sia la segnalazione di autovelox, pattuglie, lavori, incidenti, prezzi dei carburanti eccetera. Il suo utilizzo presuppone una vocazione a essere piuttosto attivi per mandare le segnalazioni agli altri utenti. Di tanto in tanto, appare della pubblicità.



### Pregi e difetti



Molte funzioni e alta affidabilità



Richiede attenzione durante la guida



alla plancia, in un punto in cui sia raggiungibile senza distogliere troppo lo sguardo dalla strada, e possibilmente collegarlo al vivavoce Bluetooth dell'auto, in modo da sfruttare l'impianto audio originale per le indicazioni vocali e parlare al telefono continuando a seguire le istruzioni di guida.

Di supporti, ne esiste un'infinità: magnetici, da bocchetta, da parabrezza, da

appoggiare alla plancia, da fessura di lettore cd, addirittura dedicati per ogni modello di vettura. È poi altrettanto indispensabile un cavetto per alimentare il cellulare durante il suo utilizzo: le risorse impegnate dallo schermo sempre acceso, dal Gps, dalla connessione dati e dal Bluetooth, infatti, sono tali da scaricare completamente la batteria in pochissime ore.



## CONNESSI E INTEGRATI MA ANCORA IN RITARDO

**I SISTEMI** di navigazione montati su alcuni modelli premium non sono perfetti. Per la nostra prova, abbiamo voluto affiancare alle app due sistemi di bordo tra i più avanzati, sofisticati, connessi (e costosi) del momento: quelli dell'Audi A4 2.0 TDI Avant e della BMW 320d. Per quanto riguarda la station wagon di Ingolstadt, il sistema offre indicazioni visive sulle condizioni del traffico segnalando in giallo e in rosso le situazioni più critiche e ricalcolando in tempo reale l'orario d'arrivo alla destinazione impostata sul navigatore. Anche il sistema di navigazione della BMW, profondamente integrato con la vettura, rileva le condizioni del traffico e segnala eventuali ritardi nella percorrenza del tratto interessato dalla congestione. Come quello dell'Audi, pure quello della 320d si affida a mappe residenti nella memoria del veicolo per garantire la funzionalità anche nelle zone non coperte dalla trasmissione dati. Ciò comporta, inevitabilmente, un certo ritardo nella revisione della cartografia. In effetti,

le loro mappe sono meno aggiornate di quelle delle app utilizzate nel corso del test: su entrambe le vetture provate, per esempio, non erano riportate né l'A58 Teem (Tangenziale esterna Milano) né l'A36 Pedemontana Lombarda (di cui abbiamo percorso il tratto tra Lentate sul Seveso e l'allacciamento con l'A9 Milano-Como); sull'A4 manca pure la BreBeMi. Va detto che sia l'Audi sia la BMW sono attrezzate per scaricare e installare "da sole" gli aggiornamenti attraverso la sim integrata, cosa che in effetti fanno ogni volta che viene rilasciata una nuova mappa. L'anello debole, evidentemente, è ancora il fornitore della cartografia.



← Ecco come si presentano gli schermi dei navigatori della BMW 320d sulla Teem (qui a fianco) e dell'Audi A4 sulla Pedemontana (sopra). Le due autostrade, aperte rispettivamente il 16 maggio e il 5 novembre del 2015, sono invece mappate su tutte le app gratuite (tranne iCoyote)

## SETTE DRITE PER USARLE BENE

### 1 SUPPORTI

Per utilizzare al meglio lo smartphone in auto, procuratevi un supporto: è indispensabile per la sicurezza. In commercio ce ne sono di tanti tipi e di tutti i prezzi.

### 2 BLUETOOTH

Su alcune auto dotate di connettività Bluetooth, le indicazioni vocali vengono impartite attraverso l'impianto audio della vettura, come con i navigatori integrati.

### 3 TELEFONATE

La navigazione non s'interrompe quando si riceve una telefonata; spesso, però, è necessario agire sul telefono per ripristinare la schermata del navigatore.

### 4 PIANIFICAZIONE

Per evitare di maneggiare il cellulare mentre si guida, è meglio impostare destinazioni e percorsi a casa, memorizzandoli nell'app: così, in viaggio basterà richiamarli.

### 5 TRAFFICO

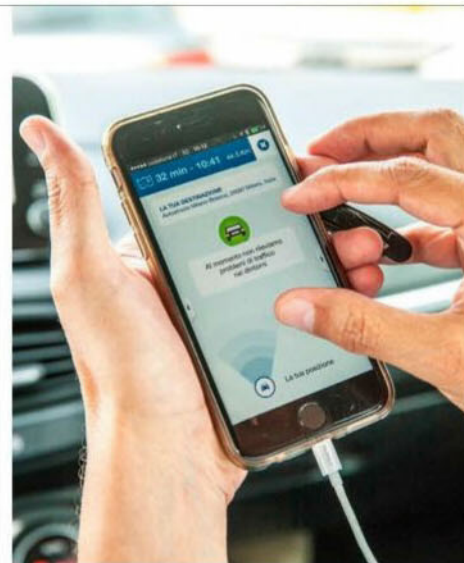
Tendenzialmente, le indicazioni sul traffico delle app sono molto affidabili: vale la pena seguirle, anche se lì per lì possono sembrare illogiche.

### 6 MIRRORING

Alcune app, come Apple Mappe, Waze e Google Maps, possono essere utilizzate con i dispositivi d'infotainment che supportano Car Play e Android Auto.

### 7 PRUDENZA

Pur preziose nelle loro funzioni, le app sono comunque una fonte di distrazione: affidatevi, quando possibile, a indicazioni vocali, tenendo lo sguardo sulla strada.











# DOGS IN CARS

Cani in attesa, cani arrabbiati, tristi o sconsolati: il fotografo inglese Martin Ušborne ha scandagliato il tema del distacco e dell'abbandono. Un'occasione per riflettere sul rapporto tra esseri umani e animali, che troppe volte d'estate si spezza

