

Supertassa: ultimo termine 31 ottobre

■ Ulteriore appello per i possessori di fuoristrada e caravani. Chi non ha già provveduto (ovvero i fuoristradisti per i quali la tassa di possesso scadeva ad agosto e che erano tenuti a provvedere entro la fine dello scorso mese) si affretti al più vicino ufficio Aci per pagare il superbollo deciso con il decreto fiscale di maggio.

Nonostante le ripetute proteste, quasi sempre legittime, di vari organismi si è comunque arrivati al «dunque».

Infatti, la nuova impostazione fisica e prevede il 31 ottobre quale termine ultimo e inderogabile. In pratica, l'ultimo termine vale sia per i caravan la cui las-

sa automobilistica scadeva a settembre, sia per caravan e fuoristrada per i quali il «bollo» scadrà nei prossimi mesi. Dopo il 31 ottobre scatta la «mora» e il conto diventa ancora più salato.

Secondo quanto pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, ogni possessore di tali veicoli e tenuto a versare una quota stabilita in un'apposita tabella che tiene conto del tipo di veicolo e reperibile presso gli uffici dell'Automobile Club - in ragione di tanti dodicimesimi quanti sono i mesi che intercorrono tra maggio '91 (data del decreto), ndr e il mese di scadenza del bollo».

Infatti, la nuova impostazione fisica e prevede il 31 ottobre quale termine ultimo e inderogabile. In pratica, l'ultimo termine vale sia per i caravan la cui las-

Traffico e inquinamento: un sondaggio di «Quattroruote» decreta...

Un plebiscito: subito auto catalizzate

ROSELLA DALLO'

■ MILANO. Le città scoppiano, le città sono irrespirabili. Puntualmente, prima e dopo la pausa estiva, arrivano i dati sui gas nocivi nell'aria e scattano le misure antitraffico. Il tempo medio di percorrenza nelle ore di punta - ma ormai tutte le ore sono di punta - è di un'ora, un'ora e mezza. E si sa che stare in coda, oltre che al sistema nervoso, nuoce alla salute. Tutte queste ragioni hanno indotto varie amministrazioni locali a correre ai ripari adottando reti di monitoraggio e misure di riduzione del traffico veicolare. Ultimi in ordine di tempo i provvedimenti scattati a

Napoli e Firenze. Chiusure dei centri storici, fasce orarie e anche «targhe alternate» sono però solo provvedimenti parziali che non risolvono il problema «alla radice». Per farlo ci vuole un concorso di volontà pubbliche e private. L'automobilista non è «il colpevole», ma certo un uso più intelligente del proprio automezzo (solo quando serve effettivamente per lavoro) insieme ad un più efficiente e veloce servizio di trasporti pubblici integrati, a parcheggi «strategici» controllati (in corrispondenza delle grandi arterie di accesso

alla città), ad aree di sosta urbane regolata (a Milano sono 450.000 le auto che stazionano da mattina al tardo pomeriggio sul suolo pubblico) possono cambiare la vivibilità delle grandi metropoli. Senza questo concorso la situazione non può che peggiorare. Per restare all'esempio di Milano - dove peral si sta provvedendo, pur con forti riandi, alla costruzione di infrastrutture e trasporti integrati - le previsioni dicono che nei prossimi tre anni aumenteranno del 15% le auto dei residenti e del 18% il traffico urbano, già gravato oggi da un afflusso extraurbano di 800.820.000 auto.

Di tutto questo si è parlato

nella metropoli lombarda nel corso di un incontro-dibattito con amministratori pubblici e ricercatori scientifici organizzato dal mensile «Quattroruote». Il periodico specializzato è anche spinto oltre ponendosi il problema di «cosa fare subito» per porre un freno all'equazione traffico-uguale inquinamento. Al quesito ha in parte risposto il referendum «Per cambiare aria» lanciato lo scorso giugno, cui hanno aderito oltre 140.000 lettori. Pur individuando nell'industria la causa principale del degrado atmosferico («è convinto il 92% dei lettori ecologico»), il 92% dei lettori hanno infatti dichiarato che, se dovesse cambiare auto domattina, comprenderebbe a pari prezzo una vettura nuova provista di marmitta catalitica e di questi ben l'83% sarebbe persino disposto a pagare un sovrapprezzo (il 30% fino a 600.000 lire).

