

La gamma Escort cresce a fine novembre con la nuova RS 2000 16 valvole, sportiva di grandi ambizioni

Una Ford riservata ai giovani di spirito

Il parco delle auto con motore 2000 16 valvole cresce. A fine novembre arriva in Italia la nuova Ford Escort RS dalle prestazioni molto brillanti. Marmitta catalitica e Abs di serie. Ha un unico difetto: l'insufficiente insonorizzazione dell'abitacolo trasporta il rumore del motore. Concorrenziale il prezzo chiavi in mano: 24.400.000 lire. Gestione elettronica dell'iniezione presa a prestito dai Ford di Formula 1.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

FRANCOFORTE. Per la Ford Escort è scattata l'ora del 2000 16 valvole. Anzi, è schizzata a 208 chilometri orari, cioè alla velocità che questa nuova «top» di gamma riesce a raggiungere facilmente come abbiamo constatato (in tachimetro) sulla rete autostradale intorno a Francoforte. Mentre sprigiona i suoi 150 cavalli di potenza a 6000 giri/minuto,

non si può fare a meno di «sentirsi» a bordo di una vera e propria «bomba». Il suo motore infatti sale di giri quasi con la stessa proporzione dei decibel nell'abitacolo. E questo già a 100 chilometri orari. E così abbiamo detto subito del rumore e della insufficiente insonorizzazione dell'abitacolo, suo unico difetto. Per il resto, la Ford Escort RS 2000 16V

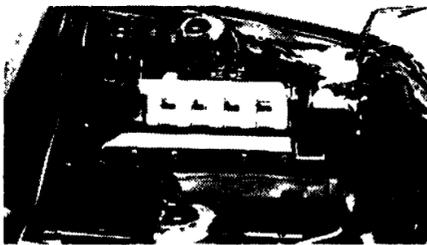
è un'automobile tra porte ben rifinita, di linea sportiva molto gradevole, elegante soprattutto nei colori di carrozzeria nero e grigio-argento metallizzato (c'è anche rossa per chi la vuole sportiva fino in fondo), e generosa sulla qualità della plastica della plancia. Se dunque siete «giovani di spirito» (ad essi si rivolge la campagna pubblicitaria della Ford Italiana) e non vi dispiace il rumore del motore la RS fa per voi. Attenti però che insieme allo spirito è bene avere riflessi altrettanto giovani perché la «top» Escort scatta a velocità superconnessi: una parte del percorso di prova ha dato modo di rendercene conto. Il motore bialbero a camme in testa (un Dohc evoluzione del 2 litri 8 valvole nato nel 1989 che equipaggia la Sierra e Scorpion) assicura una grande elasticità grazie ad una coppia di oltre

19 kgm disponibile al 90% già a 2300 giri. Inoltre è dotato di iniezione elettronica multi-punto, gestita dallo stesso computer Ec IV montato sul Formula 1. Interessante anche il nuovo cambio Ford Mx75 studiato per la trazione anteriore, la cui caratteristica principale consta nella sincronizzazione totale delle cinque marce e anche della retromarcia.

Tutti questi motivi fanno ritenere ai dirigenti di Ford Italiana di poter raggiungere facilmente l'obiettivo di 3000 vetture vendute nel primo anno, pari al 15% della nicchia delle sportive del segmento C (20.000 unità). Con la Rs 2000 16V dovrebbe quindi crescere ancora il coefficiente di penetrazione del 14,8% conquistato dalla gamma Escort in nove mesi dal «lancio» commerciale sul mercato italiano.

In Italia tra ottobre e novembre

Un turbodiesel eccellente per Bmw Serie 3 e 5



Il sei cilindri turbodiesel con intercooler consente alla «525 Tds» una velocità massima di 207 km/h (198 quella della «325 Td»)

VIENNA. Chi non ha mai provato una Bmw deve senz'altro partire da una nuova turbodiesel 325 e 525. Resterà sorpreso dalle loro prestazioni e dall'elasticità del motore, che non fa minimamente rimpiangere le «sorelle» a benzina. Merito della capacità progettuale e costruttiva dei tecnici dello stabilimento Bmw di Steyr (Austria) - dove si fabbricano il 60% dei motori della Casa tedesca - che hanno realizzato il propulsore turbodiesel a sei cilindri di 2,5 litri con cui vengono equipaggiate per la prima volta le berline Serie 3 e Serie 5, in commercio in Italia rispettivamente fra pochi giorni e a novembre ai prezzi di lire 35.900.000 e 43.600.000 «chiavi in mano».