di Carlo Di Giusto - foto di Martin Ušborne





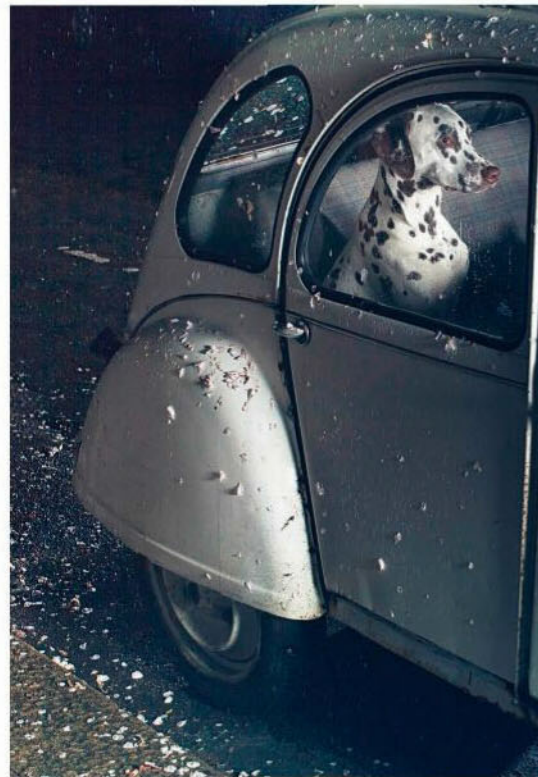
G

uardatele bene queste fotografie: c'è un elemento che le accomuna e non è il soggetto o il contesto. È la luce o, me-

glio, la sua presenza-assenza, il mantello d'oscurità che l'avvolge. I toni di questi ritratti di cani in silenzio dentro le automobili sono volutamente bui e scuri. Sono cani in attesa, talvolta tristi, oppure arrabbiati o sconsolati.

Martin Usborne, quarantatreenne fotografo londinese autore di questi scatti pieni di poesia, una vita intera dedicata ad amare i cani (ha un blog per raccontare quanti animali riesce ad aiutare in un anno), fa risalire l'ispirazione del suo progetto "Dogs in cars" a un episodio della sua infanzia: «Da bambino sono stato lasciato solo in macchina. Non so quando o dove,

neppure per quanto tempo: forse avevo quattro anni, forse nel parcheggio di un supermercato, probabilmente per una quindicina di minuti. I dettagli non contano. Il punto è che mi chiedevo se qualcuno sarebbe tornato. La paura che provavo era forte: temevo di restare solo per sempre». Sin da piccolo, Martin ha sviluppato una forte affinità con gli animali e, in particolare, si è interessato al rapporto con gli esseri umani, soprattutto dopo aver visto un documentario sul maltrattamento dei cani, che l'aveva molto colpito: «Devo dire che sono stato un bambino molto amato, non sono mai stato abbandonato, eppure è chiaro che entrambe queste esperienze sono scaturite dal profondo di me stesso, dalla paura di rimanere solo e inascoltato. Così, quando ho iniziato questo progetto, sapevo che le foto sarebbero state cupe. In un certo senso, stavo







1

← 1) L'elegantissimo levriero Maus su una Mercedes-Benz SL R107. Il progetto di Martin Usborne si compone di 41 immagini, scattate nell'arco di tre anni, di cani fotografati attraverso i finestrini delle auto, per lo più durante la notte. Nelle pagine precedenti, in apertura, il ritratto di Prospero, un weimaraner immortalato su una Citroën DS



2

↓ 2) Burt, un bearded collie a pelo lungo, si affaccia dal lunotto sporco di una vecchia Land Rover Defender; 3) una femmina di dalmata, Margaux, sul divano di una Citroën 2CV; 4) Milo, in attesa del proprietario di una Fiat 500 R degli anni 70. Molto spesso i cani sono stati fotografati da Usborne all'interno di auto storiche



3

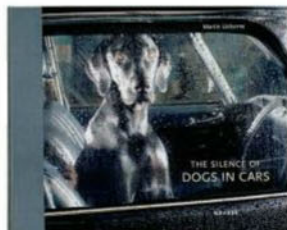


4



## TUTTE LE FOTO DI USBORNE

● "THE SILENCE of dogs in cars" è il titolo del libro fotografico di Martin Usborne che raccoglie tutte le immagini, 40, del suo progetto. La copia firmata dall'autore si può acquistare



direttamente sul sito [martinusborne.com](http://martinusborne.com) (a 25 sterline) o, senza autografo, su Amazon (a circa 45 euro).

↓ 1) Stan, un dogo argentino, attende qualcuno nell'abitacolo di un malconcio Volkswagen Maggiolino; 2) Bones, uno sconsolato Jack Russel, su una Mercedes-Benz W123 Coupé; 3) Shep, in totale solitudine su un pulmino Volkswagen





## LE IMMAGINI DEI CANI IN AUTO DI MARTIN USBORNE EVOCAANO UNO STATO D'ANIMO DI SOLITUDINE E NOSTALGIA



cercando di tornare dentro la mia auto, di risperimentare ciò che non potevo sopportare da piccolo».

### L'ABBANDONO È UN REATO

Parlando di animali, il tema dell'abbandono è quanto mai d'attualità. D'estate, soprattutto. I cani più "fortunati" (si fa per dire) vengono portati nei sovraffollati canili sanitari: in Italia, per dire, sono 60 mila quelli recuperati nei soli mesi di giugno, luglio e agosto degli oltre 100 mila ritrovati durante tutto l'anno. Gli altri, quelli che riescono a sfuggire alla morte, destino che colpisce l'80% dei cani abbandonati, finiscono per ingrossare le file dei randagi e dei rinselvaticiti, che sul nostro territorio sono complessivamente poco meno di un milione.

Le statistiche fotografano un fenomeno che non accenna a diminuire, nonostante l'abbandono (e il maltrattamento)

degli animali sia diventato un reato penale prima con la legge 281/1991, poi con la 189 del 20 luglio 2004. Da allora, va detto, soltanto il numero degli animali lasciati per strada è calato drasticamente, anche per via della tutt'altro che remota eventualità di essere indagati pure per omicidio colposo: in dieci anni, secondo i dati rilevati sulla sola rete autostradale italiana, sono 40 mila gli incidenti e addirittura 200 le persone che hanno perso la vita in sinistri riconducibili alla presenza di animali abbandonati sulla carreggiata. Forse, e anche senza forse, per questo oggi chi si vuole disfare dell'ex amico a quattro zampe lo fa più spesso nelle vicinanze dei canili, nelle città oppure nelle località turistiche. Le possibilità di farla franca, comunque, sono in diminuzione: purtroppo o per fortuna, secondo i punti di vista, le segnalazioni di cani vaganti sono in aumento, probabilmente anche per una

maggior attenzione al fenomeno da parte dei cittadini e per una maggior propensione a intervenire delle forze dell'ordine.

### IL SOCCORSO È UN DOVERE

Per gli automobilisti, la probabilità di investire un animale abbandonato, soprattutto cani e gatti, in un incidente stradale non è poi così bassa come potrebbe sembrare. Per fortuna, il Codice della strada, in particolare l'articolo 189 al comma 9 bis, è molto chiaro sul comportamento da tenere in caso di sinistro in cui è coinvolto un animale: bisogna fermarsi e «assicurare un tempestivo intervento di soccorso agli animali che abbiano subito il danno». È un obbligo e, in quanto tale, per chi non lo rispetta, sono previste conseguenze sotto forma di sanzioni amministrative, che vanno da 410 a 1.643 euro per il conducente e da 82 a 328 per le altre persone coinvolte.





