

Unrae: Governo incoerente sull'automobile

L'Unrae considera quanto meno incoerente la politica governativa sull'auto. Lo ha detto Giuseppe Gabriele, vicepresidente esecutivo dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, durante la riunione per la consegna del «Premio Giuseppe D'Adda» di giornalisti, che quest'anno è stato assegnato a Claudio Nobis e a Rodolfo Bosto.

Per la verità, nel corso della relazione il giudizio negativo è stato, per molti aspetti, molto più netto. Ciò assume particolare rilevanza, perché tale giudizio è stato espresso sul finire di un anno che è

determinata, come negli altri Paesi, dall'alta volatilità del prezzo del petrolio connessa alla crisi del Golfo, ma in Italia hanno influito non poco i problemi ecologici e le difficoltà del traffico. In altre parole, ha influito soprattutto una politica governativa che ha portato alla colpevolizzazione del motore a gasolio, alla mancata incentivazione della marmitta catalitica, all'impiego del prezzo del carburante non tanto quanto freno dei consumi energetici quanto come elemento di drenaggio fiscale.

La relazione dell'Unrae si è in particolare soffermata sul problema delle auto a gasolio, denunciando la miopia di una politica governativa che penalizza i possessori di queste vetture (determinando così il crollo del mercato) proprio quando i costruttori offrono motori più «puliti» (o almeno altrettanto puliti di quelli a benzina con catalizzatore) e con consumi di carburante più bassi. «In realtà»,

La plastica contribuisce a fare più bella la Sfera nuovo scooter della Piaggio

Sfera, ultimo parto della Piaggio, è maschio. Così afferma uno dei padri, il direttore generale dell'azienda di Pontedera, Roberto Pagliano. Il nuovo scooter si allinea alla scuola imposta dai giapponesi, che vuole una carrozzeria di plastica a rivestire un tradizionale telaio metallico. Ultimi, dunque, ma con

la «soddisfazione» di perfezionare i prodotti concorrenti. Il disegno è bello, sobrio, di gusto italiano. La cilindrata di 50 cc esente dalla targa e i maggiori renni potranno circolare senza casco (sconsigliabile, ndr). Già disponibile al pubblico, lo Sfera costa lire 2.800.000 «chiavi in mano».

UGO DALLO



«La Sfera è maschio». E così bisogna dire lo Sferissimo nel caso del nuovo scooter di 50 cc della Piaggio. Speriamo che non si tratti di una trovata al pari del Cosa, che di nuovo, come scooter, aveva solo il nome, peraltro orrendo. A ben guardare, la Sfera - per noi rimane femmina - non ha nulla di particolarmente innovativo essendo, come tipologia di prodotto, già ampiamente sviluppata da analoghi veicoli giapponesi e da uno italiano. Tuttavia, come dice il direttore generale della Piaggio, Roberto Pagliano, non è male arrivare ultimi, se si può copiare e perfezionare i prodotti concorrenti (sic!).

Questa Sfera (nella foto), che arriva ultima, ci piace. È bella. Il disegno è di sobrio gusto italiano, moderno quanto basta. La plastica ha permesso di creare una forma nuova in tempi brevi, che potrà essere aggiornata o sostituita anche più rapidamente quando darà segni di invecchiamento. E proprio nella carrozzeria di plastica, che riveste un telaio in tubo e lamiera, sta la novità per la Piaggio. Infatti la Sfera si discosta per questo completo dalla Vespa, che rimane in produzione - caratterizzata da una scocca in lamiera con funzione portante.

La Sfera è frutto di 50 miliardi di investimento e di un anno e mezzo di tempo fra progettazione e realizzazione. L'accurato studio ergonomico ha generato un veicolo «a misura d'uomo», anche se personalmente troviamo che la sella avrebbe potuto essere un poco più bassa.

Nella carenatura del manubrio è incastonato un completo cruscotto, nel quale spiccano spie della benzina, dell'olio (c'è il miscelatore), delle frecce, oltre agli ovi tachimetro, contachilometri e a un meno ovvio orologio digitale. Non mancano il servosterzo elettrico e il cambio automatico con «variazioni», indispensabili per rendere lo scooter uno strumento ideale nei rapidi e comodi spostamenti metropolitani.

