

**BIMBOBUS**

Torna l'iniziativa di soccorso per i viaggiatori più piccoli  
Gli speciali motorhome dislocati ai grill nei «punti caldi»

# Il fasciatoio in autostrada

È stato calcolato che un milione e mezzo di bambini sino ai 4 anni saranno in viaggio in auto quest'estate sulle strade delle vacanze. Per questa ragione - ha spiegato Mauro Coppini, vicedirettore di «Quattro ruote» - il mensile ha deciso di potenziare un'iniziativa, giunta al terzo anno di vita e che va sotto il nome di «Bimbo-bus».

Quest'estate, infatti, oltre al bus Fiat Iveco utilizzato gli scorsi anni, sosterranno nelle aree di servizio delle principali tratte autostradali anche cinque motorhome della Laika, trasformati in nursery.

Ancora pochi, questi mezzi, se rapportati alle reali esigenze, ma il loro moltiplicarsi, l'aumentare degli sponsor dell'iniziativa (ora sono quattordici: dalla Lines alla Sip, dalla Toro all'Autogrill), il fatto che ci sia anche un progetto di legge alle Camere e la dimostrazione che si è preso coscienza della necessità che i «piccoli viaggiatori» siano tutelati.

Il prof. Giuliano Motta, dell'ospedale Buzzi di Milano, ha con l'occasione rinnovato la raccomandazione ai genitori di non viaggiare con bambini piccoli nelle ore calde della giornata, in considerazione anche dei loro particolari problemi igienici e di alimentazione. Se proprio non se ne può fare a meno, soccorreranno le ragazze (che hanno seguito un corso di specializzazione) dei «Bimbo-bus» dislocati lungo le principali arterie e provvisti di aria condizionata, lettini-fasciatoi, pannolini, scaldabiberon, acqua corrente e minerale, piccoli giochi, ecc.

Tutti i mezzi, che saranno gratuitamente in attività sino al 4 settembre, sono collegati telefonicamente con il pronto soccorso dell'ospedale più vicino e sono stati dislocati nelle località dove è previsto il maggior traffico di turisti, a seconda del periodo.

Chi proprio dovesse mettersi in viaggio nelle ore calde con bambini piccoli, prenda nota che i «Bimbo-bus» saranno in attività sino al 15 agosto nelle seguenti aree di servizio: **San Martino Ovest** (4 km dopo Parma) sulla A1 Milano-Bologna, **Reggello** (21 km dopo Firenze Sud) sulla A1 Firenze-Roma, **Prenestina Ovest** (4 km dopo il raccordo con l'autostrada Roma-Aquila-Teramo) sulla A1 Roma-Napoli, **Turchino Ovest** (6 km prima

Un motorhome della Laika attrezzato per assistere i bambini piccoli sulle strade delle vacanze

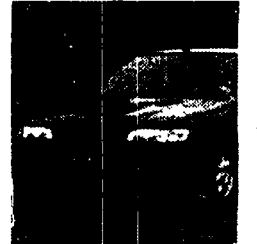


del raccordo con l'autostrada Genova-Ventimiglia) sulla A26 Gravelona-Genova, **Tortoreto Ovest** (12 km dopo San Benedetto del Tronto) sulla A14 Bologna-Taranto, **Arino di Dolo Sud** (9 km dopo Padova) sulla A4 Torino-Trieste. Dal 16 agosto al 4 settembre, le aree di servizio nelle

quali si troveranno i «Bimbo-bus» saranno le seguenti: **San Martino Est** (4 km prima di Parma) sulla A1 Bologna-Milano, **Reggello** (21 km prima di Firenze Sud) sulla A1 Roma-Firenze, **Prenestina Est** (4 km prima del raccordo con l'autostrada Roma-Aquila-Teramo) sulla A1 Napoli-Roma,

**Turchino Est** (6 km dopo il raccordo con l'autostrada Genova-Ventimiglia) sulla A26 Genova-Gravelona, **Piceno Est** (21 km dopo San Benedetto del Tronto) sulla A14 Taranto-Bologna, **Limenella Nord** (1 km dopo Padova Ovest) sulla A1 Trieste-Torino. C.F.S.