# Religione da pole position QUANDO SCIENTOLOGY SCESE IN PISTA

**P**ochi, forse, lo ricordano, ma c'è stato un tempo in cui Dianetics, la "metodologia in grado di aiutare e alleviare le sensazioni e le emozioni indesiderate", elaborata da L. Ron Hubbard, il fondatore della religione chiamata Scientology, è stata una presenza curiosa nel mondo delle corse americane. Chi è cresciuto negli Usa a metà degli anni 80, infatti, ricorderà come le dirette delle gare di Cart e IndyCar Series e della Imsa GTP, trasmesse dalle televisioni via cavo, erano inframmezzate da mezze dozzine di spot di Dianetics e del libro di Hubbard. Il motorsport, del resto, era un mezzo di comunicazione formidabile per arrivare al grande pubblico e il passo successivo, per la chiesa di Scientology, fu quello di decidere di sponsorizzare direttamente qualcuna delle auto in gara.

## CRISI DI COSCIENZA

La scelta cadde inizialmente sull'Imsa GTP, dove correvano Nissan e Jaguar assieme a qualche prototipo europeo del Gruppo C, come la Porsche 962 del team tedesco dei fratelli Kremer. Questi ultimi, alla ricerca di piloti di grido, avevano ingaggiato nientemeno che Mario Andretti, vincitore a Indianapolis nel '69 e campione del mondo di F.1 nel '78, e suo figlio Michael. Tutto sembrava mettersi per il meglio in vista della gara di Tampa, in Florida, dell'88. Ma quando il grande Mario vide i loghi Dianetics sulla carrozzeria della vettura che si accingeva a portare in gara, sobbalzò: la cosa era troppo in contrasto con la sua fede cattolica, al punto da indurlo a rifiutarsi di scendere in pista. «I fratelli Kramer mi dicevano che si trattava di un sacco di soldi», avrebbe poi raccontato Andretti, «ma io

risposi che non capivano, che non avremmo proprio guidato la macchina, che saremmo stati scommunicati dal Papa, se lo avessimo fatto».

La soluzione arrivò con un compromesso: tolti gli adesivi di Dianetics, sulla vettura comparve il logo della Bridge Publications. Ovvero, della casa editrice che pubblicava il libro di Hubbard e che era stata fondata dalla stessa Scientology... Bastava, comunque, per tacitare le coscienze degli Andretti, che disputarono la corsa, arrivando sesti al traguardo.

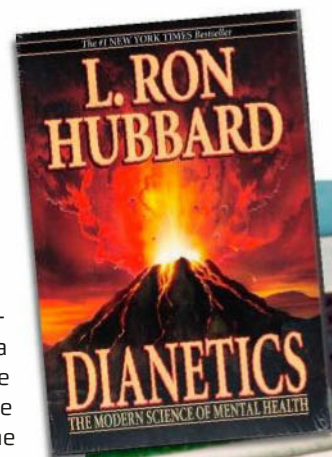
Ma la vicenda non finì lì: altri piloti, infatti, non si sarebbero fatti gli stessi scrupoli nell'accettare il denaro di questa chiesa. Fu il caso di Roberto Guerrero, driver colombiano che aveva disputato un paio di stagioni in F.1 con l'Ensign e la Theodore, senza ottenere grandi risultati, prima di dedicarsi alle gare IndyCar.

A partire dalla seconda corsa del 1988, disputata a Long Beach, la sua Lola-Cosworth, gestita dalla Granatelli Racing, scese in pista con i loghi di Dianetics. «Entrai in contatto con la Bridge Publications tramite i miei amici attori John Travolta e Kirstie Alley», racconta Vince Granatelli, «ma in realtà, all'epoca, non sapevo molto di Scientology».

## PRESENZA INVADENTE

Il manager ricorda anche come la sponsorizzazione fosse inizialmente destinata alla squadra di Roger Penske, che la rifiutò per le pressioni della moglie, decisamente contraria: così l'accordo con la sua squadra andò in porto per tre gare, quelle di Long Beach, Indianapolis e Milwaukee.

Ma la fortuna non fu dalla parte di Guerrero: a Indy, la sua gara durò 16 secondi, finché un altro pilota finito in testacoda lo mandò a sbattere contro un muro. Nel Wisconsin, le cose andarono

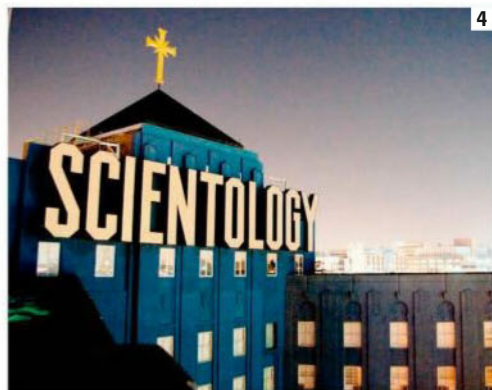


anche peggio: durante le prove, il colombiano perse il controllo della macchina, urtò contro le protezioni, venne portato via in ambulanza e dovette rinunciare a correre. La serie d'incidenti mise fine al rapporto tra il team e Dianetics: Granatelli e Guerrero si resero conto che la presenza degli adepti (50-60 persone, con fiori recapitati al pilota in ospedale) era troppo invadente. Lo spirito di proselitismo dei seguaci di Hubbard era eccessivo anche per il team manager, che preferì rinunciare a quella che lui stesso oggi definisce «una montagna di soldi»: l'equivalente odierno di un milione di dollari a gara, quando il budget attuale, per la maggior parte dei team, è di 370 mila dollari a corsa.

