

Bollo: cinque giorni per mettersi in regola

BENZINA

Table with columns: C.V., 12 MESI, values ranging from 5 to 8-9.

TASSA SPECIALE (AGGIUNTIVA) PER AUTOVEICOLI FUORISTRADA

Table with columns: CV, 4 mesi, 8 mesi, 12 mesi, values ranging from Fino a 13 to oltre 23.

TARIFE AUTORADIO In vigore dal 1° gennaio 1992

Table with columns: PAGAMENTO PER MESI, AUTOVEICOLI, AUTOVEICOLI, values ranging from 01 to 12.

GASOLIO

Table with columns: C.V., 4 mesi, 8 mesi, 12 mesi, sub-columns: INNSA, SOVRASTASSA, TOTALE, values ranging from 10 to 35.

Per potenza superiori a 26 CV consultare le tabelle separate nei Bolli o negli Uffici decentrati dell'Automobile Club e negli Uffici Postali.

L'Alfa 155 parte da lire 26.341.000 chiavi in mano

Un catalogo delle auto italiane da collezione



I collezionisti di auto d'epoca stanno diventando sempre più numerosi, attratti dalla passione ma anche dalla speranza di vedere rivalutate le somme investite. Certo, soltanto qualche nababbo può spendere, come è avvenuto in un'asta a Montecarlo nel 1990, oltre 13 miliardi per una Ferrari 250 GTO...

Mille Miglia: oltre 550 le domande di iscrizione

Da pochi giorni la commissione tecnica dirà l'esito dello spoglio delle 550 domande di iscrizione pervenute all'organizzazione della Mille Miglia storica che quest'anno si svolgerà dal 21 al 24 maggio sul classico percorso Brescia-Roma-Brescia. Invece, per conoscerne le novità e curiosità si dovrà attendere il Salone dell'automobile di Ginevra (5-15 marzo), durante il quale la manifestazione verrà presentata ufficialmente...

Ultimi cinque giorni utili per mettersi in regola con le tasse automobilistiche. Scade infatti venerdì il periodo previsto per il pagamento del «bollo» relativo a tutte le vetture con potenza fiscale superiore ai 9 cavalli la cui tassa scadeva a dicembre 1990. Dopo il 31 gennaio scattano i contributi di mora che per il primo mese di ritardo contemplan un aumento del costo del bollo pari al 10 per cento, raddoppiano il secondo mese (20% in più) e aumentano del 100% dal sessantunesimo giorno in poi.

stazioni allo sportello, bisogna tenere presente che la cifra indicata va arrotondata alle centesime superiori: ad esempio, per una vettura di 15 cv fiscali l'importo è di lire 164.225 che diventano 164.300 lire. Stesso discorso se oltre al bollo deve pagare anche la tassa per l'autoradio: la somma dei due importi arrotondata alle centesime superiori. Ovvero, per fare lo stesso esempio, per un'auto di 15 cavalli fiscali con autoradio si dovranno pagare annualmente lire 164.225 più 30.700 che porta ad un totale di 194.925 lire arrotondato a 195.000 lire. Come è noto, tutte le vetture a benzina pagano la tassa annuale, mentre quelle alimentate a gasolio godono di ratiocazioni di 4, 8 e 12 mesi. Se la vettura viene immatricolata in questi giorni - e ciò vale anche per tutti gli altri periodi dell'anno - si paga tutto il mese, contrariamente a quanto avveniva in precedenza (l'im-

matricolazione nella seconda metà del mese faceva scattare il periodo di decorrenza della tassa dal primo giorno del mese successivo). Le cose si complicano per i veicoli fuoristrada per i quali bisogna pagare contemporaneamente anche la «superstassa» speciale decretata nel giugno dello scorso anno. In questo caso, all'importo della tassa a benzina, o della tassa di sovralassa dei Diesel bisogna aggiungere anche la «superstassa». E per chi ce l'ha anche quella prevista per l'autoradio. Il totale, come sempre, va arrotondato. Restano esentati per il momento i possessori di veicoli inferiori ai 9 cv fiscali e quanti sono entrati in possesso della vettura in periodi diversi dell'anno. I primi dovranno provvedere entro il 25 febbraio; gli altri entro il 31 maggio e 31 settembre, rispettivamente per i bolli in scadenza ad aprile e agosto.



