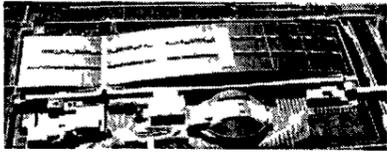
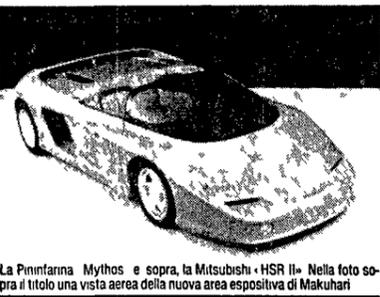


**Il Salone di Tokio si è chiuso con un punteggio di uno a ventidue per le Marche nipponiche**



# L'automobile giapponese: inventiva e innovazione

Un milione e trecentomila visitatori hanno affollato il XXVIII Salone dell'auto di Tokio che chiude oggi i battenti. La rassegna ha dimostrato la grande superiorità dell'industria nipponica dell'auto soprattutto per quel che concerne ricerca e innovazione. Contro ventidue prototipi delle Case locali soltanto uno dall'Europa. Lo ha presentato la Pinfarina utilizzando la meccanica della Ferrari Testarossa



La Pinfarina Mythos e sopra, la Mitsubishi HSR II. Nella foto sopra il titolo una vista aerea della nuova area espositiva di Makuhari

DAL NOSTRO INVIATO  
**FERNANDO STRAMBAZI**

**TOKIO** Giappone contro il resto del mondo 22 a 1. Con questo punteggio usando termini calcistici si è conclusa oggi a Makuhari - dove è stata costruita una nuova sede espositiva ad una cinquantina di chilometri dal centro della capitale giapponese - la XXVIII edizione del Tokyo Motor Show. Se un'impresione hanno ricevuto gli oltre un milione e trecentomila nipponici che dal 26 ottobre ad oggi hanno visitato la rassegna è certamente quella che nell'industria automobilistica così come nella Formula 1 esistono soltanto loro almeno per quanto riguarda inventiva e innovazione.

alzano premendo il pedale. Stesso discorso per la Toyota La sua «450 GT Exper mental» da 300 orari affida al computer la gestione non soltanto dell'ABS e delle sospensioni ma anche delle quattro ruote sterzanti. Ci sono naturalmente anche trovate di dubbia utilità come quel radar collocato sulla Suzuki «4200 R» per captare le previsioni del tempo via satellite ma si vede un grande sforzo per fare dell'auto un oggetto che possa ancora di vertice. Pochi anche per i giapponesi i passi avanti sulla strada dell'auto elettrica. Ma intanto a Tokio ne sono state presentate almeno una dozzina

Per la verità l'industria automobilistica giapponese gioca in casa ma è altrettanto vero che ormai - come confida lo sconosciuto Ferdinand Pieck, presidente della tedesca Audi - mentre le Case occidentali sono in grado di non di presentare al pubblico un prototipo per volta, quelle nipponiche non sembrano soddisfatte se non ne presentano contemporaneamente almeno tre. Di qui quel punteggio clamoroso con la carrozzeria Pinfarina sola a ottenere «l'onore delle armi» con quella «Mythos» che è riuscita ad attirare l'attenzione dei visitatori nel grigioso scolorito degli stands delle Marche europee.

La tecnologia mette poi a disposizione a prezzi accessibili anche per il diportista gli apparecchi adatti. Uno è il Locat che trasmette su 121,5 e 243 MHz ed è dotato di batteria al litio della durata di 36 ore. Pesa 600 grammi ed è impermeabile fino a profondità di 50 metri ed è attivo con qualsiasi temperatura ambiente. La Marine Di Scout di Milano (02/2042491) ne commercializza un modello dal costo contenuto di 300 mila lire i cui segnali tuttavia coprono ben 200 miglia.

## NAUTICA GIANNI BOSCOLO

### Il satellite-sentinella della sicurezza in mare

Molti progressi sono stati fatti in questi ultimi anni nella sicurezza in mare. Dalla tragica regata del Fastnet del '79 travolta da una burrasca di inaudita violenza (provocò «soltanto» 19 morti per il coraggio e la tempestività dei soccorsi) i passi in avanti sono stati molti specie nei Paesi europei a maggiore vocazione marinara.

La tecnologia mette poi a disposizione a prezzi accessibili anche per il diportista gli apparecchi adatti. Uno è il Locat che trasmette su 121,5 e 243 MHz ed è dotato di batteria al litio della durata di 36 ore. Pesa 600 grammi ed è impermeabile fino a profondità di 50 metri ed è attivo con qualsiasi temperatura ambiente. La Marine Di Scout di Milano (02/2042491) ne commercializza un modello dal costo contenuto di 300 mila lire i cui segnali tuttavia coprono ben 200 miglia.