Pirelli leader in Giappone nei pneumatici top performance

La Pirelli è in Giappone la prima marca di pneumatici importata al mercato del ricambio. Ma soprattutto è la prima marca per quanto riguarda il segmento dei pneumatici ZR. Le linee P4000, P600, P700-Z e P Zero sono state adottate in primo equipaggiamento da tutte le case per i modelli ad alte prestazioni. Ne sono un esempio gli «ultra high performance» P700-Z montati sul Toyota Celica Turbo 4WD (nella foto), il Mark II o i P4000 sulle berline Corona e Camry della stessa Casa, il P4000 «comfort» sulla Honda Concerto, il P Zero nella misura 16 pollici sulle velocissime Mazda RX7 Infini IV ed Euros. Come e persino il particolare P700-Z da 13 pollici Serie 65 e 60 per le minicar Suzuki Cervo e Daihatsu Mira Turbo.

Opel Corsa a gasolio ora con marmitta catalitica

Sono in commercio i nuovi modelli catalizzati della Opel Corsa 1.5 Diesel e Turbodiesel (con motore rinnovato e tecnicamente più sofisticato), che sostituiscono le precedenti versioni con scarico convenzionale. In regola con le più severe norme antinquinamento, utilizzano uno speciale catalizzatore ossidante - un monolito ceramico rivestito con 3,18 grammi di rodio - in grado di trasformare il monossido di carbonio e gli idrocarburi incibusti, ammendando di ossigeno, in modo tale da ridurre fino al 70% il contenuto nocivo delle emissioni.

Dal 1993 un milione di motori Volvo a Renault

(per la Volvo serie 440/460 e il coupé 480) ai quali si aggiungeranno presto motorizzazioni Diesel, la Volvo conta di fornire a Renault dal 1993 e il 2002 quasi un milione di motori a 4 cilindri (2000 cc) e 5 cilindri (2500 cc) per una cifra d'affari equivalente a 2640 miliardi di lire.

Nautica: «made in Italy» a caro prezzo

■ Si è chiuso ieri a Genova il 31° Salone nautico internazionale. La rassegna, peraltro ricca di novità, non ha nascosto il difficile momento della cantieristica italiana che mentre assaporava l'espansione della pratica nautica è stata vessata dalle imposizioni fiscali sul doppio di fatto oggetto di un duro attacco della concorrenza straniera (l'import è giunto nel '90 al 41% del mercato). Nonostante l'ottimismo dei costruttori sulle capacità del settore di far fronte ad ogni difficoltà contingente, l'aria che si respirava al Salone era dunque quella dei «toni dimessi».

Come far fronte alla tenaglia di fisico e concorrenza? E' noto che l'Italia dei cantieri non può competere ad esempio con gli Usa sul piano della produzione industriale (per noi tutt'al più si può parlare di artigianato industriale). E allora, ancora una volta, si è dovuto abbandonare il miraggio dei grandi numeri per puntare di nuovo sull'esclusività: barche di grandi dimensioni, con motorizzazioni potenti; raffinatezza degli allestimenti. In una parola, il classico «made in Italy» pagato a caro prezzo.

■ GENOVA. Curioso. Strategie di sviluppo della nautica, date le vicende recenti e meno recenti non proprio favorevoli, farebbero pensare a un logico orientamento dei cantieri verso barche medio-piccole, meno costose e quindi accessibili a più strati sociali. Invece è il contrario, almeno stando al panorama offerto dal 31° Salone Nautico di Genova. Nel settore dei 6-8 metri le novità sono sembrate piuttosto scarse, e comunque per lo più concentrate tra le barche per la pesca sportiva oggi di gran moda: i «fisherman» (ma molto spesso non ne hanno che il nome).