«Deltona» speciale per 400 fortunati

Ufficialmente è uscita dalla scena del Mondiale Rally, ma la Delta HF Integral, evoluzione di quella con cui la Lancia ha guadagnato il decimo alloro iridato nella scorsa stagione, continua a battere le strade dello sport con i colori della Martini Racing. E continua a piacere, ad essere il «cogno nel cassetto» di tanti. Per festeggiare il titolo mondiale e per consentire a qualcuno, appunto, di realizzare il sogno proibito, la Lancia commercializza da oggi una «Deltona» davvero speciale. Si tratta infatti di una serie numerata composta da sole 400 vetture, uguale, per caratteristiche tecniche, alla Delta HF Integral presentata lo scorso settembre al Salone di Francoforte. Il suo motore 4 cilindri di 1995 cc sprigiona ancora più potenza - è stata maggiorata di 10 cv raggiungendo i 210 cavalli a 5750 giri/minuto - che sulla versione da cui è stata derivata la vettura iridata. Capace di sfrecciare a 220 orari, impressiona per le sue doti di accelerazione: con due persone a bordo e 20 kg di carico, scatta da fermo ai 100 km/h in soli 5,7 secondi. Forte di tanto palmares sportivo e di queste prestazioni, la Delta HF Integral «S» della serie speciale offerta da oggi è stata personalizzata in modo da somigliare alla versione rally. Sulla carrozzeria di colore bianco - come i cerchi ruota - spiccano i colori della Martini Racing che corrono lungo le fiancate. A contrasto le griglie sul cofano e lo spoiler posteriore sono neri. All'interno il carattere sportivo è sottolineato dai sedili Recaro e dalle cinture di sicurezza di colore rosso. Questa Delta non dimentica comunque il comfort e le esigenze dell'automobilista. Così, accanto ai rivestimenti in Alcantara sono offerti anche il condizionatore d'aria, l'autoradio, l'antifurto elettronico con comando a distanza. Prezzo di questo «status symbol» dello sport: 57.854.230 lire «chiavi in mano». □ R.D.

Toledo: Diesel pulito e prezzi concorrenziali

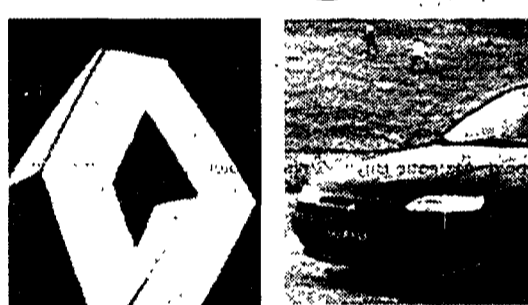
La neonata Seat Italia chiude in attivo il bilancio 1991, dopo aver venduto nell'anno 63.524 vetture, 75 mila unità vendute è l'obiettivo per il 1992, suddiviso tra 24.000 Marbella, 27 mila Ibiza, 4 mila Terra e derivati, e 20 mila Toledo. Di quest'ultimo modello, che è al top di gamma, è stata ora lanciata la versione Turbodiesel catalizzata, molto interessante per caratteristiche e prezzi.



La nuova Seat Toledo Turbodiesel con catalizzatore ripreso su strada. La vettura, anche in questa versione, è molto confortevole.

