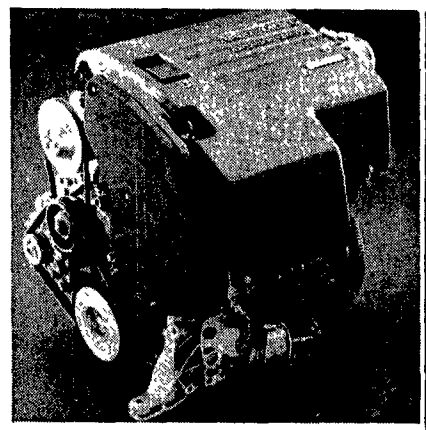
Il motore 1930 Turbo Diesel a iniezione diretta della Fiat Croma. I bassi consumi contribuiscono alla riduzione dell'inquinamento.



A Milano l'«opacimetro» ha stabilito che oltre la metà delle auto a gasolio è «fuorilegge»

Anche molte altre sono le fonti di inquinamento ma conviene fare le revisioni regolarmente

Motore Diesel a punto consuma e inquina meno

È scattato l'allarme contro i Diesel che inquinano. Anche se è dimostrato che ci sono molte altre fonti di inquinamento, i possessori di auto a gasolio faranno bene a far revisionare i loro motori dopo i «chilometraggi» indicati dai costruttori. Ne vale la pena per la salvaguardia della salute e anche per quella del portafogli. Un motore non a punto consuma di più e «rende» di meno.

FERNANDO STRAMBACI

L'allarme è scattato a fine ottobre, su rilevazioni fatte nel mese di settembre: «A Milano la metà dei Diesel è fuorilegge». Che cosa è successo? È successo che i vigili urbani di Milano hanno sottoposto all'esame dell'«opacimetro», un'apparecchiatura per controllare le emissioni degli scarichi, 113 automobili equipaggiate con motore Diesel ed hanno riscontrato che 63 avevano scarichi irregolari in base alla legge.

Trascuriamo il fatto che 113 auto controllate, sulle 400 mila vetture con motore Diesel in circolazione a Milano e provincia, sono un po' pochine e, abituati alle proiezioni dei risultati elettorali, prendiamo il dato per buono e vediamo che cosa si può fare per rimediare. Ma ricordiamo prima, tanto per non nascondere il capo sotto la sabbia, che sono nocivi tutti i residui della combustione, si tratti di quelli dei motori a gasolio, di quelli dei propulsori a benzina, di quelli degli impianti di riscaldamento, compresi quelli dei caminetti di buona memoria, ai quali venivano addebitati i tumori polmonari che colpivano gli spazzacamini.

E' chiaro che la prima cosa da farsi sarebbe quella di rendere obbligatorio il controllo annuale dei motori delle vetture Diesel, così come già avviene per gli autoveivoli di peso superiore ai 35 quintali. Ma è inutile aspettarsi la realizzazione in poco tempo di iniziative di questo genere, peraltro già adottate per i soci dall'ACI in alcune province. Non rimane, dunque, che rimettersi alla buona volontà degli utenti, ricordando che le revisioni previste nei libretti di «uso e manutenzione» vanno fatte, oltre che per rendere meno irrespirabile l'aria delle nostre città, anche per la buona ragione che un motore a punto, oltre che non inquinare, «rende» di più e consente di ridurre la spesa per il carburante.

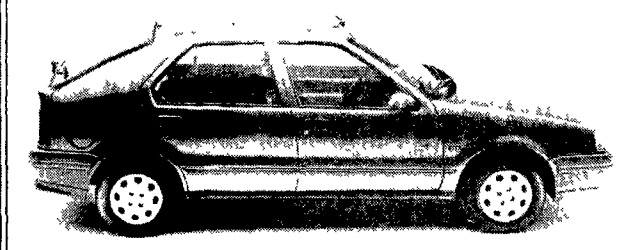
D'altra parte la multa, oltre al sequestro provvisorio dell'automezzo per chi viene sorpreso ai controlli, costa più del doppio di una regolare revisione ogni 20 mila chilometri o del prezzo del filtro gasolio (sulle 34 mila lire) o dei filtri dell'olio e dell'aria (13 mila lire).

