

# Bis al bus!

Il valore mobilità, fondamentale in una società evoluta, sarà al centro del secondo Salone Internazionale dell'Autobus (Torino, Lingotto 23/27 ottobre). Mobilità, infatti, nelle congestionate aree urbane e metropolitane. È qui che il diritto alla mobilità si scontra con i limiti di vario tipo.

Questo secondo Salone, lanciato con lo slogan «Bis al bus», si occuperà molto di autobus urbani e interurbani. Accanto ai quali saranno, naturalmente, i veicoli da gran

turismo, le versioni per impieghi speciali, telai-carrozzeria, motori, carrozzerie, componenti, accessori e attrezzature per le diverse che riguardano, più o meno da vicino, il settore.

Un dato oggettivo è un provvedimento di legge sul pubblico trasporto e privati ad accentuare l'interesse per l'autobus. In ambito urbano, informa l'Anifa, l'85 per cento degli spostamenti, su mezzo pubblico, si effettuano mediante l'autobus. Partendo da questo dato, una

legge, la 151/81, ha costituito un fondo per assicurare alle aziende di trasporto i finanziamenti necessari allo sviluppo del parco autobus.

Non tutti i problemi della mobilità nelle aree congestionate dal traffico possono essere risolti con nuovi veicoli che, per numero e qualità, rispondano adeguatamente alla domanda dell'utenza. Tuttavia quantità e qualità del parco autobus sono fattori primari per la soluzione del problema mobilità.

Da questo punto di vista l'applicazione della legge-mentano Anifa e Salone - è tutt'altro che soddisfacente. Nelle nostre città, cresciute rapidamente e in assenza di qualsiasi forma di pianifica-

zione, circolano oggi milioni di veicoli, pubblici e privati. In questo mare agitato il parco autobus finanziato ha un'età media che supera i nove anni: il 40% del mezzo ha più di 10. La legge potrebbe assicurare i fondi per l'ammodernamento. Ma il governo l'esita.

Così stando le cose, l'innovazione (qualità del servizio, bassi costi di manutenzione, mezzi meno inquinanti) ha la via sbarrata. È quello che 70 case nazionali ed estere schiereranno al Salone pare destinato a restare in vetrina. Pensando alla qualità della nostra vita quotidiana e negando, nei fatti, il diritto alla mobilità, sia che usiamo l'auto che l'autobus. □A.L.

# Nella gamma Opel Omega per il 1991 La «Top Wagon»

Una raffinata Station Wagon - equipaggiata con un 6 cilindri da 3000 cc con 24 valvole e 200 cv, in grado di consentire velocità massime di 240 km/h - è il pezzo forte della gamma Opel Omega che, per il 1991, si presenta con il frontale ridisegnato e gli interni rinnovati.

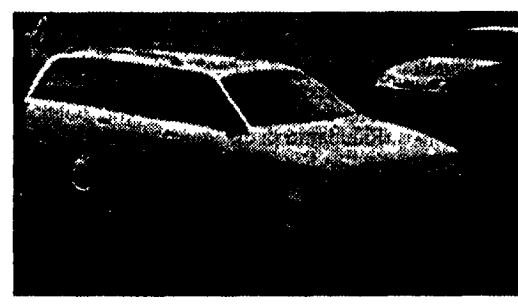
fre: lo scorso anno le richieste di SW rappresentavano già il 30,2 per cento dell'intera gamma Opel Omega, ma sono salite al 44,3 per cento nel periodo gennaio-settembre 1990. Ciò è avvenuto anche perché non pochi automobilisti, hanno optato, in occasione della sostituzione della loro Kadett SW

usata, per le versioni con motorizzazione 1.8 dell'Omega SW. La 1.8 SW, ha incontrato, in particolare, il favore di questa parte della clientela, perché questo modello offre prestazioni e spazi interni superiori a costi (27.547.000 lire) considerati ancora accessibili.

In quella che è stata definita una «autentica top wagon», l'Opel ha trasferito quelle che sembrano essere le attuali aspirazioni degli utilizzatori più danarosi (il prezzo della 3 litri non è stato comunicato) di questo tipo di veicoli: tecnologia avanzata e finiture eleganti.

Presentando questo nuovo modello, la General Motors Italia ha ricordato che, negli ultimi anni, le preferenze del pubblico italiano per questo genere di auto sono cresciute continuamente.