FIRENZE. Debutto fiorentino per la Seat Italia, che lo scorso anno ha rievato la rete di vendita della Bepi Koelliker alla quale, con i suoi 234 concessionari, va il merito del successo - lo ha ricordato il direttore generale, Elias Carsi Sister - della marca spagnola in Italia. Con un formidabile recupero negli ultimi mesi dell'anno (il passaggio di mano è difficoltoso nell'approvvigionamento della Toledo avevano creato qualche problema) la Seat Italia chiude in attivo il bilancio 1991, con 63.524 vetture vendute ed una quota di mercato del 2,5 per cento. È una quota (per le ragioni che si è detto) lievemente inferiore a quella del 1990, ma le previsioni per il futuro sono molto ottimistiche. Il direttore commerciale della Seat Italia, Umberto Furlan, che la casa spagnola ha ereditato insieme alla struttura Koelliker, parla di un obiettivo 1992 di 75.000 unità vendute in Italia, di cui 20.000 Toledo, l'auto allo top di gamma della Casa. Di ricalco Carsi Sister annuncia 120.000 immatricolazioni annuali entro il 1996, grazie all'introduzione di un modello nuovo ogni anno. Per intanto la Seat Italia lancia la Toledo Turbodiesel. Si tratta di una bella macchina del segmento D (ricorso-scilabissimo il contributo di Giorgio Giugiaro) che ha i suoi punti di forza nel prezzo davvero molto competitivo (si parte da 24.850.000 lire e si arriva a 24.850.000 lire per la versione fornita anche di condizionatore), nella presenza del catalizzatore di serie e di uno speciale impianto di ricircolo dei gas di scarico (che consente di utilizzare l'auto anche quando intervengono provvedimenti di limitazione della circolazione) e nella grande capacità di trasporto bagagli (da 550 a 1.350 litri di volume disponibile).

Un 1992 carico di novità per la Casa francese Renault cambia «logo» e ammiraglia: Safrane



Il nuovo marchio Renault, tridimensionale, apparirà per la prima volta sulla ammiraglia «Safrane» (qui sopra)

Il 1992 della francese Renault è un anno che si annuncia già alle prime battute di cambio di novità. Si comincia con il rinnovamento grafico del marchio e si prosegue, in marzo, con la presentazione - in anteprima mondiale al Salone di Ginevra - della nuova ammiraglia della Casa. Una gamma completa che porterà l'esotico nome «Safrane». La caratteristica losanga che dal 1972 consegna la vettura prodotta dalla Renault viene modificata per «manifestare sempre di più - spiega il presidente Levy - la qualità totale Renault... esprimere la modernità dell'azienda, diffondere la nostra visione dell'automobile, quella delle «voitures à vivre». Il nuovo marchio - il nono dal 1900 a oggi - è un'evoluzione del precedente e si caratterizza per la forma tridimensionale. Comparrà per la prima volta a Ginevra sul frontale della nuova ammiraglia Renault e quindi verrà estesa a tutte le altre vetture della Casa. Il nome «Safrane» è il parto del computer. Questo dice già lunga sul contenuto tecnologico di questa berlina a due volumi e mezzo che andrà a prendere il posto della R25 all'apice della gamma. Tra gli elementi tecnologici di maggiore spicco troviamo il pianale, interamente nuovo, ad alta rigidità, studiato per ospitare il montaggio trasversale del motore; le sospensioni «intelligenti» con treno posteriore multi-barra a elastocinemica programmata; si avvalgono di un sistema di ammortizzazione variabile a tre scelte con correzione di assetto; la trasmissione integrale permanente; il servosterzo ad assistenza variabile; sistema Abs.

Commercializzata a partire dal mese di aprile, in Italia la nuova ammiraglia arriverà subito dopo l'estate. Le motorizzazioni, tutte «pulite» sono sette: 2,0 litri 8 e 12 valvole, rispettivamente da 107 e 135 cv; 2,2 litri 8 e 12 valvole (110 e 140 cv); 2,0 litri V6 da 170 cv; 2,1 e 2,5 litri Turbodiesel (90 e 115 cv). E già prevista comunque nel corso dell'anno l'uscita di una versione superpotente da 260 cavalli. Grande attenzione, infine, è stata rivolta al comfort di guida e di viaggio, assicurato da numerose soluzioni tecniche d'avanguardia e da dotazioni estremamente qualificanti che tengono conto delle esigenze del guidatore come di quelle dei passeggeri. Basti dire che anche «dietro i sedili» sono regolabili elettricamente. □ R.D.