Alligierito nel peso e con soluzioni tecniche che garantiscono una maggiore resistenza termica e meccanica, il nuovo motore viene proposto in due versioni di potenza: 115 Cv per la «325 Tds» che diventano 143 con la «525 Tds» grazie all'adozione dell'intercooler. Ma i tecnici di Steyr hanno fatto anche di più assicurando a questo motore una coppia molto elevata a un basso numero di giri, il che in «soldati» significa «economicità nel consumo di carburante» e quindi minori emissioni nocive allo scarico, peraltro già molto ridotte dalla marmitta catalitica montata di serie) e grande elasticità in marcia.

Mentre la «525 Tds» ha bisogno di un certo tempo per sprigionare la sua enorme potenza - anche se poi la differenza di cavalli si sente - questa caratteristica è particolarmente evidente sulla «325 Tds» dove la coppia è già disponibile a 1600 giri/minuto. E infatti, anche in quinta marcia a bassa velocità ha una ripresa fulminea. Viene quindi istintivo - anche a noi che l'abbiamo provata in Austria per qualche centinaio di chilometri in diverse condizioni

di fondo stradale - approfittare delle sue doti di scatto, maneggevolezza e grande stabilità, molto apprezzabili sul misto e nei sorpassi veloci. Se non ci si lascia prendere la mano dal facile senso di padronanza della vettura, la risposta sempre pronta e sicura del turbodiesel giustifica persino quella guida «sbarazzina» (abbastanza tipica con le Serie 3 Bmw) che ad un osservatore esterno in genere fa pensare al «solito bauscia corsaiolo».

Su entrambe le vetture dotazioni ed equipaggiamenti corrispondono in tutto e per tutto a quelli previsti sulle analoghe versioni a benzina (ovviamente, di base la più accessoriata e confortevole è la «525 Tds» che vanta anche l'Abs di serie). In aggiunta, l'economicità dei consumi è resa ancor più favorevole dalla nuova gestione elettronica digitale diesel che, combinata con l'iniezione idraulica (ulteriormente perfezionata), oltre a un'eccezionale silenziosità, consente un dosaggio ottimale del carburante in ogni condizione d'uso e prolungato nel tempo. Per la «325 Tds» si parla infatti di un consumo medio di 6,9 litri di gasolio ogni 100 chilometri, pressoché identico a quello della «525 Tds» (7 litri) nonostante la maggiore potenza.

Tutto ciò, insieme all'elevato rispetto delle norme antinquinamento (in Germania proprio per questo il governo ha deciso di esentare dal bollo per nove mesi gli acquirenti che immatricolano entro il 31 luglio una vettura con questo motore), fa ritenere a Bmw Italia che il nuovo sei cilindri turbodiesel possa incrementare il modesto mercato italiano dei Diesel (7% delle immatricolazioni globali). Le vendite della «325 Tds» e della «525 Tds» ci diranno presto se la previsione è esatta. □ R.D.

Toledo è già un successo
Difficoltà nelle consegne



Il favore incontrato dalla Toledo (nella foto) sul mercato italiano ha creato una imprevedibile difficoltà a Seat Italia che in un comunicato ammette «qualche lieve problema di approvvigionamento di prodotto». La grande Seat a quanto pare piace molto (in particolare il modello 1.6 GL), tanto che dalla fine di luglio ad oggi ne sono già state vendute 2.200. Ma le consegne già effettuate sono solo 600. In Seat giustificano i ritardi con la volontà di «mantenere un livello qualitativo estremamente elevato» e quindi con la necessità di «far crescere progressivamente, ma senza fretta, i regimi di produzione». Agli acquirenti non resta che pazientare quelle 4/5 settimane che sono il «tempo medio» per la consegna.

Da tre giorni in commercio la nuova gamma Audi 80

Venerdì scorso è incominciata nella rete dei concessionari Autogama la commercializzazione della rinnovata Audi 80. Caratterizzata da un vano bagagli più ampio, da dotazioni di serie più complete (sistema di

curezza Audi procon-ten e alzacristalli elettrici sulle quattro porte) ha nel massimo rispetto ecologico uno dei suoi punti di forza. Tutta la gamma benzina e Diesel è infatti provvista di serie del catalizzatore. A listino ci sono otto modelli, con motorizzazioni a benzina di 2.0 e 2.8 litri e Diesel di 1.9 litri. Questi i prezzi chiavi in mano delle 2 litri catalizzate: versione da 90 cv lire 24.496.150. E da 115 cv 28.220.850. E quattro da 115 cv 34.289.850. E automatica da 115 cv 29.970.150; versione 16V da 137 cv 34.063.750; 16V quattro da 137 cv 39.067.700. La top di gamma equipaggiata con il nuovo V6 2.8 quattro da 174 cv costa 55.995.500 lire, mentre la Diesel 1.9 TDI catalizzata (potenza di 90 cv) si compra con 26.923.750.

