

## Il Motor Show di Bologna Sempre più alla grande la rassegna spettacolo dello sport e dei motori

L'apertura al pubblico del Motor Show di Bologna è fissata per sabato 3 dicembre, ma il giorno prima ci sarà, come in tutti i grandi Saloni internazionali, una giornata dedicata alla stampa. È un particolare irriverente per il pubblico, ma segna un importante salto di qualità della rassegna bolognese. Prima snobbato, poi contrastato, il Motor Show è ormai completamente uscito di minorità e si propone «alla grande», sottolineano gli organizzatori, come una delle più importanti e forse unica per caratteristiche commerciali e spettacolari - manifestazioni del settore.

La conferma viene - oltre che dal continuo aumento del numero dei visitatori, che pagano il biglietto d'ingresso 15 mila lire nei giorni feriali e 20 mila nei giorni festivi, e dal continuo aumento degli spazi espositivi e del numero degli «spettacoli» che si svolgono nell'area della Fiera di Bologna - dai risultati di un'indagine di mercato. L'indagine (non commissionata dagli organizzatori) colloca il Motor Show al primo posto nell'interesse del pubblico appassionato di motori.

Ormai al Motor Show di Bologna ci si va per divertirsi assistendo alle varie gare in programma, ma ci si va anche per vedere da vicino, toccare e in qualche caso provare i più recenti modelli di automobili, di motociclette, di biciclette e di quant'altro ormai fa parte, direttamente o indirettamente, del mondo dei motori. Ci si va soprattutto - così risulta dall'indagine - per compiere la scelta definitiva sul veicolo da acquistare. E la scelta, a quanto sembra, l'anno scorso a Bologna l'hanno fatta in seicentomila.

Ecco, allora, perché tutte le Case sono presenti al Motor Show (1.057 le aziende, di 27 Paesi, rappresentate), contribuendo con un buon terzo al

Inaugurato in Abruzzo, ad Atesa, lo stabilimento Ali Ciemme che ha oggi una capacità produttiva di cinquanta veicoli al giorno

## L'Aro Ciemme è ormai il solo fuoristrada costruito in Italia

È stato presentato ad Atesa, in occasione dell'inaugurazione del nuovo stabilimento Ali Ciemme, il fuoristrada italiano Aro Ciemme realizzato in collaborazione con le industrie automobilistiche rumene. Il veicolo, provato nelle campagne abruzzesi, si presenta con una linea molto gradevole che risponde pienamente alle caratteristiche di mezzo di «avventura».



La gamma dei fuoristrada Aro Ciemme costruiti ad Atesa (foto in alto) e una vista dal posto di guida.

FULVIO SCOVA

È stato inaugurato ad Atesa, in Abruzzo, alla presenza del ministro Remo Gaspari, il nuovo stabilimento Ali Ciemme destinato alla produzione di fuoristrada. L'impianto produrrà il veicolo Enduro 4x4 Aro Ciemme, evoluzione aggiornata del veicolo Aro costruito in Romania. La nuova azienda abruzzese sorge su un'area di 80 mila metri quadrati e avrà una capacità produttiva di 50 veicoli al giorno, con una forza lavoro di circa cinquecento addetti. Potrà inoltre contare per la commercializzazione del prodotto su una rete di circa 160 punti vendita, rete in corso di ristrutturazione al fine di garantire anche una più capillare assistenza agli utenti.

Come ha sottolineato nel corso di una breve conferenza stampa di presentazione il presidente della società, Biagini, si tratta di una risposta al vuoto produttivo nazionale in questo specifico settore, vuoto che - dopo la rinuncia della Fiat alla costruzione della Campagnola - ha lasciato negli ultimi anni campo libero e aperto ai mezzi di produzione giapponesi.

Ridisegnato e perfezionato il vecchio modello romeno e

avviati gli impianti di Atesa - forniti di attrezzature tecnologiche avanzate, in particolare per quel che concerne la verniciatura - il nuovo fuoristrada affronterà in futuro anche il mercato estero: Svizzera e Austria in un primo momento, Paesi nei quali sono già in corso le procedure di omologazione.