AUTO D'INVERNO / 2

Al volante con il rallentatore

Continua la nostra «miniguida» per l'inverno. Dopo aver visto cosa si deve fare per preservare l'automobile dai rischi delle intemperie, affrontiamo oggi il capitolo della guida su strade innevate. Il primo imperativo è «ridurre la velocità». Calma e anticipo nelle manovre sono indispensabili per arrivare alla meta senza danni. Mai frenare di colpo. E le accelerazioni improvvise devono essere evitate come la peste. Furio Oldani

Neve in mezza Italia, le strade diventano insidiose Quali accorgimenti per una guida distesa e sicura?

per realizzare una simile guida, basata su manovre lente e progressive, diventa essenziale ridurre molto la velocità di marcia, cosa che permette anche di non affrontare i cambi di traiettoria in modo improvvisi. Ciò vale soprattutto in montagna (siamo in periodo di settimane bianche), dove curve e controcurve si sprecano, ma anche in altri tracciati e persino in rettilineo se ci si trova nella necessità di dover operare correzioni alla marcia. In ogni caso, bisogna far sì che la curva o la deviazione siano impostate sul volante con calma senza esitazioni, lasciando alle ruote anteriori il tempo di «cercare» la loro aderenza. Stazionando con troppa energia si otterrà solo di far pattinare i pneumatici e ciò impedirà di portare la vettura sulla traiettoria voluta. C'è da tener presente, poi, che il comportamento della vettura cambia moltissimo a seconda che si stia viaggiando su neve o su ghiaccio. La prima offre infatti discreti margini di manovra e un'aderenza ai pneumatici spesso superiore alle aspettative, mentre il ghiaccio è un avversario ostico che non va mai affrontato a «ruote nude», ovvero senza catene. Poiché neve e ghiaccio spesso si alternano, è importante saperli distinguere: in linea di massima, la neve si presenta con un colore chiaro e brillante caratterizzato da un accentuato luocchiccio. Sulla neve, il rumore dei pneumatici giunge in abbacito con un timbro attutito e sordo. Il ghiaccio, invece, è più sonoro e si presenta con un colore grigiastro ed opaco, arrivando ad essere trasparente. Se guidando vedete il fondo stradale farsi nero e bagnato, state all'erta: potrebbe essere un tratto di strada pulita, ma potrebbe anche essere un lastrone di ghiaccio. responsabile Centro Prove di Automobili

Moto. Il nuovo veicolo costerà meno di 2 milioni

Laverda e Fiamm alleate: pronto nel '93 lo scooter elettrico

Si guarda sempre più ai veicoli elettrici come soluzioni ideali per risolvere il problema dell'inquinamento nei centri urbani. Due aziende di Vicenza, Laverda e Fiamm, si alleano per progettare, e produrre tra un anno, uno scooter elettrico dalle caratteristiche innovative. Il prezzo sarà contenuto sotto i 2 milioni. Formidabile il rapporto costo-percorrenza: 4 lire al chilometro. UGO DAHO

Laverda e Fiamm alleate: pronto nel '93 lo scooter elettrico

Il nuovo scooter elettrico di Laverda e Fiamm è stato studiato per risolvere il problema dell'inquinamento nei centri urbani. Il prezzo sarà contenuto sotto i 2 milioni. Formidabile il rapporto costo-percorrenza: 4 lire al chilometro. UGO DAHO

vicenza. L'asfissa per la quale stanno «morendo» i centri urbani, a causa delle emissioni inquinanti e in particolare di quelle delle auto, mobilità le menti più brillanti e ingenti risorse tecniche e finanziarie per la soluzione del problema. Una accelerazione allo studio di veicoli alternativi fu impressa dalla crisi petrolifera dei primi anni Settanta ed oggi quei progetti, perfezionati o