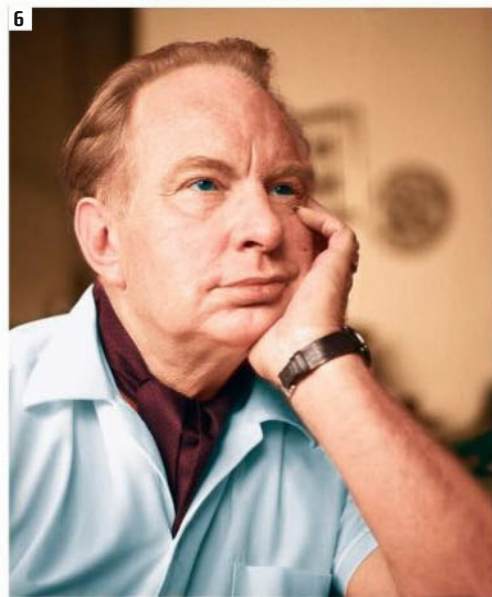
Marshall Pruett



← Scene della presenza di Scientology nelle corse:  
**1)** la Porsche 962 di Mario e Michael Andretti con i loghi della Bridge Publications; **2)** Roberto Guerrero con la Lola-Cosworth di IndyCar, sponsorizzata da Dianetics, e il libro di Hubbard; **3)** Mario Andretti, che si rifiutò di guidare il prototipo con le insegne di quella chiesa



↑ **4)** Una delle sedi di Scientology.  
**5)** L'attore Tom Cruise, uno degli adepti più conosciuti di questa religione.  
**6)** L. Ron Hubbard, il fondatore della chiesa, autore del libro "Dianetics - La scienza moderna della salute mentale"







# NELL'OUTLET DEI CAMBI MERCE

Stock di auto immatricolate, a volte provenienti dall'estero, in vendita a prezzi apparentemente stracciati. Siamo andati a vedere di cosa si tratta. Per capire se convengono davvero

di **Emilio Deleidi** e **Mario Rossi**





V

endesi auto provenienti da cambio merce: quasi certamente avrete sentito (o visto su internet)

questa frase. E vi sarete chiesti se si tratta di veri affari o no. Per risolvere questo dubbio, abbiamo condotto un'indagine in incognito sul campo, i cui risultati sono sintetizzati in queste pagine, visitando alcuni autosaloni che, sul web, pubblicizzano le proprie vetture indicandone proprio questo tipo di provenienza; poi, abbiamo confrontato le loro proposte con quelle che ci hanno fatto le concessionarie ufficiali delle Case, con sedi vicine a quelle dei commercianti.

Prima di analizzare i risultati, però, consentiteci una breve premessa, a beneficio di chi non conosca esattamente i

meccanismi di questo canale di vendita dei veicoli (e di molti altri prodotti).

Un cambio merce è il frutto della cessione di un bene da parte del produttore o del distributore a fronte dell'ottenimento di spazi pubblicitari. L'intermediario che svolge questa attività, conosciuta anche con il termine inglese "bartering" (letteralmente, "baratto"), acquisisce pubblicità su ogni genere di media (televisione, carta stampata, oggi anche internet) e la rivende all'azienda interessata, ricevendo come compenso, al posto del denaro, beni materiali, che poi a sua volta rivenderà, in Italia o all'estero.

Il fatto che questi beni siano acquisiti a valori inferiori a quelli teorici di mercato permette all'operatore di ottenere, dedotti i propri costi di gestione, margini significativi; una parte dei quali va (o dovrebbe

## CITROËN C1

68 CV 5 porte Feel

### CAMBIO MERCE

Car & Car

Zibido San Giacomo (MI)

Prezzo (km 0, 10/2015) € **9.300**

### NUOVO

Automagenta

Cornaredo (MI)

Prezzo € **10.400**

### QUOTAZIONE USATO QRT

Ottobre 2015 € **8.540**

Car & Car si presenta come punto vendita di «auto provenienti da cambio merce pubblicitario»; a questo, la società affianca la vendita di supercar e l'importazione esclusiva delle vetture dell'elaboratore Abt. L'offerta è costituita, al momento della nostra visita, soprattutto da un gran numero di Citroën C1 a km 0. Il prezzo (al quale abbiamo aggiunto il costo del passaggio di proprietà) è superiore alla nostra quotazione dell'usato (la vettura ha nove mesi, anche se non è mai stata su strada); il concessionario ci propone anche due km 0 del febbraio 2016, a 9.800/9.900 euro (con trapasso).



**CITROËN C1**

68 CV 5 porte Shine

**CAMBIO MERCE**Faro Store  
Albino (BG)Prezzo (km 0, 10/2015) € **10.300****NUOVO**Autosogno  
BergamoPrezzo € **12.400****QUOTAZIONE USATO QRT**Ottobre 2015 € **9.370**

Anche la Faro Store, che si trova ad Albino, in provincia di Bergamo, si propone come una società (facente parte del gruppo Nicoli Trasporti) che commercializza auto provenienti da cambio merce con pubblicità e, al tempo stesso, vende supercar. Pure qui troviamo Citroën C1 a km 0, il cui prezzo (trapasso compreso) è più alto della nostra quotazione; l'Autosogno ci propone una versione Feel a km 0 a 9.500 euro, compresi passaggio di proprietà e bollo pagato fino al maggio 2017.

**SSANGYONG TIVOLI**

1.6d Go

**CAMBIO MERCE**Faro Store  
Albino (BG)Prezzo (km 0, 2/2016) € **18.290****NUOVO**Autotorino  
BergamoPrezzo € **17.800****QUOTAZIONE USATO QRT**Febbraio 2016 € **16.080**

Sempre ad Albino abbiamo trovato anche una SsangYong Tivoli a chilometri zero, frutto di un cambio merce e immatricolata da cinque mesi: però il suo prezzo (compreso il passaggio di proprietà) non solo è superiore alla nostra quotazione, ma addirittura a quello di una concessionaria di Bergamo per un esemplare nuovo (a condizione di fare l'ordine entro la fine di luglio). Con un finanziamento (minimo euro 10.000, Taeg 7,09%), si abbasserebbe ulteriormente a 16.900 euro.

**SMART FORTWO**

Coupé 90 CV 0.9 turbo twinamic

**CAMBIO MERCE**Car & Car  
Zibido San Giacomo (MI)Prezzo (km 0, 2/2016) € **14.500****NUOVO**Mercedes-Benz Milano  
MilanoPrezzo € **15.900****QUOTAZIONE USATO QRT**Febbraio 2016 € **13.330**

Oltre alle numerose Citroën, la Car & Car offre vetture di segmenti superiori (Audi, BMW, berline e Suv) e alcune Smart. Quella da noi scelta è una km zero immatricolata in febbraio; la richiesta (trapasso compreso) è superiore alla nostra quotazione per un usato di quel periodo, anche tenendo conto della percorrenza chilometrica nulla dell'esemplare. Aggiungendo il costo del passaggio di proprietà, poi, la maggior spesa per un'analoga auto nuova diventa esigua.

→ andare) a beneficio del cliente. Questa pratica è del tutto legale e, ovviamente, prevede a ogni passaggio la relativa fatturazione. Navigando in internet si possono trovare molte attività (che spesso si auto-definiscono outlet) che vendono, in negozi "fisici" o sul web, prodotti di ogni genere con questo tipo di provenienza: cosmetici, abbigliamento, casalinghi, giocattoli, elettrodomestici. E, naturalmente, macchine.

