

Anteprima sulle principali novità Volkswagen al Salone di Francoforte
Gamma variegata per la «medio-alta» tedesca, in Italia a novembre

Nuova Passat, qualità e sicurezza da leader

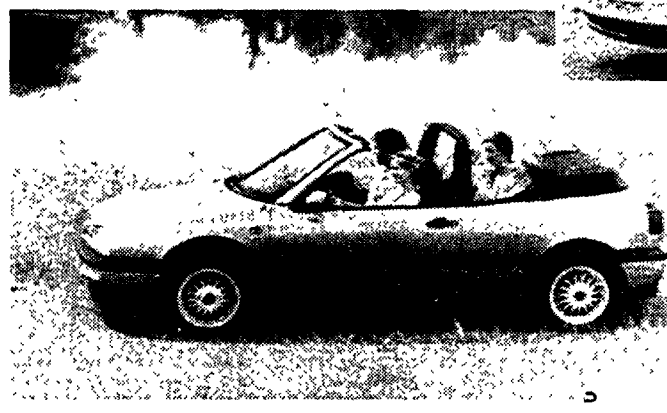
Progressi dalla riorganizzazione in Casa Volkswagen che sfida la congiuntura negativa del mercato con una esplosione di modelli e versioni, pronti per il Salone di Francoforte. Fra le novità spicca la nuova gamma Passat, berlina e Variant: quattro livelli di allestimento, sette motorizzazioni. Alto lo standard di sicurezza con doppio air-bag e Abs. In Italia a metà novembre. Il «caso» Lopez: «Voci di stampa».

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

HANNOVER. «Non ho intenzione di dare credito alle voci di stampa. Non lavoriamo con documentazioni di altre aziende. Noi lottiamo per le quote di mercato, per rinnovare l'interesse verso i nostri prodotti». Liquidato con queste poche parole il «serial» che da qualche mese coinvolge in una storia di spionaggio industriale (presunta?) la Volkswagen e la General Motors, il professor Seifert - fino all'arrivo di Ignacio Lopez de Arriortua responsabile della ricerca per tutto il Gruppo e ora solo per il marchio Volkswagen - lancia un messaggio di ottimismo sulla situazione del gruppo tedesco la cui riorganizzazione procede a grandi passi, sulle capacità della Volkswagen di riprendere quota anche nei mercati più difficili come il nostro («I nuovi prodotti sono una grossa chance per le nostre reti di vendita») e anche sulla possibilità di riportare i bilanci in attivo («Se non da quest'anno, dal 1994 in poi»).

La medio-alta Volkswagen del segmento «D», ristilizzata nella carrozzeria e negli interni in chiave moderna e funzionale, può contare su una variegatissima scelta di versioni determinata da quattro livelli di allestimento e da ben sette motorizzazioni, cinque a benzina e due a gasolio. Le prime disponibili saranno la 1.8 litri da 90 cv abbinata a cambio meccanico (l'automatico arriverà a marzo del prossimo anno) nei livelli di finitura CL e GL, la 2.0 litri da 115 cv in allestimento CL e la 1.9 Diesel che eroga 75 cavalli. A questa seguirà a dicembre una straordinaria Turbo Diesel a iniezione diretta, estremamente silenziosa ed elastica come abbiamo potuto constatare nella prova su strada nei dintorni di Hannover, accreditata di consumi quanto mai ridotti: 4,9 litri di gasolio ogni 100 km, media che i tecnici di Wolfsburg contano di portare al più presto a quota 4,5.

Soltanto a gennaio '94 si potrà contare anche sulla sportiva 2000 16 valvole che fa pagare le migliori prestazioni del suo inedito motore (un quattro cilindri in linea di 1984 cc e 150 cv a 6000 giri/min, 19,8 km a 1000 giri, 213 km l'ora e 9,7 secondi per raggiungere i 100 orari da fermo) con un'insolita rumorosità nella fase di aspirazione. In febbraio infine si potrà avere anche la Passat 2.8 Syncro, nella versione di carrozzeria Variant, con il potente motore VR6 a sei cilindri di 2792 cc, in grado di erogare 174 cv di potenza e capace di una coppia di 26,3 kgm a 4200 giri/min. Con questo propulsore, potenziato rispetto a



quello adottato dalla Corrado, la «famigliare» VR6 raggiunge prestazioni eccellenti che si quantificano in 218 km l'ora e 8,9 secondi per passare da 0 a 100 km/h.