**In vendita in Italia la Nissan Sunny Gt-R**



È una piccola «bomba» tant'è vero che la Fisa l'ha omologata per correre nei rally, settore nel quale ha fatto il suo debutto recentemente in Grecia. La Nissan Sunny Gt-R (nella foto un particolare del frontale) è ora in vendita anche in Italia al prezzo, chiavi in mano, di 48.900.000 lire. Il motore 2 litri turbocompresso (impiega il Garrett, completato da intercooler) eroga una potenza di 220 CV a 6400 giri/minuto e una coppia di 27,3 kgm a 4800 giri; 223 km/h la velocità massima. Per poter trasmettere tanta potenza senza problemi e in piena sicurezza, la Gt-R è provvista di un sistema a trazione integrale permanente basato su due giunti viscosi: il primo collocato nel differenziale centrale, il secondo agisce su quello posteriore. Dispone di quattro freni a disco caduivanti dall'Asb.

**Ford Italiana e «Aqua»: via al 6° «Tuteliemo l'ambiente»**

Ford Italiana e il mensile «Aqua» hanno bandito la sesta edizione del premio «Tuteliemo l'ambiente» volto alla realizzazione di iniziative, di singoli o gruppi e organizzazioni, destinate alla concreta salvaguardia del patrimonio naturale e artistico nazionale. Il premio è suddiviso in quattro categorie: ambiente naturale; patrimonio artistico; risparmio di energia; progetti realizzati da giovani «under 18». Ai vincitori andranno 4 milioni ciascuno; altri 8 milioni di superpremio verranno assegnati all'autore del progetto italiano giudicato migliore fra i quattro, che di diritto parteciperà alla selezione europea (dicembre '91 in Austria) dove verrà conferito il Conservation Award del valore di 10.000 dollari. I lavori dei candidati devono pervenire entro il prossimo 30 settembre alla segreteria organizzativa del Premio «Tuteliemo l'ambiente», c/o Trendpress, via Domenichino 19, 20149 Milano.

La Renault Italia propone solo 4 versioni dell'Espace  
C'è anche un motore V6 ma niente Diesel

# Chiamatela monospazio



La nuova Renault Espace nella versione 2.8 V6 RXE

La Renault ha cominciato la commercializzazione in Italia delle Espace di seconda generazione. Quattro versioni, che comprendono anche quella con motore V6, ma nessun propulsore a gasolio, in attesa di decisioni governative. La marca francese vanta un diritto di primogenitura e quindi suggerisce di chiamare questi veicoli «monospazio» e non «monovolume».

**FERNANDO STRAMBACI**

Presentata in Savoia nel mese di aprile, la nuova Renault Espace è arrivata anche da noi. Come già era stato annunciato, delle diciannove versioni con 5 motorizzazioni e tre livelli di equipaggiamento che compongono la gamma, l'offerta ai clienti italiani si limita a quattro modelli, tutti con motore a benzina. Manca la preannunciata versione Turbodiesel per evitare - come recita, non senza una punta di polemica, un comunicato della Renault Italia - di poter vendere un veicolo che potrebbe risultare non adattabile alle annunciate norme di probabile introduzione in Italia dal 1 gennaio 1992 e mancando ogni indicazione sulla linea che le competenti autorità dovranno adottare. In parole più chiare: siccome da noi ci si tratta sulle norme antinquinamento e su quelle per le vetture con motore Diesel, la Renault non sa quale versione importare sino al momento «in cui gli interessi del cliente potranno essere effettivamente salvaguardati».

Le quattro versioni per il mercato italiano sono dunque:

- la 2 litri RT ad iniezione (che prende il posto della TSE De Luxe a carburatore) e che costa, chiavi in mano, 36.208.130 lire; il suo propulsore di 1995 cc e 105 cv le consente una velocità massima di 173 km/h con una media di consumi di 9,9 litri per 100 km;
- la 2.0 RXE (equivalente alla 2000-1), ma che è più accessoriata e che costa 480.000 lire di meno, essendone stato fissato a 40.678.960 lire il prezzo; stesso motore e stesse prestazioni della precedente.
- la 2.2 RXE Quadra (motore di 2165 cc e 110 cv, 170 km/h, 10,3 media consumi), che viene proposta a 53.579.880 lire.
- la 2.8 V6 RXE, che come la Quadra è gravata dall'iva al 38 per cento e che è offerta a 57.430.080 lire; il propulsore 6 cilindri a V di 2849 cc e 153 cv le consente una velocità massima di 195 km/h con consumi in media l'itac di 11,6 litri per 100 km.