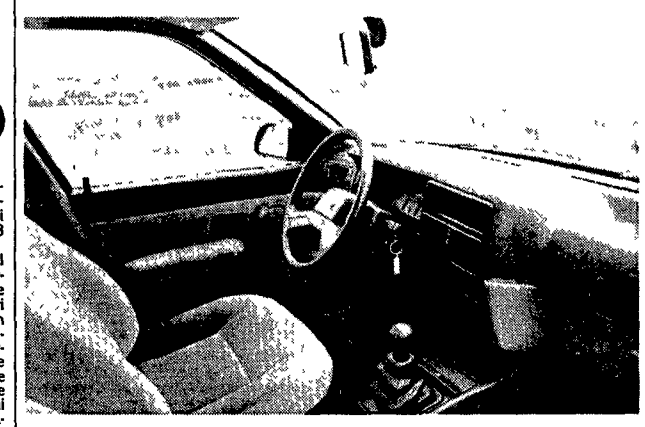
Ricordiamo che il filtro del gasolio va cambiato, di norma, ogni 10 mila chilometri e che ogni 20 mila chilometri bisognerà far pulire con un getto di aria compressa le tubazioni di mandata e di ritorno del carburante. Sarà anche l'occasione per far registrare le punterie e per far dare un'occhiata alle condizioni delle candelette di preavviamento.

La spesa grossa (tra le 350 e le 450 mila lire) la si dovrà affrontare al momento (tra i 120 e i 150.000 km) della revisione e taratura della pompa di iniezione e degli iniettori.

Sono spese che si aggiungono alla «sovralassa» sui Diesel e che sono una, e non l'ultima, delle ragioni per cui le immatricolazioni di vetture a gasolio, che tre anni fa rappresentavano il 24% del totale, sono scese a poco più del 18%.

Arrivate le R 19



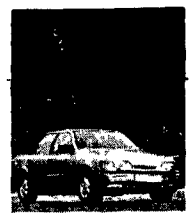


La Renault 19, già in vendita in Francia da due mesi al ritmo di circa ottomila unità mensili, è arrivata in Italia. Da sabato prossimo ne viene avviata la commercializzazione (nell'ambito di una grande operazione «Porte aperte alla Renault») a prezzi decisamente concorrenziali, in assoluto o in rapporto alle prestazioni e agli allestimenti dei modelli analoghi degli altri costruttori.

I modelli che formano la gamma della R 19 per il mercato italiano, sul quale la Renault Italia prevede di piazzarne nell'89 sessantamila unità, sono otto, due dei quali con motorizzazione Diesel. La gamma parte con il modello TR – con motore a benzina di 1237 cc e 55 cv, che consente di raggiungere i 155 orari (prezzo 13.564.000 lire) – e vede al *top* la versione TXE *(nelle foto vista esternamente e internamente)*. Questo modello è equipaggiato con un propulsore di 1721 cc e 92 cv, in grado di far raggiungere alla vettura la velocità di 181 km/h; il suo prezzo è stato fissato in 17.450.000 lire.

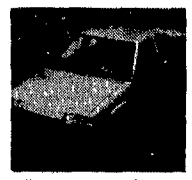
Le versioni sulle quali la Renault Italia punta maggiormente sono però quelle con il nuovo motore «Energy» di 1390 cc e 80 CV, che consentono velocità di 173 km/h. La GTS costa 14.407.000 lire, la TSE 16.440.000 lire. L'Automatic arriverà più avanti.

Condizionatore standard su tutte le Ford Scorpio



Un nuovo utilissimo «accessorio» viene ora offerto di serie sulle berline Scorpio modello 1989 *(nella foto)* e senza aumento di prezzo. Si tratta dell'impianto di condizionamento. Lo ha annunciato la Ford Italia, ricordando che le Scorpio hanno già di serie il sistema frenante ABS. E' il primo caso di vettura europea, a diffusione relativamente larga, equipaggiata all'origine con questi due sistemi. Per chi non può proprio fare a meno di qualcosa in più, restano sempre in opzione l'elaboratore di bordo, la tappezzeria in pelle e, ora, anche lo sbrinatore rapido, che consente di togliere il ghiaccio dal parabrezza in meno di tre minuti con temperatura esterna inferiore a 10 gradi. Lo sbrinatore è costituito da una resistenza metallica, con fili del diametro di un decimo di mm, inserita nel parabrezza laminato. Ricordiamo che il modello base della Scorpio costa 27.884 mila lire.