La conferma viene dalle ci-



Le Opel Omega 2.0i CD Station Wagon e berlina della gamma Opel Omega 1991.

# Un apparecchio per evitare la dispersione del Freon R12

Il Freon R12 è la «linfa» degli impianti di climatizzazione, ma è anche tra i gas più dannosi, se si disperdono nell'aria, per lo strato di ozono che protegge la nostra atmosfera. E' per questo motivo che la Diavia di Molinella, una delle più importanti aziende produttrici di condizionatori per auto, ha realizzato il «Refrmatic», un apparecchio ora in dotazione a tutti i centri di assistenza Diavia. Il «Refrmatic» (nella foto), consente, durante le operazioni di manutenzione dell'impianto di condizionamento, il recupero del Freon R12, senza pericolo di dispersione nell'aria. Il successivo riciclaggio ne permette il riutilizzo.

# A fine febbraio a Rimini il dodicesimo «Nautex»

La dodicesima edizione del «Nautex», il Salone nautico di primavera, si svolgerà a Rimini dal 27 febbraio al 3 marzo dell'anno prossimo. L'Ente Fiera della città adriatica ne ha confermato l'impostazione che da alcuni anni ne caratterizza lo svolgimento: breve durata per favorire le aziende espositrici; posizionamento alla fine della stagione invernale e quindi all'inizio della stagione nautica vera e propria; focalizzazione di alcuni «poli» di grande interesse, come quello delle imbarcazioni e attrezzature per la pesca sportiva, che ha assunto la connotazione di vera e propria rassegna all'interno del Salone.

# L'erede della Metro raffinata come le Rover

Sono arrivati sul mercato italiano, quasi in contemporanea con le Volkswagen Polo e le Renault Clio, che sono tra le loro dirette concorrenti, le Rover della serie 100. L'ultima nata della Casa automobilistica inglese punta a piazzarsi tra le prime in un segmento, il B, dominato in Italia dalla Fiat Uno e che raccoglie da solo il 40 per cento delle richieste degli automobilisti italiani.

La nuova arrivata si presenta alla grande, offrendo in un solo colpo il fascino e la compattezza della Mini, la praticità della Metro, la raffinatezza tutta inglese delle Rover a prezzi molto allettanti, visto che vanno da 12.200.000 lire della 111 SL, 3 porte al 15.100.000 lire della 114 GTI con motore a 16 valvole.

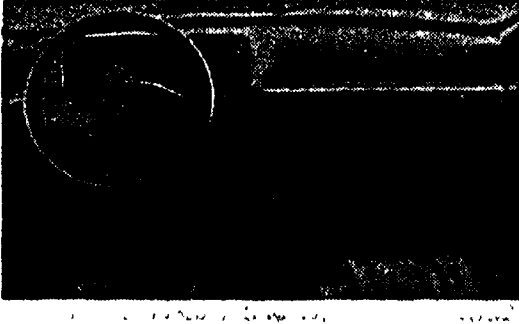
Viste esternamente, le Rover 100 ricordano da vicino, anche se la linea generale è più tondeggiana, le Metro, ma il posizionamento è quasi verticale e il frontale è leggermente più spiovente. Sono diverse anche le misure che sono aumentate di 120 mm in lunghezza (3521 mm), di 16 mm in larghezza (1530 mm) e di 4 mm in altezza (1377 mm). Pochi millimetri di differenza, ma che consentono ai passeggeri di viaggiare più comodi e di offrire maggiore spazio alle gambe dei passeggeri dei posti anteriori. Anche l'assetto è stato migliorato: la prima è più larga di 34 mm, il secondo è stato portato a 2269 mm, con il risultato di dare alle Rover 100 un aspetto più sportivo.

Ma vediamo un po' più in particolare come è articolata la gamma importata in Italia. La cosiddetta versione di entrata è la Rover 111 SL, a tre e cinque porte, per la quale è stato adottato un nuovo motore monoalbero Serie K di 1,1 litri e 60 cv che consente alla SL di raggiungere una velocità massima di 155 km/h, di acce-

Il fascino della Mini, la praticità della Metro, ma soprattutto la raffinatezza delle Rover sono la carta di visita della Rover 100, la nuova berline che la Casa inglese ha introdotto sul mercato italiano per fare la sua parte in un segmento, il B, che interessa il quaranta per cento degli automobilisti nostrani. Quattro versioni e tre motori, di cui uno a sedici valvole.