La Renault Italia, annunciando la commercializzazione delle Espace della seconda generazione, ha voluto sottolineare che questo tipo di veicoli sono diventati ormai una realtà di grande rilievo nel mercato dell'automobile, nel quale pesano oggi per lo 0,5 per cento e nel quale peseranno per il 5 per cento (600 mila unità l'anno) entro l' prossimo quinquennio. Quasi a sottolineare un diritto di primogenitura (la prima Espace è uscita nel 1984, quando ancora non si parlava di Toyota Previa, di Mitsubishi Space Wagon e di Mitsubishi Space Traveller) la marca francese ha anche precisato che sarebbe meglio usare per questi veicoli il termine di monospazio, visto che il volume è un segno esterno di ingombro, mentre lo spazio è un requisito interno.

Tanto puntiglio si spiega se si considera che le Espace, con i loro 4429 mm di lunghezza e 1795 di larghezza sono i più «piccoli» modelli della categoria con il massimo di volume utile.

Non è inopportuno ricordare che queste Espace sono state completamente ridisegnate, che sono state aggiornate nelle motorizzazioni (tutte catalizzate) e nella meccanica e che ne è stata di molto migliorata la climatizzazione. Notevoli - ricorda la Renault Italia - sono stati anche i miglioramenti nelle soluzioni relative alla vita di bordo: dal sistema interamente elettrico di servizio (alzacristalli anteriori e posteriori, centralizzazione dei comandi, ecc.), alla funzionalità del sedile, alla loro versatilità di collocazione, al sistema di aggancio delle cinture.

# La vecchia carcassa finisce in combustibile

Ricordava tempo fa un collega, nato in una famiglia romana di «fasciacarrozze», come avesse trascorso gran parte della sua infanzia seduto per terra fra mucchi di pezzi d'auto da suddividere in «buoni» e inutili. Una visione tutto sommato romantica che fa sorgere di fronte alle esigenze attuali di smaltimento dei relitti d'automobile. Nonostante la vita media di una vettura (10 anni) si sia notevolmente allungata, ogni anno in Europa 12 milioni di veicoli vengono dichiarati «morti» e avviati alla demolizione. Sono 9 milioni di tonnellate di «rifiuti» da smaltire.

Per fortuna non tutto finisce in discarica. Generalmente l'auto viene prima messa a «ecco di tutti i liquidi, quindi spogliata di tutte le parti riutilizzabili - direttamente o rigenerate - come ricambio di seconda mano, e di quelle riciclabili. Soltanto la carcassa nuda viene frantumata e selezionata per isolare gli elementi metallici da riciclare in acciaieria e in impianti di affinazione dell'alluminio e del rame. Alla fine del processo solo il 25% di una vettura, pari a 1,8 milioni di tonnellate anno, viene collocato in discarica sotto forma di residui inerti (RBA) da frantumazione.

Ma si può fare di più e meglio? La domanda se l'è posta il Gruppo francese Psa (Peugeot e Citroën) che per affrontare il terzo millennio serenamente sotto il profilo della salvaguardia ambientale, si è posta l'ambizioso obiettivo di «zero discariche». In Francia sono 2 milioni i relitti da demolire ogni anno per un totale di 280.000 tonnellate di RBA.

Il progetto, a prima vista utopistico, si fonda su alcune direttrici in parte già perseguite e realizzate. Un primo punto è l'impegno a progettare e costruire nel lungo periodo vetture totalmente riciclabili - con la gamma ZX e la nuova Peugeot

**ROSSELLA DALLO'**

che verrà presentata in autunno verrà presentata in autunno già molti passi avanti sono stati fatti: il secondo, a breve, migliorare il processo di demolizione, rendendo più omogenei la raccolta dei relitti e la qualità del trattamento. Quest'ultimo punto ha due risultati immediati: rendere economicamente redditizia l'attività di recupero (oggi penalizzata dalla scarsità e dal costo delle discariche), valorizzare i residui di frantumazione (plastiche, tessuti, gomma, vetro e terre).