Attualmente il modello in costruzione è disponibile nelle versioni Convertibile e Hardtop con motorizzazione Volkswagen di 1600 cc. benzina, diesel e turbo diesel e con due versioni per uso commerciale. Una scelta, quest'ultima, che ci è parsa particolarmente azzeccata. Piuttosto contenuti i prezzi al pubblico, che variano da un minimo di 17 milioni ad un massimo di 19.720 mila lire, mentre un po' elevato ci è parso il costo del servosterzo, fornito come equipaggiamento a richiesta al prezzo di un milione e ottocentomila lire.

L'inaugurazione dello stabilimento di Atesa ha rappresentato anche l'occasione per una prova dei nuovi fuoristrada. Circa centotrenti chilometri nelle campagne abruzzesi e fino ai piedi della Maiella: un percorso sinceramente più in-

Con l'occasione, una breve prova dell'Enduro 4x4, pur nei suoi limiti, ha dimostrato che si tratta di una macchina interessante

teressante dal punto di vista paesaggistico che da quello tecnico e con troppo poche occasioni per mettere alla prova il mezzo nelle sue prestazioni da fuoristrada.

Un peccato, se si tiene presente che l'Enduro ha superato senza difficoltà un tratto ad ostacoli appositamente attrezzato nell'ambito dello stabilimento e i brevi percorsi sterzati programmati dagli organizzatori.

Piuttosto brillante nella sua versione turbo diesel, ma con qualche approssimazione nella rifinitura degli interni (troppi rumori al minimo sobbalzo) sinceramente sobri all'eccesso anche per un fuoristrada.

Il veicolo ci è parso complessivamente rispondere meglio alla sua seconda definizione di auto «Ognitempo»: adattissimo, e tra l'altro comodo per il guidatore e i passeggeri, per gite e scampagnate su percorsi moderatamente impegnativi e facilmente fruibile anche per normali spostamenti sia urbani che extraurbani. L'Enduro Aro Ciemme ha sicuramente un futuro come veicolo commerciale e per i piccoli trasporti: una proposta indubbiamente interessante per specifiche categorie professionali.

Piuttosto buone le prestazioni, abbinate a consumi davvero contenuti, che prevedono una velocità di punta di 140 Km/h per la versione a benzina (9,7 litri per 100 Km a 90 Km/h), 114 Km/h per la versione diesel (9,2 litri per 100 Km) e 130 Km/h per la versione turbodiesel (9,6 litri per 100 Km).

Qualche osservazione ci sentiamo di fare alla pedale decisamente non comoda per la posizione eccessivamente alta del pedale del freno e per la versione senza servosterzo che rende un po' pensate il mezzo, soprattutto in fase di manovra.

Di linea molto gradevole, che risponde pienamente alle sue caratteristiche di mezzo da «avventura» senza essere eccessivamente e sgradevolmente aggressivo, l'Enduro 4x4 è disponibile in una vasta gamma di colori alcuni dei quali davvero piacevoli e originali, in modo particolare nelle versioni verde e azzurro.

## La Mille Miglia con varianti nel 1989

L'A. C. di Brescia e il M.W. Veteran Car Club hanno messo a punto l'organizzazione dell'edizione 1989 della Mille Miglia. Sul classico percorso Brescia-Roma-Brescia (nella cartina) si misureranno, dal 23 aprile al 1° maggio, le più belle auto storiche sportive, costruite tra il 1927 e il 1957, con la partecipazione di alcuni modelli di vetture turismo e gran turismo che hanno costituito una presenza significativa nelle 24 edizioni della Mille Miglia classica. Il regolamento si basa sulla consueta formula della regolarità a cronometro, ma quest'anno il percorso prevede alcuni varianti, per toccare località dove la Mille Miglia rievocata non è mai passata.



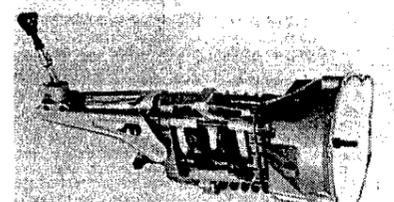
## Defender Cup 4x4 sulle nevi di Cortina d'Ampezzo

Nuova ambientazione invernale per il Defender Cup 4x4. Cortina d'Ampezzo ospiterà infatti, dal 5 all'8 gennaio prossimo, la prima edizione «Winter» della riuscita manifestazione organizzata dalla Federazione italiana fuoristrada. Contrariamente a quanto avviene nei tradizionali Defender Cup «estivi», saranno il freddo, la neve e il ghiaccio i parametri con i quali si confronteranno la capacità di guida e la conoscenza dei mezzi del 14 equipaggi partecipanti. A bordo di Land Rover 90 V8 Pick Up (nella foto) difenderanno i titoli ottenuti nell'87 e nell'88 Forti-Venturini e Licursi-Santorsola.