Una nuova generazione di Citroën BX «Leader»



La Citroën Italia ha annunciato l'introduzione sul nostro mercato, nel quale sono già state vendute 100 mila unità della vettura, di una nuova generazione della BX. Si tratta della versione «Leader» sui modelli BX 11 e BX 14, che è caratterizzata dagli interni rinnovati e dalla linea più personale. La carrozzeria della BX «Leader» *(nella foto)* è offerta nel colore grigio perla metallizzato, con decorazioni adesive in grigio scuro sulle fiancate. All'interno, sedili grigi con sottolineatura scozzese grigia e rossa e poggiatesta anteriori. Le «Leader» sono disponibili in 1800 unità per la BX 11 e in 1600 unità per la BX 14. Questi i prezzi chiavi in mano: 13.990.830 lire per la BX 11 «Leader»; 15.406.930 lire per la BX 14 «Leader».

Presentata una versione del Fiat Ducato a piano basso

La tedesca AL-KO e la sua licenziataria italiana Co.de.car. hanno presentato alla rassegna «Transporter» di Verona un'esclusiva trasformazione del Fiat Ducato in tutte le sue versioni: 10/13/14 quintali, cabinato, doppia cabina, scudato. Si tratta di un telaio speciale componibile e modulare che abbassa il piano di carico di 18 cm, permettendo più facili operazioni di carico e un maggiore volume utile. La modifica è disponibile nella versione a due o tre assi, quindi a quattro o sei ruote tutte indipendenti. Ricordiamo che la versione tre assi con portata di 35 quintali è guidabile con la normale patente B.

3000 km sul Mitsubishi

Bel viaggiare con lo SW 4WD

La prossima settimana comincerà la vendita, seppure contingentata per le note norme commerciali, della Mitsubishi Space Wagon 4WD che abbiamo potuto provare ed apprezzare per un mese, percorrendo più di tremila chilometri su tutti i tipi di strada, dall'autostrada, alle vie di città, ai passi sterrati e sassosi delle Prealpi e delle Alpi, su strade con pendenza quasi limite.

GIORGIO OLDRINI

Del Mitsubishi Space Wagon 4WD prima di tutto abbiamo apprezzato la linea. Piacevole ed elegante, con un cofano basso che consente un'ottima visibilità al guidatore e con dimensioni grandi, ma certo non ingombranti. Poi l'abitabilità, essenziale per chi porta a spasso una famiglia numerosa, figli, nonni, amici dei figli e conoscenti occasionali. Buona anche quella per i due sedili in fondo, che possono essere spostati avanti e indietro a piacere. L'unico difettuccio, a detta di chi viaggiava sul sedile in fondo, sta nell'aerazione per chi sta, appunto, negli ultimi sedili. C'è un finestrino (uno solo) con apertura a compasso, ma non è molto e costringe chi viaggia in fondo a sperare che chi sta davanti voglia aprire, e molto, i suoi.

Una volta caricati tutti i 7 passeggeri consentiti, lo spazio per i bagagli non è moltissimo, ma con sapienti opere di stivaggio può contenere quanto basta.

I limiti di velocità imposti dal decreto Ferri non ci hanno consentito, ovviamente, un esame serio sulle massime velocità del Mitsubishi Space Wagon, ma quel che è certo è che alle velocità consentite resta una riserva di potenza e di spunto veramente notevole, soprattutto se si pensa alla quantità di persone a bordo e delle loro cose.

Il vero esame che ci è stato possibile fare, ed esaurientemente, è quello sulle strade di montagna. Il modello che abbiamo provato è il «4WD» con trazione integrale inseribile. Al centro dell'impugnatura della leva del cambio vi è un pulsante. Basta schiacciarlo, anche in movimento, ed automaticamente si inserisce la trazione integrale.