Assistenza Hyundai: tre anni di garanzia

Una garanzia triennale su tutte le parti meccaniche e sulla carrozzeria per quanto riguarda la ruggine, nonché un formidabile magazzino ricambi a Settimo Torinese in grado di far fronte in poche ore alle necessità sono i nuovi cavalli di battaglia della Hyundai Automobili Italia che rappresenta qui il marchio coreano. Questa strategia di assistenza al cliente, sulla quale Hyundai ha investito molto risorse, è la risposta «alla crescente domanda che ha portato Pony, Lantira, Sonata e S-Coupé a totalizzare in otto mesi 4.538 consegne» e alle rosee previsioni di sviluppo nei prossimi tre anni.

Le più belle Alfa di tutti i tempi esposte a Parigi

Ventitré fra le più celebri Alfa Romeo del passato e del presente potranno essere ammirate dagli appassionati da giovedì prossimo fino al 10 gennaio 1992 in una eccezionale rassegna allestita al Centre international de l'automobile di Pantin, alla periferia di Parigi. Tra le «storiche» spiccano la 24 HP del 1910, la 15 HP del 1911 e la celebre 40/60 HP Aerodinamica del 1914 con carrozzeria Castagna, mai esposta all'estero prima d'ora. Le coupé, le vetture da competizione e le «dream car» uscite dal genio di Bertone (la Carabo), l'Aldegin (la Iguaña) e Pininfarina (lo spider Cuneo) completano l'esposizione che è corredata da schede tecniche ed esplicative della storia e dell'evoluzione Alfa Romeo.

Nuovo punto vendita a Roma per la moto Aprilia

La Casa motociclistica Aprilia ha aggiunto un altro tassello - l'apertura a Roma di un nuovo punto vendita - al suo programma di sviluppo e modernizzazione della rete commerciale che proseguirà con l'avvio di nuove concessionarie in tutta Italia e con la informatizzazione del loro sistema di approvvigionamento. In questo modo Ivano Beggio, fondatore e presidente della Aprilia, si sta preparando al mercato unico europeo e soprattutto a difendersi dall'agguerrita concorrenza giapponese. «Ci siamo mossi per colmare il dislivello (costi e produttività, ndr) con l'innovazione e con la principale arma che abbiamo a disposizione, ovvero - dice Beggio - la creatività, cercando di catturare il più possibile il pubblico giovane».

La Renault Italia lancia la nuova gamma dei commerciali Express

In «camion» come su un'auto

La prossima settimana la Renault Italia rilancia la gamma dei veicoli commerciali Express (otto versioni, quattro motorizzazioni) con l'obiettivo di venderne 12 mila l'anno. Di rilievo l'adozione di un motore di 1237 cc per il modello base e l'introduzione del Diesel 1.9. Questi mezzi da trasporto hanno prestazioni e comfort sempre più di tipo automobilistico.

FERNANDO STRAMBACI

ROMA. Martedì della prossima settimana, la Renault Italia darà il via alla commercializzazione dei nuovi Express. La loro comparsa sul mercato - secondo Thierry Dombrevil, vicepresidente della società - dovrebbe consentire di recuperare la flessione (5 per cento) delle vendite dei commerciali registrata quest'anno e dovrebbe riportare gli Express venduti in Italia al livello delle 12 mila unità e magari a superare

14.042.000 lire dell'1.9 D 750 kg; per i Combi vanno (chiavi in mano) dal 14.850.000 lire dell'1.2 cinque marce ai 14.042.000 lire dell'1.6 D; per il Wagon è di 16 milioni di lire, sempre chiavi in mano. E sempre a proposito di prezzi, si cita un curioso confronto fatto tra il furgone in grado di trasportare 750 kg e quelli della concorrenza: mentre l'Express, il cui peso a vuoto è di 930 kg, costa 18 lire il chilogrammo, gli altri ne costano 25.