Un aiuto al diportista viene oggi dal sistema di satelliti che ruotano ormai a tutte le altitudini nell'atmosfera. Come è noto i problemi più rilevanti quando l'emergenza non è più affrontabile con le proprie forze sono il possesso del punto nave esatto e la «potenza» necessaria per farsi sentire. A questo punto interviene un problema di efficienza e di rapidità dei mezzi di soccorso. Oggi la tecnologia per chiedere aiuto in caso di emergenza è disponibile. Si fonda appunto sulla eccezionale versatilità dei numerosi satelliti geostazionari. Tramite essi il segnale lanciato da un'imbarcazione in difficoltà viene lanciato a terra ad appositi centri che determinano la posizione dell'unità in mare con grande precisione. Grazie all'«effetto Doppler» dal nome del fisico tedesco al cui intu nel anno lontano 1842 è possibile valutare la distanza dell'emittente esaminando le alterazioni della frequenza dei segnali radio. In questi anni si sono sviluppate importanti collaborazioni fra diversi Paesi per operare in caso di emergenza in particolare tra Usa, Canada, Francia, Unione Sovietica ed Inghilterra.

Il sistema delle radioboe lanciate dai satelliti si fonda sull'utilizzo del sistema statunitense Sarsat e di quello sovietico Cospas. Gli stessi utilizzati dal sistema Epirb (Emergency position indicating radio beacon) galleggia e funziona per 48 ore ininterrotte. Anche l'Epirb lanciato dal segnale di soccorso sulle frequenze 121,5 e 234 MHz ed ha una portata di 250 miglia. Viene commercializzato dalla milanese Svama (02/314141) in quattro modelli costo dalle 700 alle 950 mila lire. Nelle nostre acque tutta via l'utilità di un simile strumento viene però troppo ridimensionata dall'assenza di un'organizzazione coordinata tra Capitanerie di Finanza, Carabinieri e Polizia. Da tempo si parla di istituire un'organizzazione del tipo della Coast Guard inglese od americana. Ma in un Paese dove sono occorsi 18 anni per vedere la legge sulla nautica i tempi sono inevitabilmente lunghi. Nel frattempo si spera di non dover utilizzare né l'Epirb né il Locat o alla peggio di essere in prossimità di Paesi dotati di un efficiente sistema di soccorso in mare.

## IL LEGALE FRANCO ASSANTE

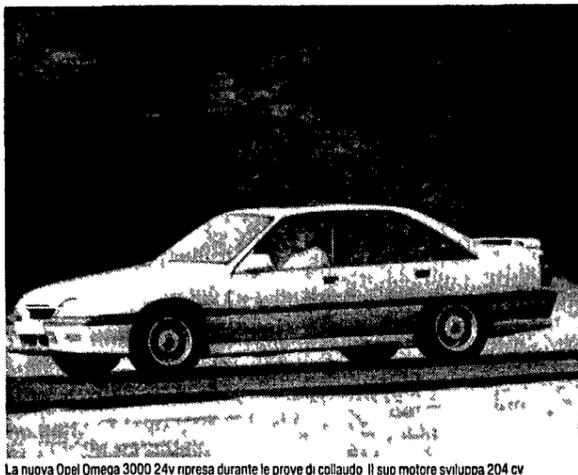
### «Concilia? No, conteso e lo scrivo al prefetto»

L'art. 14 della Legge 24 novembre 1981 n. 689 comunemente conosciuta come legge di depenalizzazione stabilisce che le infrazzioni del codice stradale vanno contestate immediatamente al trasgressore ed alla persona civilmente obbligata in solido al pagamento della somma dovuta per la violazione stessa. Se la contestazione immediata non è possibile per condizioni oggettive gli estremi della violazione vanno notificati agli interessati entro 90 giorni per i residenti in Italia ed entro 360 per quelli residenti all'estero. Tale contestazione deve avvenire secondo un predefinito indirizzo dottrinale anche quando la violazione è commessa con dolo perseguitabile di ufficio (ad es. omicidio colposo) malgrado l'art. 141 del codice della strada escluda tale obbligatorietà perché la più recente norma dell'art. 14 persegue la finalità di ottenere con la riduzione della somma da pagare an-