Il Gruppo Psa non si è limitato con ciò alle semplici enunciazioni di principio. Da metà giugno, infatti, è entrato in funzione a Saint Pierre de Chandieu, vicino a Lione, il primo impianto pilota francese in grado di trattare globalmente le vetture «morte». È suddiviso nei classici reparti operativi di disinquinamento/smottaggio e triturazione (1 carcassa ogni 30 secondi), e in più - qui sta la novità - ha un terzo reparto per il trattamento dei residui della triturazione. L'RBA, anziché imboccare la via della discarica, viene trasformato in materia energetica (combustibile «pulito») per i forni dei cementifici. Ovvero, grazie a un procedimento messo a punto dal partner Psa-Cif, leader europeo nel riciclo di materiali metallici, e Vicat, produttore del 16% del cemento francese - si effettua una cementa e una seconda frantumazione dei residui, seguita dalla granulazione dei polimeri contenuti. E questi hanno un potere calorifico costante simile a quello del carbone. Si è calcolato che se l'impianto di Saint Pierre de Chandieu trattasse tutti i 12 milioni di relitti europei si otterrebbe un risparmio del 10% sulla bolletta energetica dei cementifici. Peccato che l'impianto pilota abbia un'operatività, in via sperimentale, di soli 7200 veicoli nei prossimi due anni.

impianto pilota francese in grado di trattare globalmente le vetture «morte». È suddiviso nei classici reparti operativi di disinquinamento/smottaggio e triturazione (1 carcassa ogni 30 secondi), e in più - qui sta la novità - ha un terzo reparto per il trattamento dei residui della triturazione. L'RBA, anziché imboccare la via della discarica, viene trasformato in materia energetica (combustibile «pulito») per i forni dei cementifici. Ovvero, grazie a un procedimento messo a punto dal partner Psa-Cif, leader europeo nel riciclo di materiali metallici, e Vicat, produttore del 16% del cemento francese - si effettua una cementa e una seconda frantumazione dei residui, seguita dalla granulazione dei polimeri contenuti. E questi hanno un potere calorifico costante simile a quello del carbone. Si è calcolato che se l'impianto di Saint Pierre de Chandieu trattasse tutti i 12 milioni di relitti europei si otterrebbe un risparmio del 10% sulla bolletta energetica dei cementifici. Peccato che l'impianto pilota abbia un'operatività, in via sperimentale, di soli 7200 veicoli nei prossimi due anni.

# L'auto in prova prima dell'acquisto (e nolo a scalare)

**ERNES FERRARI**

CARPI. C'è chi l'auto la acquista ascoltando i consigli di parenti ed amici, chi invece si lascia convincere da ammantati richiami pubblicitari. I meno creduloni (o i più coscienti, fate un po' voi), da oggi possono usufruire di un nuovo e davvero interessante sistema di vendita messo a punto da una cooperativa modenese, l'autoconcessionaria Lancia «La Carpi».

«Test & buy», questo è il nome della nuova formula di distribuzione che, per chi è di lingua inglese, può essere tradotto con un più immettibile «Prova e compra». Niente di rivoluzionario, per carità, ma grazie a questa formula di vendita il cliente può provare davvero l'auto prescelta prima di decidere l'acquisto definitivo. «Test & buy», infatti, consente al potenziale acquirente di entrare in possesso dell'auto con un normale contratto di autonoleggio per quattro mesi. Al termine del periodo, per così dire, di prova, l'utente può acquistare l'automobile: utilizzata durante i quattro mesi di noleggio, recuperando totalmente l'acconto versato, che andrà sottratto al costo di listino della vettura. Se al contrario l'utente decide di rinunciare all'acquisto, la somma versata sarà trattenuta dalla concessionaria a titolo di costo per autonoleggio della vettura, a costo che comprende larghi usi, assicurazione, tassa di possesso e tutto quanto compreso in un contratto full rent.

L'innovazione di questo «nuovo di Colombo» sta proprio nell'interessante e vantaggiosa opportunità concessa al cliente, che ha così la possibilità di provare l'auto e decidere di acquistarla solo se questa soddisfa le sue aspettative. A permettere l'operazione sono il buon livello organizzativo e la struttura della concessionaria La Carpi e la collaborazione

della società di autonoleggio Promocar.