Confermatosi modello di prestigio del marchio Volkswagen, la Passat - che in Italia si stima sarà venduta entro il 31 dicembre in 23.000 esemplari di cui 5000 nuovi con una netta predominanza della versione Variant: 18.000 di cui 4000 nuova gamma - non può che offrire il massimo in fatto di sicurezza e completezza di dotazioni. Accanto all'ovvio servosterzo, infatti, le nuove Passat sono dotate di serie anche di doppio air-bag per guidatore e passeggero e di antibloccaggio delle ruote Abs (tranne che per l'allestimento base CL).

Di prezzi per il momento non si parla, ma il presidente dell'Autogermana, distributrice in Italia dei prodotti Volkswagen e Audi, non dispera di poter contenere in un 3-5% l'aumento, nonostante il maggior contrabbasso delle dotazioni quantificabile in 2800 marchi.

La Golf Cabriolet, col caratteristico roll-bar, sarà la prima novità Volkswagen a raggiungere, in ottobre, l'Italia. In novembre il lancio delle nuove Passat berlina e Variant (foto in alto).

Oggi parte la «glasnost» nei contratti VW e Audi

VERONA. Il marco forte, troppo forte e da troppo tempo, non ha certo reso la vita facile in Autogermana, la società che distribuisce in Italia i prodotti Volkswagen e Audi. Il riscontro delle consegne nei primi sei mesi è pesantissimo: nel periodo gennaio-giugno Volkswagen ha venduto il 26,91 per cento in meno rispetto al primo semestre del '92; analogo il risultato Audi, meno 26,81 per cento.

Nella sede della società, a Verona, non ci si nascondono le difficoltà di quest'anno nero. «Il '93 è da dimenticare. E credo che anche il 1994 sarà duro per molti», afferma il presidente Bent-Axel Schlessinger il quale da Hannover annuncia un'iniziativa in favore dell'utenza italiana Volkswagen e Audi: da oggi 23 agosto 1993 «Cliente protetto». Ovvero contratto d'acquisto «trasparente» su prezzi, tempi di consegna e modalità di ritiro, anticipo a garanzia, facilità di recesso del cliente, trasferimento di proprietà. Autogermana è la prima distributrice di marche estere ad adottare la «glasnost» nei contratti (finora ci hanno pensato solo Fiat, Alfa e Lancia).

Questa «mossa» dovrebbe portare qualche beneficio alla società veronese. Ma anche altri fattori contribuiscono ad aprire uno spiraglio di ottimismo.

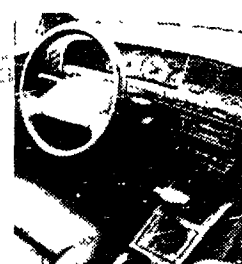
Volkswagen in maggio, giugno e luglio - ci dice Sergio Fontana, responsabile delle pubbliche relazioni Autogermana - ha dovuto confrontarsi con i mesi più alti (quelli del 1992, ndr) di tutta la storia Volkswagen in Italia». Anche per Audi, che negli ultimi due anni aveva registrato un boom di vendite, è atteso un «buon ritorno nel prossimo trimestre», in particolare grazie alla nuova «80» di 1600 cc e 101 cv.

Settembre '92 fu infatti il mese della svalutazione della lira e dell'inizio della recessione del mercato. Il confronto percentuale non potrà quindi che essere positivo. Inoltre proprio nei prossimi mesi parte la riscossa dei modelli Volkswagen: tra settembre e ottobre arriverà sul nostro mercato la Golf GTD, a ottobre sarà la volta della Golf Cabrio seguita a novembre dalle nuove Passat; infine all'inizio del prossimo anno la Golf Variant che introduce il marchio tedesco nell'inesplorato segmento «C delle station wagon».