## FERNANDO STRAMBACI

lerare da 0 a 100 km/h in 14,8 secondi e di consumare (media Cee) 5,9 litri di benzina ogni 100 km. Già queste versioni sono dotate di serie di due retrovisori esterni regolabili dall'abitacolo, di alzacristalli elettrici anteriori, di tergicristallo a due velocità con intermittenza programmabile, di lavatergicristallo con intermittenza, di lunotto termico, di segnalatore luci acese, di chiusura centralizzata, di sedili rivestiti in tessuto «Chevron», di inserti in radica sulla plancia, di quat-



La nuova Rover 114 GL 5 porte vista lateralmente e, in alto, la elegante plancia che caratterizza tutte le versioni della gamma Rover 100.

tro altoparlanti ed antenna. La versione più elegante della gamma è la Rover 114 GS 5 porte. Ha di serie anche gli interni e il volante rivestiti in pelle, gli inserti di radica nei pannelli porta e il sedile del guidatore con regolazione lombare. Anche qui motore Serie K ma di 1.4 litri di 76 cv, che consente una velocità massima di 165 km/h, un'accelerazione da 0 a 100 in 11,3 secondi e per il quale si dichiara un consumo di 6,3 litri per 100 km.

L'adozione dello stesso motore bi-albero a 16 valvole ad iniezione elettronica «single point» da 95 cv che equipaggia le Rover 214 e la particolare finitura della versione con maggiori prestazioni, sottolineano la connotazione sportiva della Rover 114 GTI-3 porte. La 114 GTI raggiunge una velocità massima di 185 km/h, accelera da 0 a 100 km in 9,8 secondi e consuma 6,6 litri di benzina ogni 100 km. Particolarità estetiche di questa versione sono i cerchi in lega leggera, gli spoiler all'anteriore e al posteriore, i retrovisori esterni nello stesso colore della carrozzeria, i sedili sportivi (con regolazione lombare dal lato guida). Gli interni sono rivestiti in tessuto «Lightning».

Anche l'assetto della Rover 100, con un coefficiente di penetrazione di 0,36, rappresenta un apprezzabile progresso rispetto a quello della Metro, che era accreditata di un Cx di 0,39.

Un accenno ancora al bagagliaio. La Metro, come si sa, è stata la prima automobile in assoluto ad adottare il sedile posteriore reclinabile in due sezioni di diversa larghezza. Sulla Rover 100, ovviamente, la soluzione è stata ripresa, per cui il bagagliaio, ben sfruttabile, può passare da 230 a 954 litri.

# La Piaggio ha commercializzato tre versatili versioni dell'ApePoker Quella ruota in più

La Piaggio arricchisce la sua già vasta gamma di veicoli destinati al trasporto leggero delle merci con il nuovo quadriciclo ApePoker che va ad affiancarsi al celebrato Ape a tre ruote, (in quarant'anni ne sono stati prodotti un milione 300 mila di cui ben 400 mila esportati).

Ingresso ridotto e massima praticità soprattutto in ambiente urbano, ridotti costi di esercizio e manutenzione, basso costo per chilogrammo trasportato: questi i cavalli di battaglia che caratterizzano il nuovo veicolo, oltre all'ovvia novità della quarta ruota che colloca l'ApePoker nella categoria dei quadricicli a motore istantanea con una legge del 1988.

Con una portata utile di 800 Kg nella versione furgone/pianale ribaltabile e qualcosa in più nella versione pianale, l'ApePoker si posiziona in una fascia di utenza che una recente indagine di mercato ha individuato come la più diffusa: l'utente tipo infatti trasporta un carico che raggiunge il peso medio di 380 Kg, ed usa il mezzo esclusivamente per il trasporto merci.

Il mercato a cui la Piaggio si rivolge (contando di collocare nel 1991 10.000 ApePoker in Italia e di avviare al più presto la commercializzazione nel

Paesi europei) è quello di chi da sempre esprime una forte domanda di mobilità urbana: piccola e media imprenditoria, artigiano, vasti settori del commercio, ma anche aziende municipalizzate e pubblica amministrazione; chiunque in definitiva abbia esigenze che unificato ad una forte necessità di circolazione la necessità di muoversi in spazi ristretti e trafficati con efficienza e flessibilità.