## E' cessata la produzione del coupé Opel Manta

È terminata, dopo diciotto anni ininterrotti, la produzione del coupé Opel Manta. La marca tedesca della General Motors si è resa infatti conto che la Manta (anno di nascita 1970), come del resto la coetanea Ascona, non aveva più una collocazione in una gamma come quella della Opel, che è oggi una delle più giovani e moderne tra quelle offerte sul mercato europeo. Il lancio della nuova Vectra, di ormai imminente commercializzazione anche in Italia, ha concluso infatti un ciclo di rinnovamento iniziato nel 1982 con la Corsa e proseguito nel 1984 con la Kadett, nel 1986 con l'Omega e nel 1987 con la Senator. La Manta non esce tuttavia di scena senza essere rimpianta, soprattutto in Germania, dai suoi numerosi sostenitori. La linea piacevole, i motori generosi, l'abitacolo spazioso e l'ampio bagagliaio le hanno infatti fruttato, nei diciotto anni in cui è stata prodotta in 1.056.242 esemplari, il consenso degli appassionati di coupé. La serie A della Manta, contraddistinta dai doppi fari circolari, è stata costruita sino al 1975, quando è stata sostituita dalla Manta B dal caratteristico frontale spiovente ed i grandi gruppi ottici rettangolari. Costruita per tredici anni consecutivi, la Manta B è il modello Opel rimasto più a lungo in produzione.



Il nuovo cambio Ford MT 75 visto in sezione. Nelle foto sopra: vista esterna e interna del Transit Bus 9 posti che ora ha preso il nome di Wagon.

## Nuovo cambio e Diesel «pulito» per i Transit

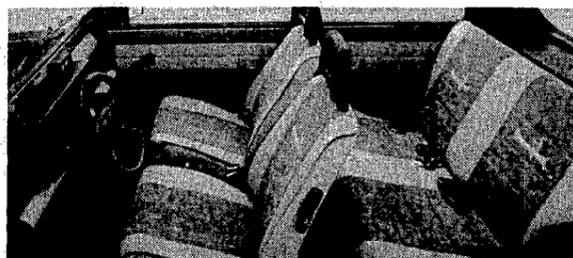
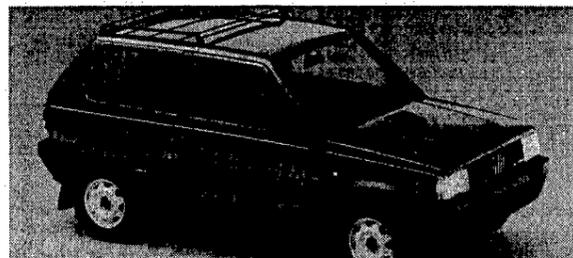
La Ford Italia ha avviato la commercializzazione del Transit modello 1989, disponibili in ben ottanta versioni. I principali novità per questi veicoli commerciali sono rappresentate dall'adozione del nuovo cambio MT 75 e dall'aggiornamento del motore 2.5 Diesel ad iniezione diretta.

Per la realizzazione del nuovo cambio - informa la Ford - sono stati investiti oltre trecento miliardi di lire.

Tecnicamente l'MT 75 si caratterizza per l'adozione di una scatola in alluminio presoffuso, che ha consentito, tra l'altro, un risparmio in peso di circa 7 kg rispetto al modello precedente. Inoltre, il nuovo cambio è dotato di anelli sincronizzatori di maggior diametro (88 mm), di cuscinetti ad aghi per tutti gli ingranaggi e di un meccanismo di selezione a doppia asta che scorre su cuscinetti a sfere.