Abbiamo apprezzato l'accelerazione brillante per un 50 cc e la notevole maneggevolezza, nonostante un banconero non basso. Confortevoli le sospensioni (l'anteriore ha il cono a braccetto della Vespa) nella versione per l'Italia, dove il divieto di portare passeggeri ha permesso l'adozione di dispositivi più morbidi. Altrettanto efficaci ci sono sembrati i freni a tamburo, azionati mediante le due leve del manubrio. Bisognerebbe però provarli sul bagnato, perché le ruote di piccolo diametro e la sospensione anteriore potrebbero creare sorprese.

La Piaggio conferma che è allo studio un sistema di frenatura integrale, tale da assimilare l'uso dei freni dello scooter a quello dell'automobile. Il serbatoio da 5,2 litri di benzina assicura - secondo la Casa - un'autonomia di circa 150 chilometri a pieno gas.

Piccoli oggetti si possono custodire nel tradizionale vano ricavato dietro lo scudo anteriore, mentre il casco - anche integrale - trova posto sotto la sella provvista di chiave. Un accorgimento tutt'altro che secondario è stato quello di montare ruote che permetteranno il passaggio di catene antirullo, da aggiungere all'attuale bloccasterzo in dotazione.

Infine il cuore, il motore, di nuova progettazione e interamente realizzato in lega leggera. È il primo esemplare di una serie di fratelli di maggiore cilindrata, che vedranno la luce in un futuro prossimo. Esso si distingue per l'accensione elettronica e il raffreddamento ad aria forzata.

La Sfera è già disponibile al pubblico a lire 2.800.000 «chiavi in mano». Per l'estero ne esiste una versione con catalizzatore che costa circa il 10 per cento in più e che, secondo noi, si dovrebbe poter acquistare anche in Italia.

Continua la ricerca «Progetto confort». Non affatica macinare chilometri se si è a bordo della Citroën XM

Dopo aver effettuato una ricerca sulla abitabilità dimensionale delle automobili, che aveva avuto come oggetto la Citroën AX e sui cui risultati avevamo a suo tempo riferito, la stessa équipe di ricercatori (Spaggiari e Salbene del CNR e Cortili dell'Università di Milano, ai quali s'è affiancata la psicologa B. Rossi), ha concluso in questi giorni, nell'ambito del «Progetto confort» sponsorizzato dalla Citroën Italia, una ricerca sulla fatica fisica e mentale prodotta da lunghi percorsi a bordo di un'automobile.

I ricercatori hanno tenuto conto delle condizioni del percorso, della rispondenza meccanica del veicolo alle esigenze della guida, delle caratteristiche ergonomiche dell'abitacolo e, riferendo dei risultati di questa seconda prova - che, se non altro, è servita a mettere a punto la metodologia della ricerca - non hanno mancato un certo imbarazzo. Infatti - hanno detto - dopo sette ore di guida veloce su un itinerario autostradale di 850 chilometri, sia il guidatore (un soggetto di 57 anni) sia i due passeggeri (pure loro oltre la cinquantina) non hanno dato segni di affaticamento di rilievo. Stesso risultato dopo sette ore di guida su un percorso misto di 570 chilometri. L'imbarazzo dei ricercatori derivava dal fatto che l'auto usata per questa prova era una XM, l'ammiraglia della gamma Citroën, e che non sono state

fatte prove con altre macchine. I test clinici condotti sugli utilizzatori della XM ai termini di ogni viaggio hanno indicato che: impegno fisico e dispendio energetico sono stati minimi, che non vi erano segni di fatica a livello del tessuto muscolare, che non risultavano variazioni dell'attività elettrica dei muscoli della nuca, che non vi sono state variazioni significative dei test comportamentali i quali avrebbero potuto evidenziare uno stato di fatica mentale.

Peana per il confort della Citroën XM, dunque, e prossimo avvio della terza fase della ricerca con lo studio dell'abitacolo con le sue componenti di microclima, inquinamento e livelli di rumorosità. □ F.S.