Obiettivo di fondo della Piaggio: essere ancora protagonista dei nuovi assetti che la distribuzione commerciale sta cercando di darsi e con occhio sempre attento anche alle esigenze del mercato estero (nel

corso della presentazione dell'ApePoker alla stampa sono stati confermati gli accordi recenti con una società Indiana e i contatti per una più solida presenza sul mercato giapponese).

L'ApePoker è disponibile in tre versioni (pianale-pianale ribaltabile-Furgone), con motore monocilindrico di 422 cc a benzina e cinque marce più la retromarcia e una velocità massima di 80 Km/h; la superficie utile del vano di carico è di oltre tre metri quadri e, nella versione furgone, il volume utile è di 3,38 metri cubi. A seconda delle varie versioni l'ApePoker costa da 10 a poco meno di 12 milioni. □F.U.SCO.



Una delle versioni dell'ApePoker messe in commercio dalla Piaggio: il «pianale ribaltabile».

# L'auto cala in tutta Europa ma la Tipo tira

Il mercato dell'auto a settembre ha continuato a frenare in tutta Europa con l'eccezione della Germania che beneficia dell'apertura del mercato tedesco orientale. Le marche tedesche, Volkswagen in testa, hanno conseguito, infatti, un incremento del 7,4 per cento. Per contro, sugli altri principali mercati si è registrato un calo dell'11,1 per cento in Inghilterra, del 12,2 per cento in Francia ed un record negativo del 22,8 per cento in Spagna.

In questo quadro - che può apparire drammatico se si dimentica che i raffronti sono fatti sul 1989, l'anno che ha visto il record storico di 13,3 milioni di vetture vendute in Europa - l'Italia se l'è cavata abbastanza bene, con un 7,46 per cento di riduzione delle vendite. Non solo: sul nostro mercato le marche nazionali anche se (come è successo peraltro pure in Germania, in Francia e in Gran Bretagna rispetto alla concorrenza estera) hanno pagato in cifre assolute più delle marche di importazione il calo della domanda, hanno registrato un incremento della loro «quota di penetrazione», passata dal 53 per cento degli ultimi quattro mesi al 54,2 per cento.

E' quest'ultimo, un dato molto interessante, che si accompagna ad un dato altrettanto

interessante: quello che si riferisce alla classifica delle «Top Ten». Tra le dieci più vendute in Italia ben sette risultano essere state in settembre vetture del gruppo Fiat (con la Uno sempre al primo posto, largamente distanziata da tutte le altre «Top Ten» italiane e straniere) mentre nel nove mesi di quest'anno erano state soltanto sei.

L'immissione sul mercato dei nuovi modelli della Tipo, che è al secondo posto nella classifica delle più vendute nei nove mesi e al terzo, dopo la Panda, a settembre, dovrebbe consolidare queste posizioni in classifica.

Questa vettura del segmento C, che proprio a settembre ha raggiunto il traguardo del milione di unità vendute, che nel 1989 aveva ottenuto i premi «Auto dell'anno» e «Auto Europa Uiga», è infatti ora disponibile in ben 23 versioni a benzina e a gasolio, con cilindrate da 1,1 a 2 litri e potenze da 56 a 138 cv, con una versione a 16 valvole, con cambi meccanici ed automatici, con o senza catalizzatore, con la disponibilità dell'Abs, con l'optional, allo stesso prezzo, di versioni con cilindrata diverse. Tutte ragioni che lasciano prevedere, appunto, un ulteriore rafforzamento della seconda posizione in classifica per la Tipo.

# Il neofita che odia i fuoristrada in città: Che gite col Pajero!

Provate a leggere il libretto d'istruzioni. Si dice in poche parole, ma con chiarezza: attenzione il veicolo in questione è stato pensato e progettato per marciare in certe condizioni e su certe strade, in altre situazioni starebbe male.

Se di fare - forse - un dispiacere al signor Koelliker, che importa dal Giappone i Mitsubishi Pajero, ma la trasetta mi è piaciuta e mi ha confortato circa le mie personalissime battaglie. No, lo dicono anche i giapponesi, il fuoristrada non va per via Montenapoleone o per piazza del Gesù. Lasciate la campagna, in montagna, ovunque, ma non in un centro storico, sui viali della circonvallazione.

