

## Era ora: il Pra fa «bit»

■ VARESE. C'era una volta un piccolo scrivano. La storia del Pubblico Registro Automobilistico, più noto come PRA, ha finalmente imboccato la strada dell'aggiornamento tecnologico ai tempi. Dopo oltre sessant'anni di pratiche compilate «in bella scrittura» e tutte regolarmente accumulate per mesi prima di poter essere evase, i legislatori si sono accorti che c'è qualcosa di più nuovo e veloce di una penna a sfera ci sono i computer! E anche che dalle 200.000 macchine circolanti nel 1927 si è arrivati ai 30 milioni di veicoli di oggi. La svolta è giunta con la legge 187 del luglio 1990, ma per avere il relativo regolamento di attuazione si è dovuto attendere il dicembre dello scorso anno. Da quel momento pochi mesi sono passati e già si vedono i primi frutti. L'Acir, cui spetta la gestione dei 95 uffici PRA d'Italia, ha già informatizzato la sede di Termini e da lunedì scorso anche quella di Varese.

La «rivoluzione telematica» fa sì che in 8-12 minuti qualsiasi pratica singola possa essere inoltrata, vagliata e restituita debitamente bollata al richiedente. La copia «magnetica» resterà per sempre nelle due unità centrali del PRA locale e contemporaneamente entrerà nella memoria centrale del Pubblico Registro di Roma. Pochi minuti e niente più incertezze sul proprietario di una vettura. Altro che le inenarrabili code al fegato marcio e le giornate di lavoro perse all'inseguimento del giusto riconoscimento di cessata proprietà del veicolo. Quante volte è capitato di vedersi recapitare a casa le multe perse dalla persona cui si è venduta l'automobile mesi o anni prima. Ora gli automobilisti di Termini e Varese possono finalmente dormire sonni tranquilli. Tutto l'archivio storico dei veicoli circolanti in queste due province è diventato una serie di input registrati sulla banca dati telematica.

Naturalmente il fatto che si sia cominciato da due realtà così ristrette ha delle ragioni ben precise di «colloquio» dell'intero sistema che, a detta del segretario generale dell'Automobile Club d'Italia, Giuseppe Spizzucchi, entro otto-nove mesi sarà esteso a tutto il territorio. Varese è una realtà medio-grande, lontana da Roma, utile per verificare il processo di adeguamento telematico, ha spiegato il dr. Michele Vitale cui fa capo la «rivoluzione» del PRA. Qui vengono immatricolate circa 50-55.000 nuove targhe l'anno, mentre il parco circolante di sole auto è sull'intera provincia (800.000 abitanti) di 650.000 unità. Questo, tradotto in lavoro quotidiano, significa che dal PRA di Varese passano 700 pratiche ogni giorno, 200.000 l'anno.

Ora c'è solo da sperare che veramente questa sia una strada senza troppi intoppi e che anche nelle altre realtà si proceda nei tempi previsti. Solo in questo modo, in una città grande come Milano sarà finalmente possibile avere un certificato, ad esempio di «perdita di possesso» indispensabile per farsi ripagare dall'assicurazione l'auto rubata, in meno degli attuali sei mesi «qm».

FIR

Pronta a scendere in lizza in autunno con 30 versioni, motori benzina e Diesel

# Punto. Fiat parte alla carica

Pochi veli ancora sulla «Punto», la nuova Fiat destinata, fra un anno, a soppiantare la Uno. Fornite le prime notizie e foto ufficiali, carrozzina a tre e cinque porte, lunghezza 376 cm, motorizzazioni benzina e Diesel nelle cilindrate da 1100 a 1700 cc. Aumentano le potenze: da 55 a 135 cv. Cinque allestimenti per un totale di 30 versioni in commercio in autunno. Qualche considerazione «possibile».

ROSSELLA DALLÒ

■ MILANO. Dopo tante illusioni, fotografie di prototipi, veri o falsi «scoops», e interrogativi sul nome della «Tipo B», la Fiat ha deciso di «darsi un taglio» e rendere pubbliche le prime immagini della nuova PUNTO. È l'auto che come tutti ormai sanno sarà commercializzata dalla Casa torinese il prossimo autunno, collocandola tra la Tipo e la Uno. Quest'ultima che tiene banco, impertinente nonostante la crisi del mercato, nella classifica delle auto più vendute in Italia, continuerà ad essere costruita ancora per diversi mesi. Ma alla lunga, si dice non prima di un anno, sarà sostituita proprio dalla Punto. Vediamo di scoprire qualcosa di più tra le scarse notizie fornite da Fiat.