Per Peugeot in Italia boom di vendite e di vittorie

Tradizionale incontro di fine d'anno con la Peugeot Italia per un bilancio delle attività sportive. Bilancio positivo, tanto più che si accompagna ad un aumento del 10 per cento delle vendite sul nostro mercato (complice la 205, che ha fatto registrare un incremento delle richieste del 17 per cento). In Gruppo A, la 405 Mi16 ha vinto con Agnini e Farnocchia i rallies del Ciocco (nella foto) e la Coppa Liburnia; cinque vittorie assolute della 205 GTI 1.9 in Coppa Italia; titolo Assoluto di Gruppo N a Zadotti con la 205 Rally di serie nel Campionato Italiano Velocità Turismo. L'elenco potrebbe continuare, ma basti dire che, sull'onda di questi risultati, l'anno prossimo le Peugeot, oltre che nei rallies, gareggeranno anche in pista.



«Fal da te» anche per installare l'antifurto

Fondata nel 1976, la Gemini Elettronica si è tanto affermata per le caratteristiche tecniche e l'affidabilità dei suoi antifurto per auto (ma meglio sarebbe dire «sistemi di allarme») che quasi tutte le maggiori case automobilistiche le offrono nella loro linea accessori, anche perché la Gemini garantisce un servizio di assistenza tecnica per i clienti. Ora l'azienda di Bodio Lomnago (Varese) ha deciso di mettere sul mercato, oltre ai sistemi di allarme già noti, una serie «Rapid» di allarmi talmente semplificati che gli utilizzatori possono, stando almeno a quanto sostengono i tecnici della Gemini Elettronica, installarsi da soli. I «Rapid», già in regola con le norme europee, sono offerti in quattro versioni a prezzi che vanno, iva esclusa, dalle 180.000 lire del «Rapid 100» (nella foto) alle 308.000 lire del più sofisticato «Rapid 400». L'inserimento del «Rapid 100» avviene con un radiocomando a due pulsanti e il sistema protegge il baule, il cofano e le portiere dell'auto. Il telecomando ha le dimensioni di una scatola di fiammiferi e può anche far funzionare a distanza la sirena.

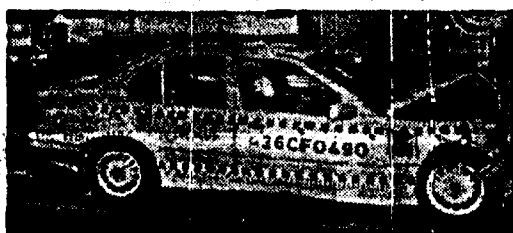
Johnson Wax propone coprisedile automassaggiante

Nella gamma dei prodotti per auto della Johnson Wax - informa l'Asa Press - è compreso in questi giorni il «Bill Lax». Si tratta di un coprisedile «automassaggiante», realizzato da un'équipe guidata dal medico e corridore francese Jacques Tropenat. Grazie alla sua struttura, il coprisedile svolge un'azione differenziata su ogni zona del corpo con cui viene in contatto. Il sostegno lombare può essere regolato su ogni tipo di morfologia.

La «piccola» Bmw cresce in fascino e dimensioni



La Bmw Italia sta raccogliendo le prenotazioni della sua «piccola», ossia della Serie 3 nuova versione. Da gennaio saranno consegnate le 318i e le 325i; da giugno le 320i e le 316i. Per quest'ultima, che rappresenta il «modello di accesso», non sono stati ancora fissati i prezzi. Nuove soluzioni tecniche, meccaniche, fascino e dimensioni della nuova Serie 3 garantiscono il successo del modello.



Le prove di impatto contro barriera fissa a 56 km/h della nuova Bmw Serie 3 hanno dimostrato che la «cellula abitativa» non è soggetta a deformazioni. La foto in alto ritrae in primo piano la nuova Bmw Serie 3; alle sue spalle i modelli che l'hanno preceduta (da sinistra a destra) nel 1966, nel 1977 e nel 1982.

Niente da dire per la brillantezza e generosità delle motorizzazioni a 4 e a 6 cilindri, tutte a gestione elettronica. Fra pochi giorni la Bmw Italia comincerà le consegne delle 318i (4 cilindri, 1796 cc, 115 cv, 198 km/h, prezzo 29.900.000 lire) e delle 325i (6 cilindri, 244 valvole, 2494 cc, 192 cv, 233 km/h, prezzo 55.300.000 lire). Bisognerà attendere sino a giugno per avere la 316i (4 cilindri, 1596 cc, 102 cv, 191 km/h), che è considerata il «modello di accesso» alla Marca e per la quale non è stato ancora fissato il prezzo: stessa attesa per la 320i (6 cilindri, 24 valvole, 1991 cc, 150 cv, 214 km/h, prezzo 37.400.000 lire). Da luglio le versioni a due porte con allestimenti sportivi.