Che ve ne fate tra muri d'auto parcheggiate, marciapiedi e palazzoni? Che gusto ci trovate a gasare pedoni e platani, a passare per volgarissimi archicchi con smanie di grandezza, a trasportare rombando figliolotti in età scolare da casa all'aula? Cinquecento metri più in là, quando - si sa - fa molto più caldo (cioè elegante con leggerezza) andare a piedi?

Ervitatevi incassature, strepitii, bestemmie. Godetevi il vostro Pajero in una bella strada di montagna, una bella strada asfaltata di montagna, rivelando la vostra nobile anima eccel-

Anche i costruttori ricordano agli utenti che i fuoristrada sono stati pensati per un uso ben preciso. Per questo un nemico di questi veicoli può entusiasmarvi, alla guida di un Mitsubishi Pajero, se lo prova per la prima volta sulle strade appropriate, apprezzandone qualità, comodità e prestazioni e, soprattutto, la grande facilità di guida in ogni condizione.

## ORESTE PIVETTA

logica (ben sapendo che non si possono neppure invadere tratturi sterminati degni del massimo rispetto e magari del vostro interessamento per la costituzione di un parco nazionale, di una riserva, di un'oasi protetta, lontani dai tubi di scappamento inquinanti, dai motori turbo, dai ruotoni simil-cingolati).

Se terrete a mente queste cose, capirete anche la fortuna di possedere (o utilizzare senza possedere un po' fantozzianamente con il complesso di colpa addosso per un privile-

gio in qualche modo usurpato) un motor-county symbol di questa specie: cioè Pajero Mitsubishi Van, 2500 cc, turbo diesel e non so che altro (intercooler sicuro che). Che cosa significa tutto questo? Che il cosiddetto Pajero, l'uccello volante che s'arrampica ovunque, duro e arciuno (uno scrittore famoso, Hector Bianciotti, italo-franco-argentino, mi faceva notare l'asprezza della parola, rispetto al più dolce e lieve termine italiano, come un segno di forza e di tensione), è una gran bella macchina, da sogno, da prete e da foreste (lasciamo stare la Parigi-Dakar, anche se il Pajero alla Parigi-Dakar si è comportato benissimo, ma solo perché non amo quel tipo esasperato), da usare con intelligenza e scrupolo, per capire davvero le qualità, le comodità, le possibilità nelle prestazioni.

Cominciamo a parlare da noi. L'aspetto, prima di tutto. Impressionante, ingombrante, imponente. Ma se prendete in mano un metro vi accorgete che la larghezza e lunghezza non sono poi tanto diverse da quelle di una normalissima berlina. Se poi, depono il metro, vi decidete a parcheggiare, avrete la conferma: il servosterzo vi permetterà di sistemare il vostro presunto



Il Mitsubishi Pajero Intercooler Turbo utilizzato per la prova su strada fotografato in un ambiente congeniale al fuoristrada.

carroarmato in uno spazio poco superiore a quello necessario per un cinquecento, come se di una piuma si trattasse.

Uscite dal parcheggio e mettetevi in marcia. Apprezzerete l'altezza della vostra posizione, quella che avete invidiato ad un guidatore di Tir, posizione peraltro ecologica, nel senso che chi in salotto si tiene il suo che vi consente come nessun'altra di ammirare il paesaggio senza distrarvi dalla guida. Se volete potete aprire anche il tettuccio e guardare il cielo. Ma questo, quando una strada a tornanti, può essere pericoloso.

Il sedile è comodo, riposante, la dotazione dei servizi è doviziosa, alzacristalli elettrici, riscaldamenti, luci, ventole, caldo, freddo, visibilità ottima, sole, mare, montagna, eccetera eccetera. Persino troppo per una vettura capace di ogni avventura, guadi, risalite, discese ardite, neve, ghiaccio ed ogni qualità di sassi.

Parliamo di rendimento (cercando di far finta di niente per quanto riguarda i consumi). Hanno perfettamente ragione i giapponesi: usate il Pajero nel suo ambiente naturale, perché non trascinereste mai un orso nel Sahara o una foca nel salotto di casa (anche se c'è chi in salotto si tiene il leopardo).