Partiamo dal nome. Facili i giochi di parole. Punto a capo, mettere un Punto. Punto fermo. Punto di non ritorno. Comunque lo si consideri, al di là che piaccia o meno sta a significare la volontà della Fiat di imboccare una strada nuova, moderna, dinamica. È il desiderio di rispondere con fatti concreti alla crisi che attanaglia il mondo dell'automobile.

Sappiamo che ha carrozzina a tre e cinque porte e che è lunga 376 centimetri. Questo già ci fornisce qualche elemento di riflessione. Innanzitutto, si è pensato subito alle dimensioni di un'auto che si concretizza in questi dati: una vettura che si attagliano al mondo dell'automobile. Sappiamo che ha carrozzina a tre e cinque porte e che è lunga 376 centimetri. Questo già ci fornisce qualche elemento di riflessione. Innanzitutto, si è pensato subito alle dimensioni di un'auto che si concretizza in questi dati: una vettura che si attagliano al mondo dell'automobile.

Ma non si costruisce in Italia solo per eludere i limiti doganali. Questi riguardano tutti i

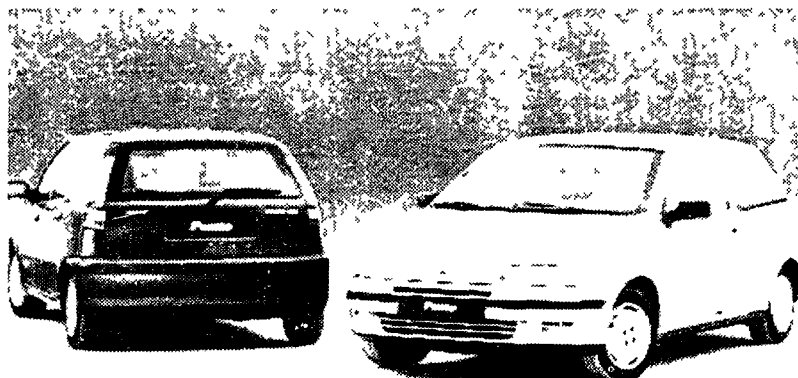
bità rispetto alla Uno e molto vicina a quella della Tipo e anche una collocazione a cavallo tra il segmento B e il C, molto più vicina al segmento C. Quindi, probabilmente, anche un equipaggiamento di base più «alto» rispetto a quello della Uno.



La Croma 2.5 V6 «top» di gamma. In alto: due viste della nuova Punto 5 e 3 porte firmata da Giugiaro

■ Una brutta parola tanto in voga «sinergia» ha fruttato alla gamma Croma una nuova versione superpotente che si propone al vertice per prestazioni e segna un ritorno delle auto Fiat al motore sei cilindri (l'ultimo fu quello della 130 berlina prodotta fino al 1976).

Mutato dall'Alfa 155 e adattato ai pesi e alle misure dell'ammiraglia Fiat, il propulsore 6 cilindri a V di 60 gradi, un albero a camme in testa per bancata, eroga una potenza di 162 cv a 5800 giri/minuto e vanta una coppia di 22,2



Anche la motorizzazione di partenza subisce un incremento. Le cilindrate vanno da 1100 (contro i 999 della Uno), a 1700 cc - questi ultimi con tutta probabilità riservati ai già noti motori a gasolio della Tipo Diesel - con potenze comprese fra i 55 e 135 cv. Per trovare una potenza superiore simile bisogna arrivare alla Croma 2.0 16 valvole che eroga 137 cv. Ciò significa, probabilmente, che la «top di gamma» della nuova Punto avrà distribuzione plurivalvole. Infine sono previste trasmissioni meccaniche a cinque e sei marce - è la prima vettura tra le medie e medio-piccole ad adottare un cambio a sei rapporti - e anche automatica.

kgm a 4500 giri, già disponibile al 90% in un arco di giri piuttosto ampio - da 3600 a 5800 - garantendo una risposta sempre pronta all'acceleratore. Riprese veloci anche dai bassi regimi e una più agevole fluidità di marcia.

Caratteristiche di questo motore molto compatto sono tra l'altro il peso ridotto (del 5%) grazie all'uso di lega leggera per il basamento, la testa cilindrica e la coppa olio, i condotti di aspirazione e scarico a bassa perdita di carico, con valvole di scarico raffreddate al sodio per il migliore equilibrio fra pre-

stazioni (211 km/ora accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,6 secondi) e basso livello di emissioni. È inoltre dotato di gestione elettronica integrata dell'iniezione multipoint e dell'accensione. L'attica Bosch Motronic M1.7 - fra le più evolute sul mercato - che garantisce il funzionamento ottimale dell'alimentazione del regime di minimo e serve anche come autodiagnostica con memoria che facilita l'eventuale lavoro di assistenza in caso di guasto. Su richiesta è previsto anche l'abbinamento al cambio automatico a quattro rapporti.