che una diminuzione delle pendenze penali (lo spirito della legge depenalizzatrice infatti è quello di ottenere attraverso la volontaria anticipazione degli effetti penali da parte del cittadino una diminuzione delle pendenze penali). Nel caso che il cittadino voglia contestare l'infrazione perché ritenuta illegittima potrà entro il termine di giorni trenta dalla contestazione o notificazione della contravvenzione far pervenire all'autorità competente a riceverne il rapporto (prefetto del luogo in cui è stata commessa l'infrazione) scritti difensivi e documentati e può chiedere di essere personalmente sentito. Se il prefetto ritiene fondato l'accertamento con ordinanza motivata determina il importo dovuto e ne ingiunge il pagamento ordinando anche la restituzione delle cose se quest'ultima previo pagamento delle spese di custodia a me-

no che non sia obbligatoria la confisca del veicolo. Il pagamento della somma ingiunta va effettuato entro 30 giorni dalla notifica (60 per i residenti all'estero) all'ufficio del registro o presso l'ufficio indicato dalla ordinanza in giunzione. Questa è immediatamente esecutiva anche nel caso in cui l'interessato proponga opposizione entro 30 giorni (60 per i residenti all'estero) al pretore del luogo in cui è stata commessa la violazione. L'ingiunzione non va notificata entro il termine di 90 giorni fissato dall'art. 14 per chi tale termine riguarda la sola contestazione dell'infrazione commessa può essere cioè notificata anche successivamente purché entro i termini prescrizione (decadente dal giorno della commessa violazione) fissato dall'art. 28 della medesima legge in cinque anni (Cass. civ. sez. I 18 febbraio 1989 n. 972).

# Per tre Opel i plurivalvole



La nuova Opel Omega 3000 24v ripresa durante le prove di collaudo. Il suo motore sviluppa 204 cv

**RÜSSELHEIM** La Opel (General Motors) ha presentato nel suo quartier generale nella Germania occidentale tre nuovi modelli che arricchiscono la sua gamma di vetture medie e alte. Nessun nome nuovo si tratta della Vectra 2000 16v e delle «ammiraglie» Senator e Omega. Queste ultime aggiungono entrambe la versione 3000 24v.

Come si vede le novità sono i motori a 4 valvole per cilindro che consentono un'alimentazione ed uno scanco più fluidi e rapidi. Il risultato è nella potenza che stiamo parlando di motori aspirati e non di turbo. È di 150 cavalli per il 2000 16v e 204 cavalli per il sei cilindri 3000 24v. Un centinaio di km sulla Vectra 2000 16v 4x4 e quasi 80 su una Omega 24v 4x4 con percorsi misti di statali provinciali (per usare termini a noi consueti) e autostrade consentono di esprimere qualche cauto giudizio. In mezzo ai boschi fiammeggianti di colori autunnali la Vectra ha risposto in generale bene a tutte le sollecitazioni, per esempio un rallye Solo a bassi regimi il motore ha manifestato qualche leggero cedimento mentre verso il massimo dei giri la sentire la necessità di cambiare marcia. L'aderenza del 4x4 anche su strade dal manto irregolare o viscido per le foglie si è dimostrata a livello delle migliori concorrenti di questo modello.

240 cavalli della Omega 3000 24v e le sue 4 ruote motrici si avvertono al primo colpo di acceleratore la stabilità appare eccellente anche su strade non perfette. La prova di autostrada non poteva che svolgersi da queste parti. In velocità sono abbastanza tranquilli. Questo anche su tratti in lieve pendenza come se non possono incontrare sulla Franconforte Colonia nei dintorni di Wiesbaden teatro delle prove. Non abbiamo spinto l'acceleratore a tavoletta e toccati i 230 abbiamo alzato il piede. La silenziosità su questo modello è ottima così come la frenata con l'Abs che è montato su ogni vettura. Adesso i prezzi prima di dare qualche altra caratteristica dei due modelli. La Vectra 2000 16v 4x4 costerà in Italia su 36 milioni. La Omega 3000 6 cilindri 24v 4x4 ne costerà 48. La Senator Cd con analogo motore e trazione dieci milioni in più giustificati da una serie di equipaggiamenti che vanno fino all'interno in pelle.

VECTRA Al motore 2000 16v si accompagnano sospensioni completamente indipendenti quelle posteriori con bracci semioscillanti il sistema elettronico antibloccaggio dei freni l'Abs è di serie. La trazione integrale di questo 4x4 è della terza generazione. Servosterzo chiuso centralizzato retrovisori esterni riscaldati computer di bordo cerchi in lega fanno parte dell'equipaggiamento standard. Velocità massima 217 km/h.