La novità però non si ferma alla sola commercializzazione delle auto della famiglia Lancia, ma si estende anche a tutto l'usato venduto dalla concessionaria modenese. E c'è di più: «Test & buy» è accessibile anche a chi voglia permutare il proprio usato con una delle vetture disponibili all'autonoleggio carpiogiano. I prezzi? Si va dai 2.100.000 per la «prova» di una Y 10 ai 5.400.000 dell'ammiraglia Lancia, la Thema. Certo, non si tratta propriamente di «quattro soldi», ma forse non si tratta di un prezzo troppo alto per essere sicuri di ciò che ci preparano ad acquistare.

# Usa: Pininfarina miglior designer mondiale

Per la prima volta nella storia del concorso, un italiano è entrato nell'albo d'oro del «Eyes on the Classics», istituito a Detroit nel 1988 a scopo benefico dai «boss» americani dell'automobile: General Motors, Ford e Chrysler per premiare il miglior designer a livello mondiale. Vincitore di quest'anno è Sergio Pininfarina.

Nel corso di una serata d'onore a lui dedicata, il presidente della GM e presidente di turno della manifestazione Loryo Reuss ha consegnato a Sergio Pininfarina l'ambito Designer Lifetime Achievement Award «per il suo contributo all'evoluzione dello stile automobilistico». Contemporaneamente a Detroit è stata allestita una mostra con le vetture più significative realizzate da Pininfarina.

A buon punto le ricerche sulla nuova «famiglia di motori» a tre cilindri

# Fiat marcerà a due tempi

**ANDREA LIBERATORI**

TORINO. La Fiat Auto ha in cantiere un motore a due tempi e tre cilindri di circa 1000 cc. Il Centro ricerche della casa automobilistica lavora ad una «nuova famiglia» di motori con quelle caratteristiche. La notizia ufficiale è tutta qui, ma ce n'è abbastanza per interessare un pubblico assai vasto. L'ultimo motore nato in casa Fiat è il «Fire», anno di nascita 1985, che non andiamo erari. La famiglia «Fire» dà tuttora buoni frutti e soddisfazioni. Allora si parlò d'un investimento di alcune centinaia di miliardi. Quanto può costare oggi un nuovo motore? Non è l'unica domanda destinata a restare senza risposta né, forse, la più interessante. Quando sarà pronta la «nuova famiglia», abbiamo chiesto? Una data non

Il motore a due tempi è nei programmi della Fiat Auto almeno dal 1984. Questo tipo di propulsore ha conosciuto alcune fortune ed ha avuto sempre sostenitori convinti. L'azienda torinese sottolinea come le nuove tecnologie rendano possibile ottenere alcuni apprezzabili vantaggi. E li elenca: una forte riduzione dei consumi (e quindi delle emissioni di ossido di carbonio), prestazioni particolarmente elevate. Un vantaggio per l'ambiente dunque e per l'economia di esercizio. Lo studio in corso tende anche a raggiungere livelli di comfort e caratteristiche di erogazione di coppia tipiche dei motori a sei cilindri riducendo contemporaneamente dimensioni e peso del motore. Altro obiettivo: veicoli più sicuri e validi anche stitisticamente. Il tema qualità re-

sta sottinteso.

Fra le nuove tecnologie l'elettronica ha un posto eminente. Non si rischia molto a ipotizzare che i più raffinati sistemi di controllo elettronico verranno impiegati per l'alimentazione della «nuova famiglia» di motori. La struttura semplice, tipica dei due tempi, potrà dare i risultati migliori se coniugata opportunamente con quel tipo di controllo.

Ufficialmente il lavoro del Centro Ricerche e della Orbital non ha scadenze precise, ma è lecito chiedersi: se la nascita della «nuova famiglia» fosse ancora lontana la Fiat avrebbe dato questo annuncio? Forse non dovremo aspettare molto per conoscere tutte le caratteristiche del nuovo propulsore e a quali modelli, da produrre o in produzione, è destinato.