Nel panorama dell'offerta Volkswagen c'è però un punto nero: la Vento (il modello che due anni fa ha sostituito la Jetta, ndr) proprio non va. Fontana giustifica lo scarso successo di questa vettura col fatto che «quando è arrivata non avevamo abbastanza auto in consegna», annunciando che la nuova versione sarà «più sportiva».

Citroën Xantia anche automatica in arrivo nuove versioni

Mentre si annunciano per settembre nuove versioni della Xantia (la 1.6 iniezione multipoint, 89 cv a 6000 giri/min, 14,2 km a 2600 giri, 175 km/h; 1.9 Diesel, 75 cv a 4600 giri/min, 13,2 km a 2000 giri, 160 km/h; 1.9 Turbo Diesel, 92 cv a 4000 giri/min, 21,5 km a 2250 giri, 180 km/h), la medio-alta della Citroën viene offerta sul mercato italiano anche con la trasmissione automatica. Si tratta della 1.8 con cambio automatico ZF (nella foto) a quattro rapporti, in vendita al prezzo, chiavi in mano, di lire 29.765.470. La Xantia Cambio Automatico accelera da 0 a 100 km/h in 16 secondi e raggiunge la velocità massima di 179 km l'ora. Il consumo medio di carburante è indicato in 8,3 litri ogni 100 chilometri percorsi, vale a dire circa 12 km per litro.



Record per le Rover Diesel: 1450 chilometri con un «pieno»

Una prova di affidabilità e economia di consumi per le Rover Diesel è stata coronata da successo. Quattro vetture a gasolio della Casa inglese - 825 SD Turbo, 418 e 218 GSD Turbo, e 114 GSD - in trenta ore filate hanno percorso i 1450 km che separano il Coventry (Inghilterra) da Milano con la sola 114, a causa della minore capacità del serbatoio, aveva dovuto fermarsi per un rifornimento dopo 987,2 km, pari a una percorrenza media di 28,20 km/litro. La 825 ha consumato solo 49,82 litri con una media di 29,10 km/litro, dimostrando così un'autonomia di 1984 km. Le Rover 218 e 418, mostrando da identico motore Diesel, hanno consumato 54,55 litri di gasolio, cioè un litro ogni 26,58 km (autonomia 1520 km). È il bello dei test è che le vetture erano affidate a normali automobilisti e non a collaudatori privati.

400 allievi al 2° Stage di guida sicura con Seat Ibiza

Notevole successo di partecipazione al secondo Seat Ibiza Driving Stage. Alla Seat Italia hanno avuto un bel da fare per selezionare tra settanta domande di iscrizione i 400 partecipanti ai corsi «gratuiti» di guida sicura. Il circuito di prove Piarelli a Vizzola Ticino dove i dieci migliori hanno potuto prendere parte a un «master» di perfezionamento sotto la guida dell'ex pilota di Formula 1 Giancarlo Baghetti (attuale direttore di Auto Oggi). L'iniziativa è valsa anche a confermare la «voglia di migliorare le proprie qualità di guida» degli italiani. Delle 7000 adesioni il 74,5% erano di uomini e il 25,5% di donne; l'età predominante quella fra i 18 e 25 anni (55,5% degli uomini, 56,5% delle donne). Alta la presenza di impiegati e operai (36,3%) e di studenti (27,7%) contro un 19,3% di liberi professionisti.

Dall'Unrae 5 borse di studio alla Bocconi per manager auto

Cinque borse di studio da 10 milioni ciascuna sono state offerte dall'Unrae (l'Unione dei distributori automobilistici) per favorire l'accesso ai corsi di laurea '93-'94 dell'Università Bocconi di Milano a giovani meritevoli che vadano a formare quadri e dirigenti nel mercato automobilistico. Due borse sono destinate al corso di economia aziendale, una a ciascuna di quelle di discipline economiche e sociali, economia e legislazione dell'impresa, economia delle amministrazioni pubbliche e delle istituzioni internazionali.