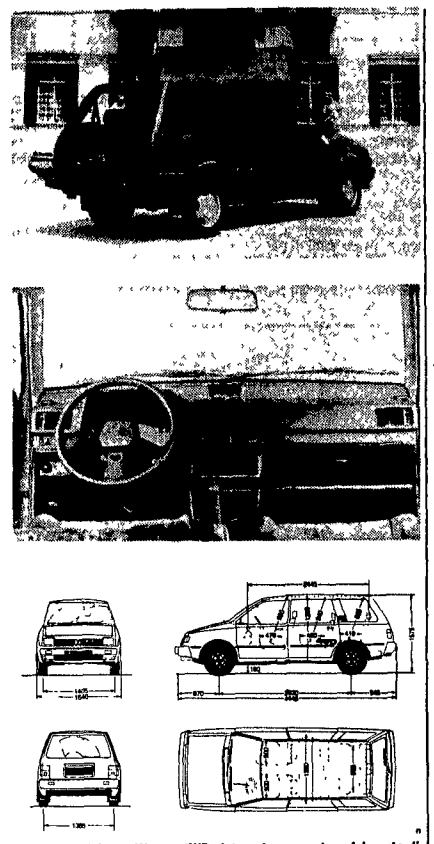
Ebbene con le quattro ruote motrici il Mitsubishi Space Wagon è in grado di superare situazioni veramente difficili. L'abbiamo provato con 6 persone a bordo sulle strade sterrate del Passo del Mezzeno o, veramente terribile, dei Piani dell'Avaro nelle Prealpi bergamasche con risultati ottimi. Non solo una sicurezza, una capacità di assorbire i colpi veramente eccezionale, ma anche una costanza di velocità e di rendimento sorprendente, persino nei punti più difficili e all'uscita dai tornanti sassosi.

Anzi, sui tornanti del Passo San Marco, asfaltati, ma con pendenze rilevanti, a volte avevamo la netta sensazione che la trazione integrale fosse addirittura eccessiva.

Lo sterzo è sensibile e preciso, grazie al servosterzo, ma forse con un raggio di sterzata limitato che obbliga nelle curve più strette a fare almeno una manovra chi non è un professionista del fuoristrada.

Un'ottima macchina comunque, che consente quello che molti oggi cercano: la possibilità di viaggiare comodamente insieme, di correre insieme le piccole avventure festive e quotidiane della nostra vita. Non a caso nel mese della nostra prova ne sono stati entusiasti sia i nonni che potevano viaggiare con nipoti e figli, sia i tanti giovani amici con la loro passione per il piccolo nomadismo di gruppo all'inseguimento di località e di rifugi alpini da scoprire e godere insieme.

Il Mitsubishi Space Wagon, che la Bepi Koelliker venderà a prezzi che, a seconda della versione, vanno dai 26 ai 29 milioni di lire, chiavi in mano, ha un propulsore a benzina 4 cilindri in linea di due litri che eroga 102 CV a 6 mila giri. Lungo 4 metri e 45 centimetri e largo 1,64 (9 cm più lungo e 14 più stretto dell'Espace Renault). L'altezza minima da terra è di 19 cm. Il peso a vuoto è di 1290 chili e può trainare fino a 14 quintali. È omologato per una velocità massima di 163 chilometri l'ora e il tempo per coprire il chilometro con partenza da fermo è di 38 secondi. A 90 orari consuma 7,5 litri per 100 chilometri; a 120 10; in città 13,2 litri.



Il Mitsubishi Space Wagon 4WD visto esternamente e dal posto di guida. Nel disegno le misure in millimetri del fuoristrada.

L'Autogerma lo importerà a gennaio

Il coupé Audi in Italia soltanto con l'integrale

L'Audi lo ha presentato in prima mondiale al recente Salone dell'automobile di Birmingham e lo venderà in Germania a partire da dicembre. Da noi il nuovo coupé Audi arriverà tra la fine di gennaio e gli inizi di febbraio dell'anno prossimo e l'Autogerma ne importerà una sola versione: quella a quattro ruote motrici.