Comunque, fisherman autentici ne produce anche la cantieristica nostrana. Eccone un breve panorama. Una delle novità più interessanti è sicuramente il *Moby Dick* T25 del cantiero Tucocci di Collesalvetti (Livorno). Allestito sulla base del già noto T24 (anzi, lo scafo è proprio lo stesso), questo nuovo modello presenta innovazioni che lo rendono una barca ben altrimenti

piccoli, ma funzionali e sufficientemente abitabili, e sono allestiti con tutte le dotazioni necessarie per la piccola crociera (frigo, w.c., tavolini, doppio letto, ecc.). Il *Barracuda* è predisposto per il montaggio di uno o due motori fuoribordo, a benzina, fino a 250 HP, per una velocità abbondantemente oltre i 40 nodi. Notazione rilevante: i costruttori stanno studiando una versione con motore diesel entrobordo.

Novità anche in casa Rio, uno dei pochi cantieri (di Sarnico, Bergamo) che operano anche nella nautica «minore». La Rio ha presentato il *Rio 700 Fish* (7,10 m), che è una diretta evoluzione del noto *Rio 630*, allestita con soluzioni specifiche per la pesca d'altura. «Tuna door» di serie (per imbarcare agevolmente il pescato), plancette incorporate nello scafo, portacanne, ghiacciaia, e inoltre - soluzioni quanto mai comode - il cofano motore scorrrevole. L'esemplare esposto montava un motore Volvo Penta diesel in linea d'asse di 200 HP, con una innovazione di grande interesse sulla quale conviene brevemente soffermarsi. E' noto che i moderni motori turbocompressi difficilmente permettono di scendere sotto i tre nodi, mentre la traina con l'esca viva richiede una velocità non superiore a due nodi. L'innovazione di cui sopra è un dispositivo, chiamato «Trolling Valves», applicato all'invertitore (ma già usato per pescare e mezzi militari), che permette di ridurre la velocità della barca fino a zero nodi senza inconvenienti. Risulta evidente che - se funzionale - questo aggaggio (costo medio circa due milioni e mezzo) potrà rappresentare il superamento di un problema annoso.

Altre due versioni di buon interesse sono il *Barracuda C 24 Cabin*, del cantiero Polyform di Pannala (Rovigo). E la versione cabinata di una barca «open» di M. 7,80, già nota ai pescatori d'altura dell'Adriatico, che però presenta ora un'immagine del tutto diversa. La nuova cabinatura conferisce un piacevole equilibrio ai volumi e una certa aggressività (che non guasta) alla sua carena a V profonda. Gli interni sono

ti abitabili, pur non cedendo in nulla quanto a doti di funzionalità e versatilità per l'azione di pesca. Innanzitutto la doppia motorizzazione. Due Yanmar turbo diesel in linea d'asse (IC6 HP ciascuno) lo spingono a una velocità massima (dichiarata) di trenta nodi e si rivelano il colpo vincente. Data la loro leggerezza e il loro ingombro minimo, questi motori «spariscono» sotto il pagliaccio, e con essi scompaiono anche i proverbiali cofani. La barca presenta ora un unico piano di calpestio - dallo specchio di poppa alla plancia - e un pozetto, completamente sgombro, della grandezza di 6 metri quadrati.

Per contro, la coperta arretra con tutto vantaggio per gli spazi in cabina. Infatti, scendendo la scaletta si incontrano, a sinistra, il gruppo frigo-cucina e subito dopo la toilette in locale separato, con w.c. marino e lavello. A destra è invece posizionata una dinette trasformabile in un comodo posto letto, mentre altri due posti si trovano nella classica cuccetta matrimoniale di prua. Il tutto con un'altezza in cabina costante di oltre m. 1,80, tale da evitare «zucche» prodotte anche alle persone di buona «taglia». Insomma, risulta piuttosto raro trovare oggi una tale abitabilità in una barca di poco più di 7 metri. Se il T25 - e non c'è da dubitare - rivelerà le stesse doti marine del T24, non mancherà di avere un grande successo.