Quattordici anni dopo la Golf Cabrio si rinnova

HANNOVER. Fra pochi giorni la presentazione ufficiale al Salone di Francoforte e al Salone di Wolfsburg. Il nuovo Golf Cabriolet si rinnova in linea con la nuova gamma Golf Cabriolet seconda generazione. Dalla prima Golf «scoperta» sono passati quattordici anni, durante i quali la vettura ha conquistato oltre 392 mila fans. La lunga attesa del nuovo modello è stata determinata dalle difficoltà della Karmann (la società che da sempre costruisce a Osna-

brück, in collaborazione con la Volkswagen, le cabrio della Casa di Wolfsburg) di ottenere dal Salone di Francoforte e al Salone di Wolfsburg un sufficiente livello di rigidità torsionale, indispensabile per la sicurezza complessiva di una vettura scoperta. Oggi questo obiettivo è stato raggiunto operando sulla base della Golf III, ovviamente già adeguata ai più moderni standard di sicurezza passiva, alla quale sono stati aggiunti numerosi rinforzi strutturali.

La sicurezza, del resto, è una costante di tutti i modelli del Gruppo tedesco. Ed è proprio in omaggio a questa tradizione che anche per la nuova Cabriolet - insieme alle cinture pre-tensionate, al volante regolabile in altezza e ai sedili anteriori studiati per assicurare il migliore appoggio possibile - non si è voluto rinunciare all'antiestetico ma efficace roll-bar che, tra l'altro, ha permesso di superare positivamente i più severi test di ribaltamento. Chi lo volesse potrà aggiungere

re, con sovrapprezzo, anche l'impianto Abs (di serie sulla 2000) e il doppio air-bag per conduttore e passeggero. Ovviamente sulla qualità dei materiali (a parte la discutibile scelta di qualche tessuto fantasia per i rivestimenti interni) e dell'assemblaggio c'è poco da discutere. Sono migliorati, inoltre, l'insonorizzazione, lo spazio per i passeggeri posteriori, la capacità del bagagliaio (da 270 a 448 litri) e il comando di apertura-chiusura della capote in doppia tele e con lunotto in vetro antigraffio.

Una novità è la possibilità di scegliere tra tre diverse motorizzazioni a benzina (1,8 litri da 75 o 90 cv, 2,0 litri da 115 cv, capaci di raggiungere rispettivamente 160, 172 e 190 km l'ora) e due livelli di allestimento: il ben accessoriato Basic e il lussuoso Avantage che prevede anche il climatizzatore.

Prova 10.000 km. La XM Break 2.1 TD 12V ne esce a testa alta Grande stradista, davvero economica

Oltre 10.000 km a pieno carico in meno di due settimane con la XM Break 2.1 TD 12V. La grossa familiare francese esce a testa alta e senza inconvenienti dalla impegnativa trasferta. Sorprendenti i consumi di gasolio, mentre qualche critica va alla conformazione dei sedili e alle regolazioni del condizionatore. La versione del test, al top della gamma e accessoriata di tutto, costa 48 milioni su strada.

CARLO BRACCINI

Poche automobili come la XM Break riescono a evocare al primo sguardo immagini di lunghi viaggi veloci, in pieno comfort e sicurezza. Soprattutto nella motorizzazione turbodiesel di 2088 cc, quattro cilindri a dodici valvole (naturalmente ecologico) che equipaggia la versione a gasolio della grossa station wagon francese, per tradizione la più adatta ad affrontare percorrenze impegnative con un occhio alle prestazioni e un altro alla economia familiare. Per mettere alla prova la XM Break TD 12V abbiamo percorso alla massima velocità oltre 10.000 km in meno di due settimane, da Roma fino ad Amsterdam, e poi a Madrid e ritorno.