Dai dati tecnici forniti dal costruttore, pare di capire che l'Audi coupé è fatto apposta per conciliare le esigenze di chi desidera una macchina sportiva, ma al tempo stesso vuole poter viaggiare, se è il caso, con tutta la famiglia. Le prestazioni, infatti, sono molto brillanti per tutte le versioni, ma ci si è premurati di realizzare l'abitacolo in modo che vi possano trovare posto comodamente cinque persone.

Non a caso l'Autogerma sottolinea che le misure interne sono di tutto confort: dalla pedaliera al bordo inferiore dello schienale dei sedili posteriori, la distanza è di 1891 mm; la larghezza interna anteriormente è di 1360 mm, posteriormente di 1391; la distanza dai sedili anteriori al padiglione è di 941 mm mentre da quelli posteriori è di 922 mm.

Si aggiunga che il volume del bagagliaio è di 286 litri, elevabile a 1044 litri con l'abbattimento dello schienale posteriore, e si ha la misura della fruibilità di questa sportiva.

Il nuovo coupé Audi fotografato su strada.

La decisione dell'Autogerma di importare da noi soltanto una delle versioni a quattro ruote motrici e di escludere quella a trazione anteriore, si spiega con l'esigenza di puntare sul modello che si presume essere più richiesto, visto che il mercato dei coupé, da alcuni anni ormai, dà segni di stanca e che da noi le cilindrate sopra i due litri sono penalizzate dall'Iva.

Il costruttore, comunque, versioni dell'Audi coupé ne produce tre: una a trazione anteriore con motore 5 cilindri di 2,3 litri e 136 cv di potenza, capace di 206 km/h e in grado di passare da 0 a 100 km/h in 9,2 secondi; un'altra a trazione integrale con motore della stessa cilindrata e con quattro valvole per cilindro in grado di erogare 170 cv, con conseguenti 220 km/h di velocità massima e le spiccate doti di accelerazione indicate dal tempo di 8,4 secondi; c'è, infine, la versione che potremmo definire italiana.

Per quest'ultima, a trazione integrale come s'è detto, la cilindrata del propulsore è di 1994 cc. Anche qui, quattro valvole per cilindro e, quindi, venti valvole. La potenza è di 160 cv a 6200 giri, la velocità massima è di 215 km/h, 8,9 sono i secondi necessari per passare da 0 a 100 km/h.

Su tutte le versioni il sistema frenante ABS è di serie. □ *F.S.*

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Fate liquidare presto il danno

L'avvenuto risarcimento del danno a favore della vittima da sinistro stradale effettuato prima dell'inizio dell'udienza dibattimentale dà diritto all'attenuante prevista dall'art. 62 n. 6 Codice Penale, con conseguente riduzione della pena di un terzo. Di qui l'interesse degli assicurati imputati, di veder liquidato tempestivamente dagli assicuratori il danno ai danneggiati.

Una corrente giurisprudenziale (Cass. pen. 29/11/77, ric. Sacchetto) – per fortuna minoritaria – ha per lungo tempo sostenuto che l'imputato-danneggiante non aveva diritto all'attenuante se il risarcimento era stato effettuato dal proprio assicuratore, sul presupposto che essendo l'assicurazione dei RCA auto obbligatoria, mancava nell'imputato la volontarietà della liquidazione del danno.

Successivamente – e giustamente – la giurisprudenza (Cass. pen. 28/2/1984, ric. Melzani) ha mutato indirizzo, sostenendo che, pur in presenza di un obbligo, la volontà della parte non viene meno perché la stessa ha la libertà di scegliere anche massimali superiori ai minimi di legge; ha ritenuto, quindi, applicabile l'attenuante del risarcimento del danno.

Una corrente giurisprudenziale rigorosa (Cass. pen. 20/10/1965, ric. Molisani) esige che la somma concordata venga effettivamente versata ai danneggiati prima dell'inizio del processo penale, mentre è notorio che alcune imprese assicuratrici fanno sottoscrivere gli atti di quietanza in anticipo, ma versano l'importo pattuito dopo la prima udienza.

Applicando rigorosamente il Codice penale, il pagamento effettuato dopo l'apertura del dibattimento di primo grado (cass. Sez. 1 23/10/1970, Meneghini) non dovrebbe esser preso in alcuna considerazione, nel senso che precluderebbe la possibilità di ottenere l'attenuante della riparazione del danno.