Altra «anteprima» di buon interesse è il *Barracuda C 24 Cabin*, del cantiero Polyform di Pannala (Rovigo). E la versione cabinata di una barca «open» di M. 7,80, già nota ai pescatori d'altura dell'Adriatico, che però presenta ora un'immagine del tutto diversa. La nuova cabinatura conferisce un piacevole equilibrio ai volumi e una certa aggressività (che non guasta)

alla sua carena a V profonda. Gli interni sono

ti abitabili, pur non cedendo in nulla quanto a doti di funzionalità e versatilità per l'azione di pesca. Innanzitutto la doppia motorizzazione. Due Yanmar turbo diesel in linea d'asse (IC6 HP ciascuno) lo spingono a una velocità massima (dichiarata) di trenta nodi e si rivelano il colpo vincente. Data la loro leggerezza e il loro ingombro minimo, questi motori «spariscono» sotto il pagliaccio, e con essi scompaiono anche i proverbiali cofani. La barca presenta ora un unico piano di calpestio - dallo specchio di poppa alla plancia - e un pozetto, completamente sgombro, della grandezza di 6 metri quadrati.

Per contro, la coperta arretra con tutto vantaggio per gli spazi in cabina. Infatti, scendendo la scaletta si incontrano, a sinistra, il gruppo frigo-cucina e subito dopo la toilette in locale separato, con w.c. marino e lavello. A destra è invece posizionata una dinette trasformabile in un comodo posto letto, mentre altri due posti si trovano nella classica cuccetta matrimoniale di prua. Il tutto con un'altezza in cabina costante di oltre m. 1,80, tale da evitare «zucche» prodotte anche alle persone di buona «taglia». Insomma, risulta piuttosto raro trovare oggi una tale abitabilità in una barca di poco più di 7 metri. Se il T25 - e non c'è da dubitare - rivelerà le stesse doti marine del T24, non mancherà di avere un grande successo.

Altra «anteprima» di buon interesse è il *Barracuda C 24 Cabin*, del cantiero Polyform di Pannala (Rovigo). E la versione cabinata di una barca «open» di M. 7,80, già nota ai pescatori d'altura dell'Adriatico, che però presenta ora un'immagine del tutto diversa. La nuova cabinatura conferisce un piacevole equilibrio ai volumi e una certa aggressività (che non guasta)

alla sua carena a V profonda. Gli interni sono

ti abitabili, pur non cedendo in nulla quanto a doti di funzionalità e versatilità per l'azione di pesca. Innanzitutto la doppia motorizzazione. Due Yanmar turbo diesel in linea d'asse (IC6 HP ciascuno) lo spingono a una velocità massima (dichiarata) di trenta nodi e si rivelano il colpo vincente. Data la loro leggerezza e il loro ingombro minimo, questi motori «spariscono» sotto il pagliaccio, e con essi scompaiono anche i proverbiali cofani. La barca presenta ora un unico piano di calpestio - dallo specchio di poppa alla plancia - e un pozetto, completamente sgombro, della grandezza di 6 metri quadrati.

Per contro, la coperta arretra con tutto vantaggio per gli spazi in cabina. Infatti, scendendo la scaletta si incontrano, a sinistra, il gruppo frigo-cucina e subito dopo la toilette in locale separato, con w.c. marino e lavello. A destra è invece posizionata una dinette trasformabile in un comodo posto letto, mentre altri due posti si trovano nella classica cuccetta matrimoniale di prua. Il tutto con un'altezza in cabina costante di oltre m. 1,80, tale da evitare «zucche» prodotte anche alle persone di buona «taglia». Insomma, risulta piuttosto raro trovare oggi una tale abitabilità in una barca di poco più di 7 metri. Se il T25 - e non c'è da dubitare - rivelerà le stesse doti marine del T24, non mancherà di avere un grande successo.

Altra «anteprima» di buon interesse è il *Barracuda C 24 Cabin*, del cantiero Polyform di Pannala (Rovigo). E la versione cabinata di una barca «open» di M. 7,80, già nota ai pescatori d'altura dell'Adriatico, che però presenta ora un'immagine del tutto diversa. La nuova cabinatura conferisce un piacevole equilibrio ai volumi e una certa aggressività (che non guasta)

alla sua carena a V profonda. Gli interni sono

ti abitabili, pur non cedendo in nulla quanto a doti di funzionalità e versatilità per l'azione di pesca. Innanzitutto la doppia motorizzazione. Due Yanmar turbo diesel in linea d'asse (IC6 HP ciascuno) lo spingono a una velocità massima (dichiarata) di trenta nodi e si rivelano il colpo vincente. Data la loro leggerezza e il loro ingombro minimo, questi motori «spariscono» sotto il pagliaccio, e con essi scompaiono anche i proverbiali cofani. La barca presenta ora un unico piano di calpestio - dallo specchio di poppa alla plancia - e un pozetto, completamente sgombro, della grandezza di 6 metri quadrati.