Presentata in anteprima il mese

scorso al Salone di Barcellona, la Croma 2.5 V6 è già in vendita al prezzo di 44.165.515 lire chiavi in mano escluse ovviamente le tasse Iva (5 milioni). Anet e l'imposta provinciale per l'iscrizione al Pra. Se il fisco non perdona in compenso questa Croma offre il meglio in fatto di dotazioni di serie: servosterzo con idroguida, impianto Abs, climatizzatore automatico con filtro antipollini, vetri atermici Solar-control, selliera in pelle naturale, retrovisori esterni elettrici con disappannamento, ruote in lega leggera.

## Croma, si torna al sei cilindri

Le migliori tecnologie di processo e prodotto per la medio-alta Citroën. In visita a Rennes

# Per Xantia un mix di intelligenze

DAL NOSTRO INVIATO

■ RENNES. Ve la sentreste di guidare un'auto con soli tre pneumatici? A meno che non facciate lo «stuntman» di professione, certamente no. Eppure Citroën ha dimostrato che con Xantia questo «esercizio funambolico» è più che possibile. È noto infatti che il nuovo modello francese di gamma medio-alta non solo adotta il sistema di «ponte posteriore autodirezionale» programmato che ha l'effetto di quattro ruote sterzanti (brevettato con la gamma ZX) ma è dotato di «sospensioni idropneumatiche» che sulle versioni 2.0 V6 e 2.0 16V sono ancora più sofisticate ed evolute. Idrattive. Infatti, è un sistema «intelligente» che attraverso i dati forniti da cinque sensori regola automaticamente la flessibilità e l'ammortamento - comfort o sportivo - decisi dal guidatore.

Cos'hanno di speciale queste «sospensioni»? Ce lo spiega la stessa Citroën: «È una sospensione autolivellante che corregge automaticamente l'assetto della vettura e che permette di redistribuire il peso del veicolo» per esempio appunto togliendo una ruota. Da queste caratteristiche si precisa deriva il mantenimento della traiettoria e l'insensibilità «sostanziale» alle vibrazioni di appoggio - cioè al profilo stradale - alle forature e così via.

Tutto ciò viene poi integrato

La foto attesta del perfetto assetto di Xantia grazie alle sospensioni idropneumatiche intelligenti. Xantia viaggia anche con sole tre ruote.



Ma la tecnologia non sarebbe sufficiente se «a monte» non ci fosse anche una tecnica costruttiva avanzata in cui però

elemento umano ha un ruolo di primo piano. Xantia viene costruita - al ritmo attuale di 1070 vetture per giorno - nel moderno stabilimento di Rennes. La lanca dove le linee della «vecchia» BX sono state rifatte per dare spazio alle grandi «strutture di nuovi robot» cui sono affidati i lavori più pesanti come la lastro ferratura, la saldatura della parte meccanica e motoristica con la carrozzeria.

(due cerniere) le due parti vengono tenute insieme da 18 grosse viti «soffiate» attraverso tubi pneumatici ai bracci «intelligenti» dei robot. La carrozzeria è saldata in 3940 punti) il montaggio di padiglione, palazzina, posizione di guida e innanzi posteriore.

All'uomo - e alle donne che compongono il 25 per cento dei 13.000 addetti - sono demandati i lavori più fini: quelli cioè

dove è necessaria una maggiore cura dei particolari o gli elementi sono troppo piccoli per affidarli ai robot. È perché il lavoro - otto ore per cinque giorni - 39 ore settimanali per ciascuno dei due turni diurni - non «si ferma» ripetutamente, si tratta di una «ora di rotazione» tra reparti compatibili. Il modello giapponese - che Tempa non demerita di Charlot qui non esiste.

RD

Due ruote. Precursori con i «transplant» Honda e Yamaha. I 125, la TT 600

# Primo scooter giapponese «made in Italy»

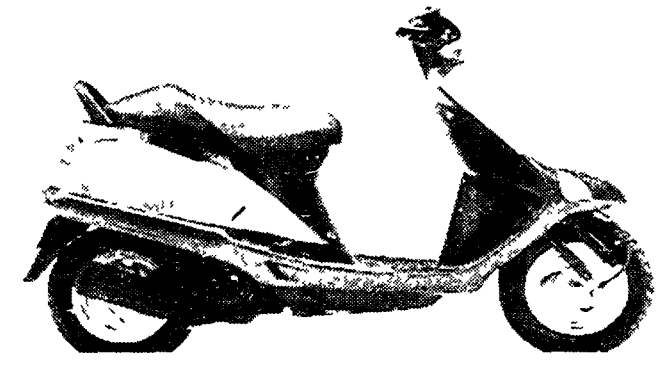
■ Il mondo delle due ruote seguendo l'esempio dei «cugini» dell'auto si avvia a diventare sempre più internazionale. E i grandi produttori sempre meno vincolati ai confini geografici dei rispettivi Paesi. Si chiamano «transplant» (dall'inglese letteralmente «trapianti») i centri produttivi oltreconfine, ma più che un semplice trasferimento di tecnologia significano ampi processi di sinergia industriale e servono anche ad aggirare i vincoli all'importazione in Europa di veicoli extracomunitari giapponesi. In particolare, costruendo direttamente all'interno della Cee. A patto che una percentuale consistente (almeno il 75%) delle componenti impiegate provenga da Paesi membri si può vendere liberamente in tutta Europa. Così vedremo che la Nissan Micra o la Honda Accord vedono la luce in Gran Bretagna mentre la grande maggioranza degli scooteristi marcati Honda, Yamaha o Suzuki che hanno invaso il nostro mercato non arrivano affatto dal Giappone. L'Italia per il momento non