**PREZZI BASSI, SCELTA LIMITATA**

Fatta questa necessaria premessa, veniamo ai risultati della nostra indagine. Il primo aspetto da mettere in evidenza è che la scelta, quando si parla di cambi merce, è sempre limitata. Può capitare di trovare alcuni modelli in certi periodi, altri in momenti successivi. Insomma, si com-

pra, se si vuole, quello che c'è: al momento della nostra visita, per esempio, era disponibile un gran numero di Citroën C1. L'altro aspetto da sottolineare è che si tratta di chilometri zero, vetture già targate, a volte da mesi, talvolta di prima immatricolazione estera. Aspetti che vanno sempre tenuti presente, anche ai fini della garanzia che, per legge, deve prestare chi vende.

Al di là di queste considerazioni, però, come sempre a "comandare" è il denaro. E, da questo punto di vista, il cambio merce conviene quasi sempre rispetto all'acquisto di un'auto nuova in concessionaria (come si vede dai casi qui riportati). Può capitare, tuttavia, che anche nelle reti ufficiali siano disponibili esemplari a chilometri zero: in queste situazioni la soglia di convenienza può abbassarsi o, addirittura,

azzerarsi. Per non parlare, poi, dell'extra sconto che a volte i dealer ufficiali sono pronti a concedere su auto in pronta consegna, eventualmente abbinato a permuta o finanziamento: offerte che, come abbiamo dimostrato in passato, possono rendere più appetibili l'acquisto di un'auto ancora da immatricolare.

E, a proposito di finanziamento, attenzione anche ai Tan e Taeg: può capitare, infatti, che le reti delle Case dispongano di tassi promozionali in grado di compensare, nell'arco della durata del rimborso, il maggior costo iniziale della macchina.

Insomma, come sempre bisogna fare bene i conti. E seguire la regola che non ci stancheremo mai di ripetere: chiedere più preventivi e non tenere mai conto solamente del prezzo.





TOYOTA

ALWAYS A  
BETTER WAY

**9** MILIONI DI TOYOTA HYBRID NEL MONDO =  
**-67** MILIONI DI TONNELLATE DI CO<sub>2</sub>  
**-25** MILIARDI DI LITRI DI CARBURANTE.

# L'IBRIDO NON È un'opinione



**PASSA ALL'IBRIDO TOYOTA.**

GUIDI PER OLTRE IL **50%** IN ELETTRICO A **ZERO** EMISSIONI  
E **ZERO** CONSUMI, SENZA PRESE E RICARICHE.

**TOYOTA HYBRID.** GUIDA IL MIGLIOR PRESENTE POSSIBILE.

toyota.it

TOYOTA  
HYBRID

I dati sopra riportati si riferiscono ai 9 milioni di clienti nel mondo che hanno acquistato una vettura ibrida Toyota e Lexus dal 1997. La percentuale percorsa in modalità elettrica è ricavata dai risultati ottenuti con il "Test Drive della Verità" in base ai dati del sistema diagnostico del veicolo. I risultati dei test effettuati in collaborazione con Driveco sono consultabili sul sito toyota.it nella sezione "Test Drive della Verità". Valori massimi riferiti alla Gamma Hybrid: consumo combinato 19,6 km/l, emissioni CO<sub>2</sub> 118 g/km.



# PROVE SU STRADA

Sulle sue qualità di guida non si discute. Ma come se la cava, la Giulia, nel confronto a tutto campo con le berline tedesche?







## ALFA GIULIA CONTRO TUTTE

● Inutile girarci attorno, la sfida dell'anno è quella, quanto mai impegnativa, lanciata dall'Alfa alla triade delle berline tedesche, sin qui indiscusse dominatrici del mondo premium. Partita quanto mai difficile, ma non persa in partenza, anzi: se guardiamo alla dinamica di marcia...



Pagina **76**

Medie, ricche e sportive



## SEAT ATECA

● Prima Suv per la Seat, amplia l'offerta nel già affollato panorama delle sport utility compatte. Scelta pressoché obbligata, visto l'orientamento del mercato. Ma non liquidate l'Ateca come una parente povera della Tiguan: vero, la meccanica è quella, ma l'interpretazione catalana non manca di originalità.



Pagina **92**

Aria da Suv, ingombro contenuto



## FIAT TIPO SW

● Il terzo elemento della nuova famiglia di medie Fiat è importante soprattutto per l'Italia, uno dei pochi mercati che ancora riservano qualche attenzione alla station wagon. Interpretata, nel caso, con una formula analoga a quella già proposta per la Tipo berlina: pochi fronzoli, molto value for money.



Pagina **104**

Prezzo d'attacco, contenuto ricco



## DS 3 CABRIO SMART FORTWO

● Sì, proprio confrontabili non sono: una ha solo due posti e l'altra cinque. Non di meno, Smart e DS interpretano alla stessa maniera l'idea di baby cabrio: puntando su una capote extralarge, ma senza eliminare i montanti. Soluzione che non fa lievitare più di tanto i costi di trasformazione e, di conseguenza, il prezzo.



Pagina **116**

Piccole scoperte a confronto



## BENTLEY BENTAYGA

● La marca britannica del gruppo VW è la prima a sdoganare l'idea di Suv nel mondo del super lusso. Ma non rimarrà l'unica, se è vero che sia l'Aston Martin sia sua maestà Rolls-Royce stanno lavorando sul tema. Ha senso? Più o meno lo stesso della Range Rover, che in tanti, mezzo secolo fa, giudicarono un assurdo.



Pagina **128**

Voglia di esibire



## AUDI Q2

● In collaborazione con i colleghi di Auto, Motor und Sport, vi proponiamo un primo, sintetico test della compatta Suv di Ingolstadt, con alcuni mesi di anticipo rispetto al debutto sul mercato, in calendario per ottobre. Protagonista la versione di punta, con turbodiesel due litri e trazione integrale.



Pagina **136**

Compatta con stile



## RENAULT KADJAR

● Difficile farsi largo nel mondo delle Suv di taglia media, soprattutto quando si ha a che fare con una cugina ingombrante qual è la Nissan Qashqai. Ma la Kadjar ci sta riuscendo, allargando pure il proprio raggio d'azione. Con allestimenti particolari, come quello che accompagna la 4x4 di questa prova.



Pagina **140**

Lo spazio c'è, l'originalità pure



## MAZDA3

● Hai voglia a predicare che il downsizing non serve, soprattutto a clienti come quelli italiani, per i quali la taglia della cilindrata resta una discriminante di fondo. Così, la compatta Mazda affianca al pur generoso (e relativamente economico) 2.2 il più piccolo dei turbodiesel SkiActive: un bel 1.5, come chiede il mercato.