OMEGA Questo 3000 6 cilindri 24v a valvole (è lo stesso anche per la Senator) ha un doppio albero a camme in te-

sta Regola l'aspirazione il sistema Dual Ram (sviluppato dalla Opel) che la casa di Rüsselsheim indica come la chiave di volta dell'erogazione di potenza di questo propulsore due convertitori catalitici metallici di tipo chiuso fanno sì che il 3000 24v risponda «alle più rigide normative mondiali in materia di emissioni». Questo risultato ecologico è stato particolarmente sottolineato. Malgrado la sua complessità

(4 valvole per cilindro due alberi a camme in testa) il 3000 24v ha un consumo assicurato alla Opel «inferiore rispetto al corrispondente motore a 2 valvole per cilindro».

Omega e Senator hanno un sistema Bosch di gestione del motore ammortizzato a gas un sistema frenante potenziato una sospensione posteriore un servosterzo che si fa più leggero alle alte velocità. □A.L.

## Alfa Romeo Sz così nasce un «mostro» da 240 kmh



Dall'idea quella di un coupé in grado di rivendere le tradizioni sportive Alfa Romeo alla realizzazione della Sz il modello a produzione limitata presentato nella primavera scorsa dalla Casa del biscione un percorso che si trova ora documentato nelle cento pagine del libro «nella foto» che la Giorgio Nada editore ha dedicato a questo «mostro». Utilizzando decine di fotografie ed i bozzetti originali prodotti dalle due équipe concorrenti che hanno lavorato all'idea il libro racconta passaggio per passaggio o la gravidanza eccezionalmente rapida (dieciannove mesi) che ha portato gli uffici studi Alfa a partorire questo due posti da 240 chilometri all'ora.

## Vince lo stress un colore personalizzato della vettura

Personalizzare l'auto per renderla più «vicina» al carattere del guidatore e per ridurre il rischio dei furti. La proposta viene da «Forum colorum» un club di professionisti delle vernici che da qualche anno lavorano come consulenti nel settore a disposizione di privati di carrozzieri e delle industrie. Chi è stanco o deluso delle produzioni di serie può ricorrere ai tecnici di Forum colorum per avere consigli e suggerimenti per ricolorare la propria vettura secondo la moda e/o il proprio umore. Forum colorum assicura che un'auto originale è il migliore antidoto allo stress del traffico e alla monotonia delle grandi città. Forum colorum che ha sede a Milano non si occupa inoltre di dare consigli tecnici per la salvaguardia della salute di chi lavora nel settore della verniciatura e per eliminare il più possibile gli effetti dell'inquinamento chimico dovuto alle vernici. Le stesse attrezzature di lavoro vengono sottoposte a vari test per valutarne l'innocuità e la sicurezza.

## Sarà una «T» il nuovo marchio delle Toyota anni 90

Un nuovo marchio comparirà dagli inizi degli anni 90 sui veicoli sulle insegne delle concessionarie e nelle campagne pubblicitarie Toyota. Il marchio rappresenterà una «T» stilizzata, ricorrente alla combinazione di tre elissi disposte orizzontalmente ed una verticalmente. La scelta di questa forma geometrica non è casuale. L'elisse è infatti quella figura che ha due fuochi al suo interno. Nel nuovo marchio Toyota i due fuochi simboleggiano il cuore dei clienti e quello dei prodotti della maggiore industria giapponese. Gli spazi vuoti tra le linee rappresentano la continua espansione della tecnologia d'avanguardia e le infinite opportunità ancora lasciate scoperte. «La nostra Casa ha spiegato Shoichiro Toyoda presidente della Toyota Motor Corporation, considera la soddisfazione della clientela il punto di partenza della produzione automobilistica».

## Bilancio di una prova di 5600 chilometri girando tra Francia, Spagna e Portogallo

# Un Ducato tutto risparmio



Il Fiat Ducato utilizzato durante la prova

Sei persone lungo 5600 chilometri - in compagnia di un Fiat Ducato «Panorama» turbo diesel - attraverso Francia, Spagna e Portogallo tanto spazio per i passeggeri e consumi pari a quelli di un'automobile. Il problema più serio? La conquista di un parcheggio a misura di furgone nelle città ibenchè congestionate almeno quanto le nostre. Per il resto tutto liscio.