La piccola Maruti 800 che la Suzuki ha lanciato al Motor Show di Bologna

La Suzuki ha fatto debuttare al Motor Show di Bologna una piccola auto a cinque porte che venderà da febbraio

Maruti: «Mai così tanto in poco spazio»

«Mai così tanto in poco spazio» dice la pubblicità della Suzuki. Ed in effetti il modello Maruti rappresenta qualcosa di assolutamente nuovo per il nostro mercato. Una piccola macchina in grado di soddisfare le più disparate esigenze nonostante soli 3 metri e 30 centimetri di lunghezza. Il motore è di 800 cc. e i prezzi vanno da poco più di sette milioni a poco più di nove.

Basta una cifra: 11.125 unità in soli dieci mesi. È il bilancio della Suzuki Italia in questo 1990. Un successo, dovuto in gran parte ai modelli che la fanno da protagonisti nel settore dei fuoristrada. Modelli che si chiamano Samurai o Vitara e che ricoprono il 27 per cento del mercato.

Alla Suzuki avevano già deciso di sondare il mercato delle normali auto di tutti i giorni presentando in luglio la Swift City, venduta in 518 unità - anche a causa del forte contingimento a cui è soggetta - spiegano i dirigenti dell'Autosport, la società che li importa. Ecco ora, in occasione del recente Motor Show di Bologna, qualcosa di assolutamente nuovo per il mercato italiano, una piccola berlina in grado di dar fastidio a molte al-

tre realizzazioni. L'hanno battezzata Maruti, ha un motore a 4 cilindri di soli 800 cc. con 40 cavalli scarsi. Fa 130 orari, velocità adeguata alla normativa vigente.

Difficile descrivere questa macchina che si pensa possa essere venduta in circa 2500 unità all'anno. Forse partendo dalla campagna pubblicitaria con cui è stata lanciata al Motor Show è più facile sbrogliare l'intricata matassa: «Mai così tanto in poco spazio» dicono alla Suzuki, quasi a voler ricreare quanto proclamò oltre trenta anni fa Sir Alec Issigonis, che in materia ci sapeva davvero fare. Lo dimostra l'ancora intramontabile Mini che viene ora venduta sotto il marchio Rover.

Sulla Maruti le porte non sono due ma cinque, il bagagliaio è ampio, i sedili sono in pelle e c'è persino l'aria condizionata. Una piccola di lusso dunque, con un cruscotto dotato di strumenti e spie per tutte le funzioni del motore.

Indubbiamente quello che colpisce di più è l'abitabilità, visto che all'interno ci sono 174 centimetri in lunghezza e 122 in larghezza, con tanto spazio per le gambe. La macchina appare anche piuttosto alta, per cui è quasi impossibile urtare il capo anche per aspiranti giocatori di basket.

Di serie sono anche l'antenna per la radio, il tergicristallo posteriore, i paraurti anteriori e posteriori, la chiusura di sicurezza alle porte posteriori e i doppi specchi retrovisivi esterni. Unico optional la vernice metallizzata a lire 178.000.

La versione d'attacco, che sarà commercializzata a partire dal febbraio '91 appare senza dubbio il modello standard (le altre sono la De Luxe e la Super de Luxe) e costa solo 7.150.000 su strada.

Un lancio intelligente, quello fatto al Motor Show all'insegna di «Suzuki accende l'amicizia». Una delle tante campagne pubblicitarie studiate dalle Case per attirare il cliente, visto che è stato dimostrato che ben il 71% dei visitatori della rassegna bolognese trovano valide

motivazioni per acquistare un'auto nuova. Centinaia di milioni o di miliardi dunque, stanziati da tutti i principali costruttori per quella che ormai da anni non è una kermesse delle due e delle quattro ruote ma un vero e proprio salone internazionale. Per il futuro i programmi sono ancora più ambiziosi, come lascia intendere un contratto stipulato tra la società Promotor (che gestisce il Motor Show) e l'Ente Fiera di Bologna, valido fino al 2001.

La versione d'attacco, che sarà commercializzata a partire dal febbraio '91 appare senza dubbio il modello standard (le altre sono la De Luxe e la Super de Luxe) e costa solo 7.150.000 su strada.