Pagina **144**

Un bel taglio ai costi





# FANTASTICHE QUATTRO

Il dado è tratto: la berlina del Biscione ha lanciato la sfida alle regine tedesche. Ecco com'è andata

di Alessio Viola - foto di Marco Zamponi

	Alfa Romeo Giulia 2.2 Turbodiesel Super automatica	Audi A4 2.0 TDI Business Sport S tronic	BMW 320d Msport	Mercedes-Benz C220 d Sport automatica
PREZZO	€ 43.000	€ 44.720	€ 46.050	€ 44.569
BOLLO	€ 381,84	€ 412,80	€ 412,80	€ 354,75
MOTORE	L4 turbodiesel 2.143 cm <sup>3</sup>	L4 turbodiesel 1.968 cm <sup>3</sup>	L4 turbodiesel 1.995 cm <sup>3</sup>	L4 turbodiesel 2.143 cm <sup>3</sup>
POTENZA MAX	132 kW (180 CV)	140 kW (190 CV)	140 kW (190 CV)	125 kW (170 CV)
CONSUMI	Omologato 23,8 km/l Rilevato 16,1 km/l	Omologato 24,4 km/l Rilevato 16,1 km/l	Omologato 22,7 km/l Rilevato 16,5 km/l	Omologato 23,3 km/l Rilevato 17,2 km/l
EMISSIONI CO <sub>2</sub>	Omologato 109 g/km Rilevato 165 g/km	Omologato 107 g/km Rilevato 165 g/km	Omologato 116 g/km Rilevato 161 g/km	Omologato 109 g/km Rilevato 154 g/km







L

a soluzione più semplice sarebbe scegliere la solita berlina tedesca»: così recita un passo della pubblicità televisiva

della Giulia. Ecco, in questa frase è raccolto il senso e il significato della nuova berlina dell'Alfa Romeo: una Casa che per tanto tempo ha lasciato spazio alle concorrenti made in Germany e che oggi, verrebbe da dire finalmente, torna in campo con un modello progettato ex novo proprio per incrinare la leadership renana. La Giulia l'abbiamo provata due mesi fa e il risultato è stato più che lusinghiero. Ma era inevitabile arrivare al test definitivo: il confronto con Audi A4, BMW Serie 3 e Mercedes-Benz Classe C, che del seg-

mento sono regine da anni e che, ognuna per un campo specifico, rappresentano il benchmark a cui riferirsi. Del resto, all'Alfa non negano come i progettisti si siano mossi avendo bene a mente le tre teutoniche di riferimento.

### POSTO GUIDA IN FOTOCOPIA

Il primo indizio, in questo senso, arriva quando ti siedi: all'Alfa hanno ricalcato le misure tipiche delle rivali, con seduta bassa sul pavimento e un'impostazione che porta naturalmente a guidare con gambe e braccia distese. Insomma, un posto di guida come il faut, senza dubbio. E la sfida si chiude in sostanziale parità pure quando si passa a considerare l'abitabilità: per tutte il quinto posto è una realtà che va cercata più che altro sulla carta di

circolazione. Anche per la Audi, che in questo senso dovrebbe essere favorita dall'impostazione con motore trasversale e trazione anteriore. Dove invece non teme confronti, la A4, è nella finitura. Ciò per cui a Ingolstadt sono famosi da molti decenni è più vero che mai: la scelta dei materiali, la cura nella realizzazione, la predisposizione ad applicarsi con ostinata capacità anche a minuzie che pochi vedono e pochissimi soppesano la pongono un gradino sopra le altre. E, per quanto sia l'Alfa meglio rifinita di sempre, alla fine la Giulia riesce a tenere testa al massimo alla BMW. Un risultato peraltro più che onorevole, innanzitutto perché anche la Serie 3 è ben fatta e poi perché bisogna tenere conto di un aspetto non trascurabile: gli italiani si sono infilati in un com-



A4



↑ Dal punto di vista dell'ergonomia, tra le quattro la Audi è la più interessante. Sulla plancia regna un grande ordine e il compromesso tra comandi fisici e virtuali è di altissimo livello



## SFIDA DI GRAN LIVELLO

Un insieme pulito e moderno, che mette da parte le pesantezze degli interni Alfa degli ultimi vent'anni. L'immane comando del Dna, qui a manopola, è sul tunnel, sulla sinistra, appena dietro la leva del cambio automatico



GIULIA



320d

Qui invece, per quanto aggiornata e reinterpretata nel tempo, l'impostazione ormai tipica della Casa è ben presente. A cominciare dalla console leggermente orientata verso il guidatore



C220 d

Un bel punto d'incontro tra stile e funzionalità. Delle quattro, è l'unica con il vizzo della leva del cambio sul piantone dello sterzo. L'hazard, sulla console, si confonde un po' in mezzo agli altri comandi

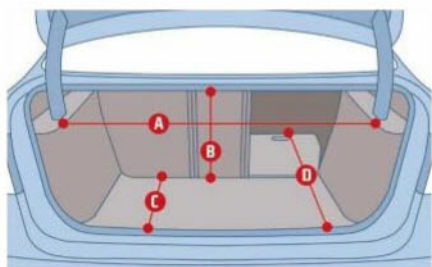
**LA NUOVA ECCELLENZA**, ovvero l'Audi virtual cockpit, sfida l'iDrive della BMW, che per un quindicennio è stato considerato il riferimento. Continua a essere un impianto validissimo, quello made in Monaco, perché le videate sono molto logiche e regalano fin da subito una notevole confidenza, ma a Ingolstadt sono riusciti a inventare qualcosa di più, è innegabile. Per accorgersene non serve poi molto: si scopre in fretta, per esempio, che spesso si può addirittura fare a meno della manopola sul tunnel, perché gran parte delle operazioni può essere eseguita con i comandi sulle razze. Ed è proprio a questi due impianti che i tecnici Alfa si sono ispirati per la Giulia: menu e logiche di base ricordano quelli delle BMW, mentre il comando centrale

con due tasti laterali sembra prendere spunto da quello Audi. In definitiva, però, l'insieme è decisamente più semplice: ciò lo rende adatto anche a chi non vive di tecnologia, ma resta il fatto che l'assenza di una qualsivoglia connessione a internet lo pone un gradino sotto la concorrenza. E lo stesso discorso vale anche per la mancanza del touch pad (presente invece sulle tre tedesche), con il quale è possibile immettere destinazioni e contatti in piena sicurezza anche mentre si guida. Infine, la Mercedes: per quanto aggiornato (a cominciare dall'introduzione, qualche tempo fa, del touch pad stesso), l'impianto comincia a sentire il peso degli anni. Si fatica un po' a entrare in sintonia con certe logiche di funzionamento e finisce che, per usarlo con padronanza, serve un certo periodo di apprendistato.