La novità della gamma Express, che si articola su otto versioni, cominciano dalle motorizzazioni. Quella di base, infatti, non parte più dal motore di 1.108 cc, ma dal 1.237 cc, ampiamente collaudato sulla Supercinque, che eroga una potenza di 55 cv (più 10 per cento), ma soprat-



Il Super Express - un esemplare unico decorato dal californiano Bob Steven June - non entrerà in commercio. Il suo motore turbodiesel di 1.870 cc e 93 cv consente velocità di 177 km orari

tutto assicura elasticità e ripresa superiori, grazie alla coppia di 9,2 kgm a 3.000 giri. Con questo propulsore il furgone (portata 550 chili) può raggiungere i 138 km/h ed è accreditato di un consumo medio di 7,96 litri di benzina per 100 km.

Di rilievo anche la presenza nella gamma Express di un furgone e di un Combi, con motore benzina di 1.390 cc e 60 cv, provvisti di catalizzatore a tre vie e sonda lambda. La novità più interessante ci è stata però la introduzione nella gamma (accanto alla già esistente motorizzazione Diesel di 1.595 cc e 55 cv) di un

furgone Diesel con motore di 1.870 cc e 65 cv. Si tratta dello stesso propulsore utilizzato per la R 19 e per la Clio, che consente di rispondere all'esigenza di maggiori prestazioni (questo Express può raggiungere i 140 orari e copre il km con partenza da fermo in 37 secondi), molto sentita per questi tipi di veicoli, utilizzati generalmente per brevi percorsi e per consegne rapide.

Per il Diesel 1.9 e per tutti gli altri modelli la meccanica è stata rinforzata (le sospensioni posteriori sono a quattro barre) e la possibilità di accesso al vano di carico è stata ancora più facilitata, specie nella solu-

zione «Full Space» con portellone.

Sulla versione al top di gamma - che abbiamo saggiato su un breve percorso urbano ed extrurbano ricavandone l'impressione, se non fosse stato per la consueta rumorosità del cassone vuoto, di essere alla guida di una berlina - è disponibile il servosterzo che l'impianto di condizionamento del «Pack confort» che già prevede (per 252 mila lire), volante morbido, retrovisori e altezza fari regolabile dall'interno, orologio, ecc. Proprio come una berlina di una certa classe.

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

La prudenza innanzitutto

L'obbligo di tener conto in tema di circolazione anche delle imprudenze altrui è sancita non soltanto dal codice stradale (art. 101), ma anche dalle norme di comune prudenza. Tale obbligo riguarda anche il conducente di un veicolo che circoli su una strada con diritto di precedenza assoluta. Anche quando in un crocevia deve svoltare a sinistra, il conducente di un veicolo ha l'obbligo di ispezionare posteriormente la strada per vedere se altro conducente ha iniziato manovra di sorpasso, anche quando questa, per legge, è vietata all'incrocio. Insomma la prudenza, prima ancora che il rispetto delle regole stradali, viene richiesta a chi circoli sulle strade.

Qualche giurista ha sostenuto il paradosso che, se si usasse la prudenza, il codice stradale potrebbe essere limitato al solo art. 101, che recita «Gli utenti della strada debbono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione». La tesi non è poi così paradossale come a prima vista sembra, anche se naturalmente le altre regole servono per disciplinare le singole fattispecie in modo da rendere più certo il diritto.

Sul primo caso la IV Sezione penale (sentenza 6.10.89, n. 13163) della Corte di Cassazione ha ribadito il concetto: «... il conducente che proceda su strada periferica, pur potendo fare affidamento sul rispetto, da parte degli altri utenti, del regime giuridico che riguarda la via percorsa, deve, ove si verificano situazioni tali

da far ragionevolmente ritenere che taluno (altro utente) sia sul punto di osservare tali regole, porre in essere, con solerzia e perizia, manovre evasive idonee ad evitare danni irreparabili» (fattispecie di automobilista, venuto ad urto con un ciclomotore, il cui conducente aveva trascurato di fermarsi allo stop e di dare la precedenza al veicolo che si accingeva a svoltare a sinistra, il conducente di un veicolo ha l'obbligo di ispezionare posteriormente la strada per vedere se altro conducente ha iniziato manovra di sorpasso, anche quando questa, per legge, è vietata all'incrocio. Insomma la prudenza, prima ancora che il rispetto delle regole stradali, viene richiesta a chi circoli sulle strade).