Un lancio intelligente, quello fatto al Motor Show all'insegna di «Suzuki accende l'amicizia». Una delle tante campagne pubblicitarie studiate dalle Case per attirare il cliente, visto che è stato dimostrato che ben il 71% dei visitatori della rassegna bolognese trovano valide

motivazioni per acquistare un'auto nuova. Centinaia di milioni o di miliardi dunque, stanziati da tutti i principali costruttori per quella che ormai da anni non è una kermesse delle due e delle quattro ruote ma un vero e proprio salone internazionale. Per il futuro i programmi sono ancora più ambiziosi, come lascia intendere un contratto stipulato tra la società Promotor (che gestisce il Motor Show) e l'Ente Fiera di Bologna, valido fino al 2001.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Se un investito in un incidente muore prima di essere risarcito

Il risarcimento del danno da fatto illecito ha la funzione di reintegrare il patrimonio del lesso nella sua interezza. Così, se in conseguenza di un sinistro stradale l'investito guarisce con postumi invalidanti a carattere permanente, egli avrà diritto a ottenere il danno biologico e, nel caso dimostri una riduzione del guadagno, anche il danno patrimoniale.

I parametri di riferimento per giungere a tale risultato sono rappresentati dalla vita media probabile del lesso e dal triplo della pensione sociale o del suo guadagno. Il calcolo viene cioè effettuato su un elemento incerto quale è la durata della vita del danneggiato e, poiché non si conosce l'ef-

fetiva durata della vita, si ricorre alla finzione giuridica che la stessa durerà mediamente secondo le indicazioni fornite dalla tabella di mortalità del 1922, determinata sul censimento immediatamente precedente (a proposito, quando il legislatore si deciderà ad aggiornare tali risultati sulla base dell'ultimo censimento?). Si farà, quindi, riferimento all'età che l'infortunato aveva all'epoca del danno subito e si applicheranno al reddito come sopra specificato i coefficienti di capitalizzazione fissati nelle suddette tabelle.

Ma se prima di ottenere la liquidazione del danno, il lesso, per cause indipendenti dal sinistro, cessa di vivere, gli eredi dello

LODOVICO BASALU'

Basta una cifra: 11.125 unità in soli dieci mesi. È il bilancio della Suzuki Italia in questo 1990. Un successo, dovuto in gran parte ai modelli che la fanno da protagonisti nel settore dei fuoristrada. Modelli che si chiamano Samurai o Vitara e che ricoprono il 27 per cento del mercato.

Alla Suzuki avevano già deciso di sondare il mercato delle normali auto di tutti i giorni presentando in luglio la Swift City, venduta in 518 unità - anche a causa del forte contingimento a cui è soggetta - spiegano i dirigenti dell'Autosport, la società che li importa. Ecco ora, in occasione del recente Motor Show di Bologna, qualcosa di assolutamente nuovo per il mercato italiano, una piccola berlina in grado di dar fastidio a molte al-

BREVISSIME

Acil Park. Sperimentato ad Ancona, l'Acil Park verrà gradatamente esteso alle principali città italiane. Si tratta di una carta elettronica per il pagamento del parcheggio stradale. Il problema, naturalmente, sarà quello di trovare il parcheggio.

Diavla diventa Gescon. La Diavola spa di Molinella (condizionatori per auto) è stata incorporata nella Gescon 60 srl, il nome «Diavla», assicurando, sarà ripristinato tra breve.

Sedile Recaro. Al recente Motor Show, la Keiper Recaro ha presentato un nuovo sedile per auto sportiva. Si chiama «Recaro AB» ed ha la particolarità di avere la struttura in fibra di vetro rinforzata con plastica. Sarà disponibile dalla primavera prossima.

Contraffazione. La contraffazione di prodotti ha investito ormai tutti i settori, compreso quello dell'auto, con un giro di affari stimato in 100 miliardi di dollari l'anno. In questa non esaltante statistica, l'Italia compare al secondo posto dopo Taiwan.

Abs di serie sulla Esprit. La Lotus Esprit d'ora innanzi avrà di serie il sistema frenante Abs. Dandone notizia, l'Autosport di Ora ha comunicato i nuovi prezzi che sono, iva compresa, di 103 milioni per la Turbo S e di 116.500.000 lire per la Turbo Intercooler.