Un'importante novità è rappresentata dalla sincronizzazione di tutte le marce, compresa la retromarcia. Quest'ultima è posizionata davanti alla quinta ed è più facile da inserire, con conseguente riduzione

## E' «integrale» più venduta da noi La Panda 4x4 Sisley in versione aggiornata



Vista esterna e interna della Fiat Panda 4x4 Sisley aggiornata.

Sin dal momento della sua presentazione, avvenuta nel giugno del 1983, la Panda 4x4 si è affermata per le sue caratteristiche di versatilità e di maneggevolezza che ne fanno un veicolo adatto sia per il lavoro che per il tempo libero, soprattutto se chi lo usa abita in zone collinari o di montagna. Non è dunque un caso se ben 55.492 Panda 4x4, delle 107 mila prodotte sino all'ottobre scorso, sono state vendute in Italia, facendo di questa vettura la «razza integrale» più venduta sul nostro mercato, mettendo nel conto anche i veicoli fuoristrada.

Il successo della Panda 4x4 è andato in crescendo: 3.084 unità immatricolate in Italia nel 1983, 7.771 nell'84, 7.859 nell'85, 9.672 nell'86, 14.576 nell'87. Nei primi dieci mesi di quest'anno ne erano già state consegnate 12.530 unità, con

un ulteriore incremento del 4 per cento sullo stesso periodo dell'87.

Ora la Fiat ha deciso di proporre la Sisley, che rappresenta circa il 45 per cento delle Panda 4x4 oggi richieste dal mercato, con un allestimento ancora più accattivante.

La Panda 4x4 Sisley, infatti, viene offerta, oltre che nei colori metallizzati verde Tropic e bordeaux, anche nel colore blu Agadir mentre per l'esterno sono stati adottati un convogliatore della presa d'aria sul cofano, mozzini ruote con il logo Sisley, parastruzzi originali personalizzati con la canna Sisley.

Sono stati rinnovati anche molti dettagli degli interni: è stato utilizzato un nuovo tessuto di rivestimento dei sedili con finiture in finta pelle, è stato migliorato il rivestimento della plancia, sono state adottate cinture di sicurezza

## I pneumatici per l'inverno

Con l'arrivo della cattiva stagione l'automobilista si pone puntualmente il problema di come non farsi cogliere di sorpresa su strade innevate o ghiacciate. Altrettanto puntualmente i costruttori di pneumatici sono prodighi di consigli che, se hanno lo scopo evidente di pubblicizzare un determinato tipo di gomma invernale, hanno anche il merito di attirare l'attenzione di chi viaggia sui pericoli che presentano le strade durante la cattiva stagione e di ricordare quali sono le regole di comportamento.

È il caso della Kiebert che, proprio in questi giorni, ha diffuso un dossier sui pneumatici per la cattiva stagione, nel quale si mettono in risalto le specifiche caratteristiche dei vari tipi di gommatura, non nascondendo tuttavia che la

scelta va fatta considerando in primo luogo il tipo di utilizzazione dell'auto.

È chiaro che l'automobilista che guida abitualmente in regioni con strade molto innevate e ghiacciate, utilizzerà pneumatici invernali chiodati che assicurano una buona tenuta sia su fondo innevato che ghiacciato, anche se a poco meno buona sul bagnato e sull'asciutto. I tecnici della Kiebert ricordano che la legge italiana prevede che si possono utilizzare nel periodo 15 novembre-15 marzo, salvo deroghe delle singole prefetture. Il numero dei chiodi deve essere compreso tra i 90 e i 160, devono essere utilizzati su tutte e quattro le ruote, e le ruote posteriori devono avere i parastruzzi. Con i pneumatici chiodati non si può circolare nei chiodati del Monte Bianco e del San Bernardo e sulle strade di molti Paesi europei per i danni che arrecano al manto stradale. In pratica ci si può usare in Francia e in Italia e da noi la velocità massima consentita è di 120 km/h in autostrada e 90 sulla viabilità ordinaria.

Ne deriva che, tutto sommato, se proprio non si vive in montagna, conviene adottare pneumatici M+S termoaderenti che garantiscono una buona tenuta su fondo innevato, bagnato e asciutto, anche se è leggermente inferiore a quella dei chiodati su fondo ghiacciato.