Per contro, la coperta arretra con tutto vantaggio per gli spazi in cabina. Infatti, scendendo la scaletta si incontrano, a sinistra, il gruppo frigo-cucina e subito dopo la toilette in locale separato, con w.c. marino e lavello. A destra è invece posizionata una dinette trasformabile in un comodo posto letto, mentre altri due posti si trovano nella classica cuccetta matrimoniale di prua. Il tutto con un'altezza in cabina costante di oltre m. 1,80, tale da evitare «zucche» prodotte anche alle persone di buona «taglia». Insomma, risulta piuttosto raro trovare oggi una tale abitabilità in una barca di poco più di 7 metri. Se il T25 - e non c'è da dubitare - rivelerà le stesse doti marine del T24, non mancherà di avere un grande successo.

Altra «anteprima» di buon interesse è il *Barracuda C 24 Cabin*, del cantiero Polyform di Pannala (Rovigo). E la versione cabinata di una barca «open» di M. 7,80, già nota ai pescatori d'altura dell'Adriatico, che però presenta ora un'immagine del tutto diversa. La nuova cabinatura conferisce un piacevole equilibrio ai volumi e una certa aggressività (che non guasta)

alla sua carena a V profonda. Gli interni sono

ti abitabili, pur non cedendo in nulla quanto a doti di funzionalità e versatilità per l'azione di pesca. Innanzitutto la doppia motorizzazione. Due Yanmar turbo diesel in linea d'asse (IC6 HP ciascuno) lo spingono a una velocità massima (dichiarata) di trenta nodi e si rivelano il colpo vincente. Data la loro leggerezza e il loro ingombro minimo, questi motori «spariscono» sotto il pagliaccio, e con essi scompaiono anche i proverbiali cofani. La barca presenta ora un unico piano di calpestio - dallo specchio di poppa alla plancia - e un pozetto, completamente sgombro, della grandezza di 6 metri quadrati.

Per contro, la coperta arretra con tutto vantaggio per gli spazi in cabina. Infatti, scendendo la scaletta si incontrano, a sinistra, il gruppo frigo-cucina e subito dopo la toilette in locale separato, con w.c. marino e lavello. A destra è invece posizionata una dinette trasformabile in un comodo posto letto, mentre altri due posti si trovano nella classica cuccetta matrimoniale di prua. Il tutto con un'altezza in cabina costante di oltre m. 1,80, tale da evitare «zucche» prodotte anche alle persone di buona «taglia». Insomma, risulta piuttosto raro trovare oggi una tale abitabilità in una barca di poco più di 7 metri. Se il T25 - e non c'è da dubitare - rivelerà le stesse doti marine del T24, non mancherà di avere un grande successo.

Altra «anteprima» di buon interesse è il *Barracuda C 24 Cabin*, del cantiero Polyform di Pannala (Rovigo). E la versione cabinata di una barca «open» di M. 7,80, già nota ai pescatori d'altura dell'Adriatico, che però presenta ora un'immagine del tutto diversa. La nuova cabinatura conferisce un piacevole equilibrio ai volumi e una certa aggressività (che non guasta)

alla sua carena a V profonda. Gli interni sono

ti abitabili, pur non cedendo in nulla quanto a doti di funzionalità e versatilità per l'azione di pesca. Innanzitutto la doppia motorizzazione. Due Yanmar turbo diesel in linea d'asse (IC6 HP ciascuno) lo spingono a una velocità massima (dichiarata) di trenta nodi e si rivelano il colpo vincente. Data la loro leggerezza e il loro ingombro minimo, questi motori «spariscono» sotto il pagliaccio, e con essi scompaiono anche i proverbiali cofani. La barca presenta ora un unico piano di calpestio - dallo specchio di poppa alla plancia - e un pozetto, completamente sgombro, della grandezza di 6