Nomi e marchi giapponesi ma sostanza europea anche tra le due ruote, attraverso i «trapianti» industriali. Addittura in Italia, dove Honda e Yamaha costruiscono da anni le loro 125 migliori. Per la prima volta, però, il «made in Italy» riguarda anche uno scooterino orientale, l'Honda Bali 50, mentre Yamaha affida agli italiani l'ultima versione della enduro sportiva più famosa del mondo, la TT 600.

CARLO BRACCINI

ha alcuna parte nelle operazioni di «transplant» automobilistico, anche se la situazione potrebbe cambiare radicalmente nello sviluppo di sempre più probabili accordi di cooperazione con l'industria giapponese dell'auto. Tra le due ruote, invece, il nostro Paese è addirittura un precursore: dal 1976 molte delle Honda di 125 cc che circolano in Europa provengono dallo stabilimento abruzzese di Atezza. Dallo scorso mese, ad Atezza si produce anche il primo scooter giapponese «made in Italy» della storia, l'Honda Bali 50 (nella foto sotto il titolo).

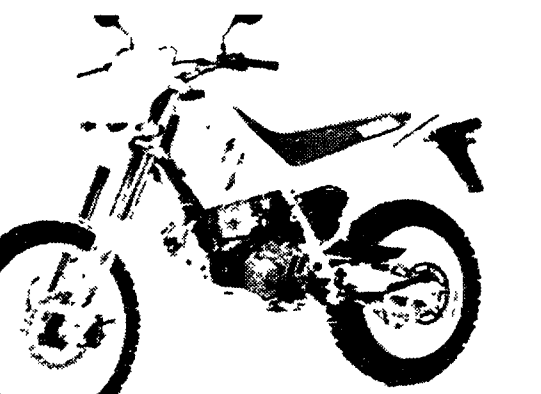
Ma non si costruisce in Italia solo per eludere i limiti doganali. Questi riguardano tutti i



Il primo «trapianto» motociclistico italiano risale al 1976 e porta la firma della Honda Italia. Anticipando di parecchi anni le strategie industriali dei giapponesi (non solo tra le due ruote) lo stabilimento che ad Atezza (Chieti) avrebbe dovuto costruire circa 30 mila 125 cc «quali» provocò allora un vero e proprio terremoto di polemiche. Ad allentare furono gli industriali nazionali della moto. Alcandro De Tomaso e la sua Guzzi Benelli in testa preoccupati

della possibile invasione orientale sul nostro mercato in un momento cruciale per le case italiane. Per la stessa ragione De Tomaso e gli altri fecero apporre una legge che impediva ai giapponesi di importare liberamente in Italia due ruote al di sotto dei 380 cc. una discussione ormai tuttora in vigore.

Accusato il colpo di Atezza, nel 1977 gli industriali italiani chiesero e ottennero dal Governo l'abbassamento a 350 cc della soglia oltre la quale la moto ve-



## 1976, lo shock di Atezza Il via alla battaglia dei cc

niva considerata un oggetto di lusso penalizzando con l'Iva pesante (creata poi fino a 138%) di fatto tutta la produzione orientale di normale importazione.

La prima Honda costruita ad Atezza 60.000 mq di superficie totale, quasi 340 addetti - si chiamava CB 125. Familiare conosciuta come Hondina, una ultracompatto monocilindrica a quattro tempi dalle prestazioni modeste ma dall'eccezionale robustezza e

soprattutto di costi di acquisto e di gestione sorprendentemente contenuti. Oggi ad Atezza nasce l'intera gamma delle brillanti 125 a due tempi disponibili in Italia (NSX, Ruden, NSR e CRM) oltre alla quattro tempi Tricity e senza dimenticare ovviamente il primo scooterino costruito in Abruzzo il nuovissimo Bali 50. Da notare che una parte della produzione viene esportata in dieci Paesi europei e addirittura in Giappone.

C.B.