Ecco, dunque, che la Kiebert propone il suo nuovo termoaderente C 44 T. Mud più Snow (largo più neve), un super ribassato che, grazie al grande numero di lamelle del battistrada (da 1261 a 1430 a seconda delle dimensioni) assicura buona motricità ed

## IL LEGALE FRANCO ASSANTE La sospensione della patente

Alla condanna per lesioni colpose gravi - e sono quelle a cui guarigione ha una durata superiore a 40 giorni - consegue di diritto la sospensione della patente per un periodo compreso fra i 6 mesi ed i tre anni; nei casi più gravi è possibile anche la revoca della patente.

La norma ha già formato oggetto di censura, perché la sospensione non viene concessa quando il reato, punibile con un anno di reclusione, è commesso in un caso di remissione della stessa.

Il Pretore di Firenze ha ritenuto che la norma meritasse censura anche per il fatto che non tiene conto del grado di colpa dell'imputato e se lo stesso ha o meno violato specifiche disposizioni del codice stradale. Al Pretore, infatti, è venuta in mente l'idea di applicare il minimo della sospensione della patente (che è pur sempre alta, perché non può essere inferiore a mesi sei) ad un imputato che aveva commesso un reato in minima parte nella produzione dell'evento (che si era verificato per colpa prevalente della parte offesa) per mera imprudenza e disattenzione, ma senza violare specifiche disposizioni del codice stradale.

Per tale motivo aveva rimesso gli atti alla Corte Costituzionale perché si fosse pronunciata sulla disparità di trattamento riservata ai vari imputati di lesioni colpose gravi, con dichiarazione di incostituzionalità dell'art. 91 cod. str.

La Corte è stata di diverso avviso (sent. n. 144/88 in. 456). «Considerato che, dato l'ampio margine fra il minimo ed il massimo della sanzione atipica (sospensione della patente da sei mesi a tre anni e revoca nei casi di particolare gravità) previsto dalla disposizione impugnata, il giudice ha ogni possibilità di adeguare la misura della sanzione alla particolarità delle concrete fattispecie, di modo che la discrezionalità del legislatore non trasmoda in irragionevolezza», ha dichiarato manifestamente infondata l'eccezione sollevata dal Pretore di Firenze.

L'argomento della Corte non fa una grinza alla luce dei nostri codici penali; è la mentalità dei nostri legislatori che deve cambiare. Infatti le norme penalmente sanzionate prevedono quasi sempre dei minimi; basterebbe, invece, fissare soltanto i massimi della pena, allo scopo di consentire al Magistrato di adeguare la pena al caso concreto, come avviene nelle legislazioni di tanti Paesi.

## BREVISSIME

**L'air-bag e le assicurazioni.** Alle compagnie di assicurazione americane piace l'air-bag, il cuscino che gonfiandosi in caso d'urto trattiene il passeggero. Alcune, ai clienti che hanno il dispositivo sulla propria auto, scontano sino al 50 per cento del premio.

**Ricarica solare.** Al recente Caravan Europa di Torino, la Marcam ha presentato un insolito pannello solare portatile incernierato a libro. Serve per alimentare una radio, un televisore o un piccolo elettrodomestico e, se necessario, per ricaricare la batteria. Pesa meno di tre chili e costa circa mezzo milione.

**Giacosa socio Uiga.** L'ingegner Dante Giacosa - famoso progettista della Fiat e padre, tra l'altro, della Topolino - è stato nominato socio onorario dell'Unione italiana giornalisti dell'Automobile.

**Venti nuovi stabilimenti.** In dieci anni la Goodyear, il più importante costruttore mondiale di pneumatici, ha completamente ammodernato o costruito ex novo venti fabbriche in tutti i continenti.

**In bici in California.** L'Associazione nazionale ciclista, motociclista e accessori e l'ufficio di Los Angeles dell'Ice hanno organizzato, per propagandare negli Stati Uniti le biciclette italiane, un giro ciclistico della California riservato a trenta italiani appassionati della bici. Il giro della California durerà 12 giorni, compresi i trasferimenti aerei. La quota di partecipazione è di 3.300.000 lire.

**Quarant'anni della DeVille.** La Cadillac DeVille, la più diffusa vettura di lusso americana, ha compiuto 40 anni. «Invecchiando» è molto migliorata. È stata costruita finora in 4,6 milioni di unità.