Anche in ordine al secondo caso la giurisprudenza della Corte di Cassazione si è costantemente richiamata al principio della massima prudenza. Pur avendo tempestivamente segnalato la manovra di svolta a sinistra e pur essendo vietato al conducente che segue di compiere un sorpasso all'incrocio (gli è consentito, invece, di superare a destra, eccezione generale al principio del sorpasso a sinistra) il primo conducente non può fare affidamento esclusivamente sul suo diritto, ma deve ispezionare la strada posteriormente e farlo durante tutta la manovra: «... il conducente che si accinge ad eseguire manovra di svolta a sinistra in area di crocevia, ha obbligo di ispezionare la strada retrostante, onde rendersi conto della eseguibilità della manovra da qua senza creare pericoli nei riguardi di altri utenti, ancorché versanti in situazione di illegittimità, quale quella di chi esegue un sorpasso in prossimità di crocevia» (Cass. Sez. IV - 11 ottobre 1989 n. 13336).

Nautica. Si apre sabato a Genova la grande kermesse internazionale Molti motivi di preoccupazione per la cantieristica italiana

Un Salone in acque tormentate

Sabato si apre a Genova il 31° Salone nautico internazionale. Quasi 1400 gli espositori (800 italiani) in rappresentanza di 31 Paesi e ben 1809 le imbarcazioni esposte nell'area fieristica e nel bellissimo «padiglione a mare» in cui troveranno posto 190 yacht e barche a vela (lo scorso anno erano 201, «ma di dimensioni minori»). Naturalmente gli occhi del pubblico saranno puntati sul «Destriero», il supertecnologico motoscafo di 67 metri realizzato dalla Fincantieri, con cui l'Italia marinara tenterà di conquistare il «Nastro Azzurro» (primato di velocità nella traversata atlantica). Innumerevoli infine le occasioni convegnistiche e le manifestazioni collaterali. Ma forse mai come que-

sto anno il Salone sarà ben più di una semplice vetrina della cantieristica e della componentistica per la nautica da diporto. Sarà infatti il «polo» di un mercato molto tormentato. Gli effetti del decreto fiscale di maggio (superpassa di stazionamento) non sono ancora del tutto evidenti. Il presidente di Ucina, Aldo Ceccarelli, assicura che la misura governativa è arrivata a stagione troppo avanzata per bloccare gli ordini di acquisto (a suo dire completamente evasi). Eppure ricordiamo perfettamente le lamentele estive dei cantieri per le rinunce e gli «stop» dei clienti. A Genova dunque si avrà l'occasione di fare i conti in base ai nuovi ordini (se ci saranno)

per il mercato interno. Ma i disagi della nostra cantieristica hanno radici ben più profonde e «antiche». Già da anni, infatti, è costretta a puntare sulla «alta qualità del made in Italy» (a costi e prezzi elevatissimi) per far fronte ad una concorrenza estera basata su produzioni in grandi serie e prezzi contenuti. Tant'è che ci siamo ancora il presidente di Ucina - «le nostre importazioni sono salite di circa il 57% rispet-

to al 1989 (arrivo massiccio di prodotti Usa in surplus sul mercato americano, ndr). La produzione straniera oggi detiene il 41% del nostro mercato, quando solo otto anni fa raggiungeva a mala pena il 16%. Si ha voglia dunque di sbandierare una bilancia commerciale «tuttora in forte attivo» (193 miliardi di import contro 468 di export), una produzione passata nel 1990 a 746 miliardi contro i 570 dell'89, e un mer-

cato interno cresciuto da 206 a 278 miliardi dal 1989 al '90. Siamo ancora una volta alle cifre in valore. Ma i numeri delle unità prodotte quali sono? e in quali fasce di mercato? Non siamo lontani dal vero se affermiamo che basta produrre imbarcazioni di grandi dimensioni, destinate a pochi, e alzare i prezzi per avere «ancora» un attivo di 275 miliardi. Ma fino a quando questo gioco sarà possibile?



Il nuovo motore marino Isotta Fraschini «V 1308 TS» da competizione studiato e prodotto nel polo Diesel della Fincantieri di Trieste

Fincantieri vola sull'onda con mille cavalli

TRIESTE. Mentre sulle acque del golfo di Trieste si consumava l'ultimo atto del campionato mondiale di offshore, poco distante veniva presentato il «futuro» motoristico dei Diesel da competizione. «Mille cavalli sulla cresta dell'onda» è lo slogan che racchiude anni di progettazione, verifiche e costruzione del nuovo «V 1308 TS» Isotta Fraschini, marchio già famoso in questo campo e rivitalizzato dopo l'accorpamento nella Divisione motori