	GIULIA	A4	320d	C220 d
<b>CARATTERISTICHE GENERALI</b>				
DIMENSIONI SCHERMO (in pollici)	8,8	8,3	8,8	7,0
TOUCH SCREEN	NO	NO	NO	NO
POSIZ. E VISIBILITÀ SCHERMO	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★☆
DEFINIZIONE SCHERMO	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
ACCESSIBILITÀ COMANDI	★★★★☆	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>TELEFONO</b>				
COLLEGAMENTO BLUETOOTH	SÌ	SÌ	SÌ	SÌ
RICONNESSIONE AUTOMATICA	SÌ	SÌ	SÌ	SÌ
COMPOSIZIONE VOCALE	★★★★☆	★★★★★	★★★★★	★★★★★
CONTROLLO SUL VOLANTE	SÌ	SÌ	SÌ	SÌ
QUALITÀ AUDIO E MICROFONO	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>NAVIGAZIONE</b>				
IMMISSIONE INDIRIZZO	★★★★☆	★★★★★	★★★★★	★★★★☆
IMMISSIONE VOCALE	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
INTERRUZIONE GUIDA	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
CONTROLLO VOLUME	★★★★☆	★★★★★	★★★★★	★★★★☆
SUPPORTO MAPPE	MEM. INT.	HARD DISK	HARD DISK	MEM. INT.
RIPETIZIONI INDICAZIONI	NO	DISPLAY 1	HEAD-UP D. 3	DISPLAY
PRECISIONE E CHIAREZZA	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>RADIO E AUDIO</b>				
RICERCA FREQ. MANUALE	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
MEMORIZZAZIONE STAZIONI	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
CONTROLLI AL VOLANTE	SÌ	SÌ	SÌ	SÌ
LETTORE DVD	NO	SÌ	SÌ	SÌ
QUALITÀ SUONO	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
STREAMING MUSICA DA CELL.	SÌ	SÌ	SÌ	SÌ
<b>CONNETTIVITÀ</b>				
COLLEGAMENTO A INTERNET	NO	SIM INTERNA 2	SIM INTERNA	TETHERING
APP DEDICATE	NO	SÌ	SÌ	SÌ
<b>INDICE DI SICUREZZA</b>	★★★★☆	★★★★★	★★★★★	★★★★☆

Note: 1) L'Audi virtual cockpit permette di avere la cartina a tutta grandezza direttamente nella strumentazione; 2) oppure tethering attraverso il proprio smartphone; 3) quando presente.





Misure in centimetri

	GIULIA	A4	320d	C220 d
A	87-120	99-142	98-139	96-132
B	47	51	50	46
C	92	107	99	101
D	-	167-203	162-193	-
CAPACITÀ (litri)	378	378	407	421
DI CUI SOTTO IL PAV.	-	-	29	44

Il vano della Giulia è il meno capiente, assieme a quello della Audi, che però offre la possibilità di abbattere gli schienali posteriori. Opportunità presente anche sulla BMW, che supera di poco i 400 litri grazie allo spazio presente sotto il piano. Con questo stesso escamotage, la Mercedes vince la prova di carico.

parto dal quale erano assenti da molto tempo, mentre i tedeschi lavorano da decenni (e senza soluzione di continuità) intorno al tema della berlina premium. Il che, ci fosse bisogno di sottolinearlo, regala loro un vantaggio competitivo di non poco conto.

Ed è più o meno in questo modo che si spiega anche una certa difficoltà della Giulia nel tenere testa alle chilometriche liste degli accessori teutoniche: se con le tedesche si può avere di tutto e di più (e il problema può essere soltanto per il portafogli), con l'Alfa le possibilità di personalizzazione sono decisamente meno estese. Nei prossimi mesi, comunque, arriveranno molti optional non previsti in questa prima fase di lancio, come il regolatore attivo della velocità, il tetto apribile e il pack Lusso presente sull'esemplare della nostra prova: comprende inserti di vero legno e sedili regolabili elettricamente e ricoperti con pelle pieno fiore, oltre alla possibilità di riscaldare sia i sedili sia

il volante. Certo, per far impallidire la concorrenza tedesca non basta, ma è comunque un'altra musica rispetto a ciò che la Casa ha offerto finora.

Tornando all'abitacolo, le analogie con la BMW (più forti che con le altre due rivali) non sono casuali: la Giulia, esattamente come la Serie 3, non ricerca lo sfarzo né l'opulenza. Il suo obiettivo è quello di apparire – ed essere – ben fatta, visto che ha deciso d'infilarsi in quel comparto premium nel quale tutto questo è imprescindibile. Ma il suo interesse principale non è orientato al lusso, come invece accade in modo dichiarato con la Mercedes, per esempio. L'Alfa "più Alfa" degli ultimi decenni ci tiene a rivendicare la sua natura di oggetto tutto da guidare, pensato per chi ancora prova gusto nello stringere un volante piuttosto che per quegli automobilisti, sempre più numerosi, che misurano il senso di una macchina dalla completezza del sistema multimediale.



↑ L'Alfa e la BMW sono molto vicine anche dal punto di vista delle dimensioni, con la Giulia avanti di un solo centimetro (4,64 metri in totale). Un pochino più lunghe, invece, la Mercedes e la Audi: rispettivamente, 4,69 e 4,73 metri





GIULIA



A4



320d



C220 d

**GIULIA** Un dettaglio molto evocativo, il tasto per l'avviamento piazzato sotto la razza sinistra: un modo sottile per creare un'ideale continuità con le Ferrari. E nella quotidianità si rivela anche molto pratico da usare

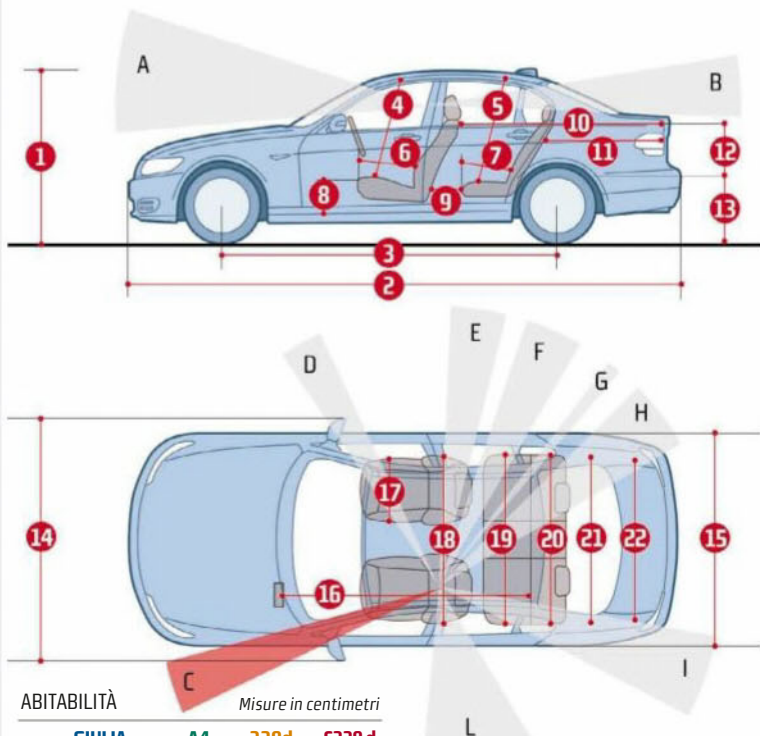
**A4** È un optional da 600 euro, ma vale la pena non perderlo: si tratta dell'Audi virtual cockpit, la strumentazione riconfigurabile che permette addirittura di avere la cartina del navigatore davanti agli occhi