# Arriva Athena gamma BX completa e più ricca

La linea di rinnovamento in Casa Citroën non conosce soste. Dopo la nuova gamma ZX e l'aggiornamento e arricchimento di quella AX arrivano ora altre novità per le BX. Innanzitutto, una nuova serie speciale viene ad completare la gamma: «Athena», che si avvale della collaudata motorizzazione XU di 1580 cc e dei contenuti tecnici BX (come le sospensioni idropneumatiche), è caratterizzata da una velocità di punta di 176 km/h e di un consumo molto contenuto: 5,5 litri ogni 100 chilometri. Particolarmente completo, poi, l'equipaggiamento di serie che comprende, tra l'altro: vernice metallizzata, chiusura centralizzata, alzacristalli elettrici anteriori, sedili in velluto, servosterzo, volante a tre razze, tergicristallo posteriore, retrovisori esterni regolabili dall'interno, vetri atermici. E come non bastasse, Athena

# Dieci Toyota Bj 73 per i nostri Vigili del Fuoco

Non sempre i fuoristrada sono lo status symbol dei giovani rampanti a mille decibel (avevo mai sentito il volume delle loro autoradio?). C'è anche caso, e ne potremmo citare diversi, che servono davvero a ciò per cui sono stati creati: andare in luoghi impervi e su strade sterrate. Lo dimostra la Toyota Land Cruiser Bj 73 opportunamente equipaggiata per un utilizzo antincendio. Non per niente, il Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco ha acquistato dalla Toyota Italia un primo gruppo di 10 Land Cruiser Bj 73.

La particolare configurazione, molto compatta, e le dimensioni dell'abitacolo di questo fuoristrada hanno consentito alla Toyota di alloggiare nella parte posteriore dell'abitacolo, ancorato su apposite guide, un serbatoio «modulo ESC 400» - cui si può accedere



Il Bj 73 monta roll bar con gruppo fanaleria e suoneria

**BREVISSIME**

**Hyundai Pony la più sicura.** Secondo la classifica Usa del servizio Nhtsa. Nelle prove di crash frontale a 56 km/h, è risultata la più resistente delle otto pari peso sottoposte al test.

**Citroënka Assemblée e Muscchio.** Ha fornito gli addebiatori elettrici, i sistemi di controllo-supervisione ed elettrico di alimentazione della nuova «galleria del vento» Ferrari.

**Novità in Citroën Italia.** Nuovo direttore commerciale è Gaspare Volo; Armando Massara torna a dirigere il marketing; direttori vendite Renato Tagliabue (Nord Italia) e Nino Longhi (Sud).

**Gianni Bertì al Mugello.** È responsabile dell'ufficio stampa per le attività sportive dell'Autodromo internazionale.

**Doppio successo Yamaha.** Nei concorsi tra gli utenti «la moto dell'anno» e «moto junior dell'anno» con TDM 850 e TZR 125.

# Nautica. Partirà il 29 da Rapallo il Primatist Trophy Monomarca in gara

SALO'. La mente vulcanica di Bruno Abbate (da non confondere con il fratello Tullio, anch'egli cantierista di primo piano nella nautica italiana da diporto) ha partorito un nuovo progetto, presentato ad amici e giornalisti nel nuovo cantiere di Salò (2000 mq coperti, centro vendita, assistenza e rimessaggio). Per affiancare la produzione dei suoi «Primatist» al marketing - anche se ovviamente non lo confesserà mai - ha inventato il primo campionato monomarca che sia dato conoscere: il Primatist Trophy, che prenderà il via il prossimo 29 luglio dal porticciolo di Rapallo.

In cinque giorni i circa 30 equipaggi iscritti si daranno battaglia su 360 miglia marine percorse in velocità e facilità di prove speciali e trasferimenti. Giudici molto attenti sorveglieranno la folta schiera di concorrenti tra i quali primeggiata-

classa più numerosa con 6 imbarcazioni), 40 e 41 diesel, 40 e 41 benzina, 46, 50B40 diesel e 50 benzina. Ad ognuna è stato assegnato un coefficiente che consente di equiparare le diverse motorizzazioni installate su ogni barca. Nel corso delle cinque giornate, la flotta Primatist toccherà diverse località della costa e isole del Tirreno e farà tappa a Viareggio, Marciano Marina (isola d'Elba), Cala Galera (Argentina), Porto Vecchio (Corsica) per finire la corsa a Poltu Quatu (Sardegna) dove esiste da tempo un altro centro veneta e assistenza Bruno Abbate. E come nella migliore tradizione offshoreistica, tutte le sere nelle sedi di tappa lo staff del Sesto Senso - la discoteca gardesana «premiata» dal ministro Gianni De Michelis - organizzerà serate di gala con spettacolo. Ma sul nome degli artisti vige il «top secret».