Diesel della Fincantieri (durante il campionato). Il nuovo propulsore «superquadro» è un otto cilindri a V di 90 gradi (4 valvole e una testa per cilindro) sovralimentato e a iniezione. Come detto, eroga una potenza di 1000 cv ulteriormente incrementabili fino a 1200, a detta del suo progettista e direttore generale della Diesel Ricerche, Gianpiero Riganti. Ma il «V 1308 TS» è solo il

modello di punta. Esso, infatti, è il capostipite di una «famiglia» di motori 1300 - un 6 cilindri in linea da 503 cv e un otto cilindri a V da 707 cv - per la nautica da diporto che verrà presentata ufficialmente al Salone di Genova. A questi due seguirà presto un 12 cilindri (sempre a V) di 1060 cv. Inoltre il nostro tentativo di scoprire i prezzi al pubblico, ma dato che i motori di queste potenze non equipaggiano certo «barchette» di pochi metri, gli «zeri»

si sprecheranno, nonostante lo sforzo per rendere comparabili la produzione industriale (costi contenuti) e lo standard qualitativo elevato (già in fase di progettazione e processo). La presentazione della nuova «famiglia 1300» è servita inoltre a gettare uno sguardo «dentro» il nuovo polo Diesel triestino, dove nel modernissimo Centro Sperimentale possono essere testati contemporaneamente diversi motori da

400 a 40.000 cv. Grazie ad una «linea flessibile» completamente computerizzata, si producono qui alcuni componenti fondamentali del motore quali basamento e testata. Inoltre, non pochi sono i lavori per conto terzi e non solo sui motori marini. Ne è esempio, la costruzione proprio qui di un gigantesco propulsore destinato ad un impianto di produzione energetica in Cina. □ R.D.

Le «voiturettes» in Francia trovano la targa

GIANCARLO LORA

NIZZA. Dal primo marzo del prossimo anno anche le «voiturettes» dovranno essere dotate di targhe seppur di colore molto differenziato da quello delle auto. La disposizione è stata pubblicata sul «giornale ufficiale» (l'equivalente della nostra Gazzetta ufficiale) e ne ha dato la notizia monsieur Georges Sarre, segretario di Stato ai trasporti. La presenza delle «voiturettes» sul territorio dell'hexagone, cioè della Francia, è quantificabile in circa 60 mila esemplari e più della metà vengono utilizzate nelle zone agricole da persone anziane. La loro cilindrata è modesta, 50 cc., uguale a quella dei ciclomotori e non possono accedere alle autostrade. Velocità massima 45 chilometri orari, costo variante dai 25 mila ai 35 mila franchi, un prezzo che si aggira intorno ai 6-8 milioni di lire italiane. Il che non è certo poco.

Viene definito un ciclomotore a più di due ruote; ha una carrozzeria; dispone di due posti e lo si può condurre senza patente di guida. Il successo di questo veicolo sta anche nella

sua funzionalità: è facile da parcheggiare in centro città perché occupa poco spazio, ma è altresì molto utile per i trasferimenti in campagna. Come detto, sono soprattutto gli anziani ad utilizzarle e coloro che, per vari motivi, sono stati privati della patente. La sua diffusione ha indotto il governo di Parigi a richiederne l'immatricolazione per porre fine all'annamato.

Dal primo marzo del prossimo anno, dunque, sarà obbligatoria l'immatricolazione, ma non la patente di guida perché le «voiturettes» sono state riconosciute come mezzi poco pericolosi. Le compagnie di assicurazione, infatti registrano soltanto il 13 per cento degli incidenti con queste vetture, mentre ai ciclomotori di stessa cilindrata se ne addebitano il 71 per cento.

Le piccole auto «senza musetto» viaggiano anche in Italia, sia pure in numero molto inferiore perché non hanno trovato mercato. Anche da noi non sono richieste né l'immatricolazione, né la patente di guida.

BREVISSIME

Elias Carsi alla Seat Italia. Spagnolo, 44 anni, già con incarichi in Ford Europa, Volvo, Bmw Iberica e Seat è il neo direttore generale della Casa spagnola in Italia.

Jaguar più care. Dal 23 settembre scorso i prezzi delle berline sono aumentati mediamente del 2,2%, mentre restano invariati quelli delle nuove sportive presentate a maggio.

Grande successo Bimbo 91. L'operazione estiva di «Quattro ruote» ha dimostrato ancora una volta la necessità di strutture fisse per bambini nelle aree di servizio autostradali.