**320d** Modalità Eco pro, per sfruttare fino in fondo ogni goccia di gasolio. Oppure Sport (o Sport+) per cambiare totalmente scenario e assaporare fino in fondo le doti dinamiche della Serie 3

**C220 d** Il touch pad per "scrivere" gli indirizzi (o i contatti) nell'impianto multimediale ha una forma tutta sua. Anziché essere inglobato nella manopola (come su Audi e BMW), è una sorta di ponte sopra la rotella stessa

## ABITABILITÀ E VISIBILITÀ

Qui nessuna delle quattro primeggia: l'impostazione generale e il dinamismo delle linee costringono a qualche compromesso, soprattutto per quanto riguarda i posti dietro, dove lo spazio sopra la testa non è tantissimo né sull'italiana né sulle tedesche. E la forma rastremata del tetto non regala nulla neppure in materia di accessibilità, soprattutto sulla Mercedes.



### ABITABILITÀ

Misure in centimetri

	GIULIA	A4	320d	C220 d
1	144	143	143	144
2	464	473	463	469
3	282	282	281	284
4	81-101	88-104	85-102	80-105
5	92	92	91	90
6	50	50-55	52-58	50-55
7	49	49	52	49
8	21-27	23-32	19-27	19-33
9	10-43	4-40	9-41	9-44
10	-	167-203	162-193	-
11	92	107	99	101
12	47	51	50	46
13	68	67	67	69
14	203	203	204	202
15	187	186	181	184
16	210	207	208	208
17	50	50	50	51
18	134	137	136	136
19	133	131	142	131
20	135	136	137	135
21	87	99	98	96
22	120	142	139	132

### VISIBILITÀ

Misure in gradi

	GIULIA	A4	320d	C220 d
A	21	22	22	23
B	9	9	9	11
C	12	10	11	10
D	8	8	7	9
E	22	10	10	11
F	-	-	-	11
G	-	4	2	3
H	18	12	12	14
I	10	13	16	17
L	41	36	35	36

	GIULIA	A4	320d	C220 d
INGOMBRO MONTANTE SINISTRO	★★★★☆	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆
ANGOLI BUI	111° (31%)	93° (26%)	93° (26%)	111° (31%)
VISIBILITÀ POST. OSTACOLO ALTO 70 cm	>10 m	>10 m	>10 m	>10 m



# Analisi qualità

## L'AUDI RIMANE IN TESTA

● **SONO PASSATI I TEMPI** in cui le Alfa facevano la parte del brutto anatrocchio quando si parlava di qualità costruttiva: la Giulia se la gioca ad armi pari con le tedesche. Esaminando fianco a fianco le vetture in prova, si trovano infatti numerose analogie, tanto da ridurre le differenze tra un modello e l'altro perlopiù a dettagli. La verniciatura e l'assemblaggio della carrozzeria, per esempio, sono di buon livello su tutte, con una menzione di merito all'A4 e alla Giulia: su quest'ultima non si notano le imperfezioni di allineamento della modanatura attorno al finestrino della porta posteriore che avevamo rilevato sull'esemplare provato nel numero di giugno. Pressoché identiche le guarnizioni

delle porte e persino il pannello di plastica che chiude la zona sopra la pedaliera è presente su tutte e quattro le vetture in esame. L'abitacolo dell'A4 è inappuntabile, e non è certo una novità; quello della Classe C è una conferma della rinnovata attenzione della Mercedes alla qualità percepita, mentre quello della Giulia è una piacevole sorpresa: grazie anche alla plancia rivestita di pelle e con inserti di legno chiaro, a richiesta così come i sedili di cuoio color tabacco, l'impatto è notevole e tale da essere perfino più appagante dell'allestimento Msport della Serie 3. Va detto, però, che anche su questo esemplare della berlina Alfa la sensazione di ben fatto viene in parte compromessa dal rumore sgradevole della serratura del portaoggetti.

E pure le manopole sul tunnel centrale non danno un feeling di grande qualità. Ben altra sensazione si prova nel manovrare quelle dell'A4, la cui rotazione è pastosa e scandita da "clic" ben definiti. Match pari per quanto riguarda i sedili, con l'Audi un po' svantaggiata dall'assenza delle regolazioni elettriche (eventualmente sono optional), mentre solo sull'Alfa manca il rivestimento dentro le tasche nelle porte. La Giulia recupera tuttavia nel bagagliaio, allineato per finizioni e dotazioni a quello della Audi. La Classe C sconta l'assenza della fodera di moquette sul retro dello schienale del divanetto ed è priva di agganci per i nastri fermabagagli, mentre la maniglia di sollevamento del fondo della 320d è sostituita da un incavo. **R.B.**

↓ L'Audi si conferma la meglio costruita e la Mercedes segue a ruota, ma a sorpresa la Giulia si piazza davanti alla BMW, grazie ad alcuni dettagli più curati. Il livello, comunque, è elevato su tutte e le differenze, nel complesso, sono contenute

	GIULIA	A4	320d	C220 d
<b>ESTERNO</b>				
SUPERFICI CARROZZERIA	★★★★★	★★★★☆	★★★★★	★★★★★
GIOCHI E PROFILI	★★★★☆	★★★★☆	★★★★★	★★★★★
SCocca	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
INSONORIZZAZIONE E GUARNIZIONI	★★★★★	★★★★☆	★★★★★	★★★★☆
<b>INTERNO</b>				
MATERIALE E ACCOPPIAMENTI	★★★★★	★★★★☆	★★★★★	★★★★★
SEDILI	★★★★☆	★★★★★	★★★★★	★★★★★
FUNZIONALITÀ	★★★★★	★★★★☆	★★★★★	★★★★★