## MARCO BRANDO

### Si chiama Dundee la faccia grintosa dell'Austin Metro



Con un prezzo di dieci milioni e 700 mila per la versione a tre porte e di undici milioni e 900 mila per quella a cinque porte fa la sua comparsa nel filone delle auto a «serie speciale» la Metro Dundee figlia del fortunato modello di casa Austin. Del modello di base la Dundee mantiene invariata la motorizzazione di 998 centimetri cubici con una potenza di 48 cavalli a trazione anteriore il cambio a quattro marce i freni anteriori a disco le sospensioni interconnesse con elementi Hydragas. Lo schienale posteriore è reclinabile automaticamente e porta il bagagliaio a capienza che oscilla dal 228 litri (con cinque persone a bordo) ai 1392 litri (con due passeggeri).

La casa produttrice non spiega l'origine dell'etichetta Dundee ma si limita a sottolineare l'assonanza con il nome di Mr Crocodile Dundee il rivale australiano di Indiana Jones in comune con il personaggio cinematografico la Metro della serie speciale (nella foto) vanta una particolare attitudine a superare le situazioni più ostiche in particolare nel traffico metropolitano grazie soprattutto al particolare confort garantito al guidatore dall'equipaggiamento della Dundee i sedili dalla forma avvolgente gli appoggiatesta regolabili la leva del cambio e gli appoggiatesta braccia ridisegnati.

Un signore arabo circonda da uno stuolo di signore in nero e di bambini nerioculati guarda indaga esplora. Oserva il portellone posteriore scruta l'ampio bagagliaio il cruscotto le tre file di poltrone «Diesel» chiede «Diesel» risponde. Mi indica con un'alzata di spalle la sua vecchia automobile familiare francese stracanca di horse e di passeggeri tanto che la parte posteriore sfiora quasi l'asfalto. È il primo pomeriggio di una torrida giornata di luglio nel piazzale della stazione di servizio di Gandia lungo l'autostrada spagnola che come da Barcellona ad Alicante una sessantina di chilometri ci separano da Valencia. 560 dal confine con la Francia quasi 1500 da Milano. Quel signore arabo è uno dei tanti immigrati nordafricani in Francia che nei mesi estivi cancano tutta la famiglia sulle automobili per tornare nei loro paesi dopo aver raggiunto Almería Malaga o Gibilterra dove li attendono i traghetti. È il nostro Fiat Ducato turbo diesel «Panorama» (cinque marce 2445 cc di cilindrata 130 km orari sopportati con grande dignità) ha certo un aspetto invitante per quanti devono affrontare lunghe trasferte senza rischiare il soffocamento. Lo spemmatissimo Ducato ormai da anni fiore all'occhiello della gamma Fiat è un compagno di viaggio al quale ben presto ci si affeziona per la maneggevolezza la comodità delle nuove poltrone la buona areazione dell'ambiente piuttosto fresco anche quando all'esterno ci sono i 46 gradi incontrati a Siviglia. Una nota di merito i consumi modesti. Con un pieno di gasolio settanta litri siamo arrivati da Milano alla frontiera tra Francia e Spagna circa settecento chilometri con meno di nove pieni abbiamo percorso 5600 chilometri lungo

tutta la costa mediterranea francese e spagnola quella atlantica fino al Portogallo e a Lisbona per poi raggiungere Toledo Madrid di nuovo il Mediterraneo fino all'Italia attraverso la Camargue. Certo guidare di punto in bianco questo bestione lungo quanto una normale station wagon ma assai più alto e più largo intonisce un po' chi è abituato a condurre una normale utilitaria come se ci si sveglia una mattina scoprendo di essere ingrassati di cinquanta chili e di far fatica ad abboccare la porta di casa. Ma poi a parte qualche difficoltà nel prendere le misure quando è necessario parcheggiare e qualche imprevisto negli autostradali concepiti su misura per le automobili tutto fa liscio. D'altra parte una conferma della maneggevolezza del Ducato ci è venuta dal fatto che moltissimi camper incontrati lungo la strada erano realizzati sul telaio del furgone Fiat 1.1. Difetti? Le marce che dopo lunghi percorsi fanno qualche fatica ad entrare il portellone scorsevole laterale che talvolta s'incestra. Per il resto a meno che non si abbiano ambizioni di pilota di Formula 1 il Ducato è ideale per affrontare in sei o sette persone con relativi bagagli le vacanze su quattro ruote.

PS Durante il viaggio in terra spagnola abbiamo incontrato un paio di sistemi adottati da quelle parti per scoraggiare coloro che non si spaventano i limiti di velocità nei centri abitati alcuni piccoli dossi artificiali posti di traverso a intervalli regolari tendono a sollevare le vetture «aver tondo» il conducente che è il caso di rallentare i semafori diventano rossi se si superano i 60 km orari e tornano verdi se si rallenta. «Sotterfugi» che vedremmo bene anche sulle nostre strade.