La Cassazione (sent. 15/10/1961, ric. Lettieri) ha ritenuto che se l'accertamento delle condizioni finanziarie dell'obbligato sono favorevoli (nel caso che certamente lo stesso farà fronte ai propri obblighi) l'attenuante va riconosciuta.

Recentemente il principio è stato confermato dalla Corte d'Appello di Torino, con la sentenza 19/2/1987, n. 774 così motivando: «le esigenze di natura provvisoria ed amministrativa, che non hanno ancora permesso l'effettiva consegna della somma prima dell'apertura del dibattimento, non possono essere di ostacolo al risarcimento dell'attenuante della riparazione del danno».

A mio giudizio, danneggiati ed imputati faranno bene a reclamare il versamento delle somme pattuite contestualmente alla sottoscrizione dell'atto di quietanza.

Il «Kapok 2» della Kelber è un camper che predilige la compattezza e l'agilità

In mezzo a tante motorhomes lunghe e ingombranti come petroliere, ecco un mezzo da campeggio motorizzato che mette al primo posto l'agilità e la compattezza. Il Kapok 2, camper allestito dalla Kelber di Barlassina, non è una novità assoluta, visto che era presente già l'anno passato alla rassegna di Torino. Ma quest'anno è stato aggiornato opportunamente negli arredi e nelle soluzioni abitative, in vista di un rilancio cui non dovrebbe mancare il successo di pubblico.

Il mezzo si avvale della meccanica e della scocca del Daily 30.8 dell'Iveco a passo corto, con una lunghezza fuori tutto che non va oltre i 4 metri e 70. Dotato di servosterzo può divenire quindi maneggevole come una vettura di classe medio alta, senza per questo sacrificare troppo i requisiti di abitabilità.

Infatti la scocca del Daily conserva anche nella zona alta, vicino al tetto, una larghezza più che accettabile. Per cui non è stato difficile abbinare la presenza di un letto basculante di una buona dimensione con quella di numerosi e ben studiati mobiletti che, col frigo da 75 litri, il fornello a due fuochi, i quattro sedili frontemarcia trasformabili in letti, lo rendono adatto a crociere per piccoli nuclei familiari.

Anche il prezzo di vendita, intorno ai 42 milioni, è di molto inferiore a quello di mezzi consimili, e dovrebbe invogliare a scegliere il «Kapok 2» utenti relativamente giovani, interessati più alle doti stradistiche che alla preziosità delle finiture. □ *S.R.R.*

Il «Kapok 2» della Kelber. È omologato per ospitare quattro persone.

BREVISSIME

Il momento della sicurezza. Negli Stati Uniti è il momento della sicurezza. Il «Wall Street Journal» riferisce che sono sempre più numerose, da parte degli automobilisti, le richieste di dispositivi quali l'«air-bag» e l'ABS. Il giornale sostiene che moltissimi utenti vorrebbero che questi «accessori» divenissero obbligatori.

Premiata la Cutlass. L'associazione americana dei disegnatori industriali ha assegnato alla Cutlass Supreme della Oldsmobile (del gruppo General Motors) l'edizione 1988 del premio per il miglior progetto automobilistico.

Nautex a primavera. La decima edizione del Nautex, il Salone nautico di primavera, si svolgerà l'anno prossimo a Rimini dal 2 al 5 marzo.

Troppi TIR vuoti. Un terzo dei TIR viaggia a vuoto e la percentuale sale al 47 per cento per quelli di proprietà delle aziende industriali. Per questo la Commissione europea ha proposto la liberalizzazione del settore, che implicherebbe un calo dei trasporti per conto proprio e, in termini relativi, del numero di autotreni sulle strade.

Cingolato per i VVFF. Quattro esemplari del nuovo cingolato BV 206 sono stati consegnati a Roma al Corpo dei vigili del fuoco. Il mezzo può muoversi su qualsiasi tipo di terreno, è adatto al trasporto di persone e di cose e su strada può raggiungere la velocità massima di 55 chilometri orari.