La macchina poi è versatile, ma in autostrada è persino uno spreco (con una tenuta ovviamente inferiore a quella di qualsiasi altra berlina normale). Appena vi ritrovate però in montagna (scusate se insisto con la montagna, ma è lì che ho provato il Pajero) vi accorgete della comodità, della facilità di guida, della sicurezza, della disponibilità alle più brillanti prestazioni (anche velocità, dove la velocità è da tenere in relazione al terreno, senza asfalto, con buche, pendenze variabili e magari dure quando entrano in gioco con

straordinaria dolcezza e tempestività le quattro marce).

In queste particolari situazioni si apprezza davvero la macchina, che risulta un po' come una garanzia non dico sulla vita ma almeno sulla guida: sal sempre di arrivare alla meta (anche se una volta, alla frontiera italo-svizzera, la dimensione e la magnificenza del mezzo, che avevano evidentemente destato la solerzia del carabinieri di servizio, mi sono costati il ritiro della patente scaduta e una multa conseguente, facendomi rimpiangere la mia modesta utilitaria: ma la colpa è della mia memoria non del Pajero).

Infine una parola per lo spazio: potete caricarci tutti gli amici che volete e i loro relativi bagagli facendoli tutti ugualmente felici.

Insomma, l'avrete capito: tutto bello, tranne (per me almeno) il prezzo che parte dai 30 milioni.

# IL LEGALE FRANCO ASSANTE Incidenti stradali e patteggiamento

I non addetti ai lavori sono rimasti sorpresi dalla pena mite (ridotta da 30 a 20 anni di reclusione) irrogata dal Tribunale per i sequestratori della piccola Patrizia Tacchella, ma non tutti sanno che la pena mite è conseguenza del cosiddetto patteggiamento previsto dall'art. 444 del nuovo codice di procedura penale. I più, inoltre, ignorano che è un istituto cui tutti gli imputati possono far ricorso, e quindi anche quelli rinviati a giudizio per rispondere di lesioni o omicidio colposo a seguito di sinistro stradale.

Quando le responsabilità sono chiare e l'imputato non può che attendersi una condanna per aver dato causa al sinistro, il ricorso al patteggiamento rappresenta una soluzione assolutamente conveniente. E' pur vero che permane nel cittadino la convinzione che la lenità della giustizia può portare ad una prescrizione del reato (che per l'omicidio colposo è di 15 anni o di 7 anni e mezzo, se le attenuanti sono dichiarate prevalenti sull'aggravante) o che una provvidenziale amnistia potrà estinguere il reato (ma le due ipotesi sono ormai assurde; la prima perché si sta lavorando per superare il collasso delle strutture, la seconda perché esiste un impegno del governo e del Parlamento a non prescrivere, per il futuro, altri provvedimenti di clemenza; a non voler considerare che finora l'omicidio colposo non è stato mai compreso fra i reati ammissibili) ma resta il fatto che i

benefici concessi con la pena patteggiata sono notevoli.

Infatti ai sensi dell'art. 445 c.p.p. la sentenza non comporta la condanna al pagamento delle spese di giustizia (quando vi è stata una perizia tecnica, le stesse possono essere rilevanti), né l'applicazione di pene accessorie.

Fra queste rientra la sospensione della patente (il pretetto in via amministrativa potrà sempre sospenderla per un tempo non superiore a due anni) la quale, malgrado voci discordi, che vorrebbero farla rientrare fra le pene atipiche, è da considerarsi pena accessoria, come ha stabilito la IV Sez. pen. della Suprema Corte con sentenza del 5 novembre 1986, Pesce.

La pena su richiesta può essere condizionata dall'imputato alla concessione della sospensione della stessa ed il reato è estinto se nei cinque anni successivi l'imputato non commette altro delitto della stessa indole.

La pena patteggiata per un omicidio colposo da sinistro stradale è determinata applicando la riduzione di un terzo (a mesi 8) per la concessione delle attenuanti generiche sul minimo della pena (un anno); la stessa si riduce poi di un ulteriore terzo per applicazione della normativa speciale introdotta dal nuovo codice di procedura penale e cioè a mesi 5 e gg. 10 di reclusione; se l'assicuratore ha risarcito il danno, l'imputato avrà diritto ad una sua ulteriore riduzione di un terzo.