La XM Break Turbodiesel, a pieno carico, è stata in grado di mantenere a lungo la velocità massima di quasi 190 km/h indicati sullo strumento e senza che si verificasse nessun affaticamento della meccanica. Non altrettanto soddisfacenti le caratteristiche di accelerazione e ripresa, condizionate dal rapporto peso/potenza non favorevolissimo ai 109 cavalli a 4300 giri del turbodiesel Citroën. Impaginati, con una massa di 1455 kg a secco, facendo ricorso a un uso appropriato del cambio, la Break è comunque in grado di disimpegnarsi in qualunque condizione e soprattutto non risente più di tanto del massimo carico. Dote essenziale per una vettura che vanta un bagagliaio dalle dimensioni eccezionali, la cui capacità può essere incrementata da 750 a 2000 litri abbattendo i sedili posteriori.



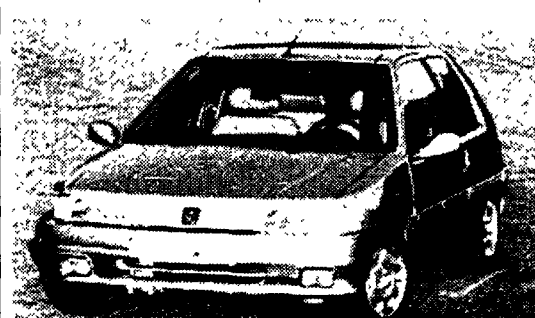
La XM Break 2.1 TD 12V fotografata sulle strade dell'Olanda. Anche a pieno carico ottime prestazioni e consumi molto contenuti: in media 13,5 km/litro

La vera sorpresa è venuta però dal fronte dei consumi. Nonostante i dodici valvole francesi godesse già di un'ottima reputazione in tal senso, fa piacere rilevare una percorrenza media di 13,5 km con un litro di gasolio. Anche sfruttando a fondo la meccanica si scende difficilmente sotto i 10,

mentre ad andatura turistica non è impensabile avvicinarsi ai 20 km/litro. Alla guida della XM Break si ha modo di apprezzare l'ottimo lavoro svolto dalle sospensioni idrattive, per le quali possono essere selezionati manualmente due livelli d'intervento: automatico, con l'intero apparato che si autoregola attraverso i dati forniti da alcuni sensori sul comportamento dinamico della vettura; o sportivo, con il conseguente irrigidimento delle sospensioni. Nel primo caso il comfort è totale ma si manifestano i tipici fenomeni di beccheggio e rollio non sempre graditi ai passeggeri posteriori; nel secondo, la vettura mostra un assetto più controllato a scapito dell'assorbimento delle asperità. In entrambi i casi la tenuta di strada si mantiene di ottimo livello, con un sottosterzo facilmente correggibile agendo sul volante, e assoluta assenza di reazioni anomale, anche nelle manovre d'emergenza. Selezionando la taratura «sport» la precisione e la stabilità aumentano a tal punto che è facile dimenticare di essere alla guida di una famigliare lunga cinque metri e pesante una tonnellata e mezza.

Lo sterzo della XM nella versione a gasolio ha tratto persino dei vantaggi dal maggior peso che grava sull'avantreno e ha perso un po' di quell'accesso di prontezza che caratterizza i servocomandi Citroën; la frenata (con Abs), potente e modulabile, necessita di un minimo di assuefazione alle caratteristiche di risposta quasi immediate del comando. Da una vettura come la XM Break ci si aspetta un grado di comfort assolutamente impeccabile e alla prova dei fatti la grossa Citroën non delude. In termini spaziosi, piuttosto ben rifiniti, ottimamente insonorizzati, la XM Break offre un ambiente di viaggio confortevole e silenzioso.

Gentry e Rallye le «ultime» 106



La 106 Gentry, al top per eleganza e dotazioni di serie

La Peugeot 106 in meno di due anni di vita ha conquistato 100.000 italiani. Cioè un quinto di tutte le 106 prodotte dal dicembre 1991 è stato assorbito dal nostro mercato, che resta il primo di esportazione per la piccola della Casa dei «Leones». Ora Peugeot ci propone due nuove versioni a benzina della «popolare» city-car sportiva 106 Rallye tre porte, che sarà commercializzata a novembre, e l'elegante 106 Gentry tre e cinque porte. La Gentry si pone al top della gamma per raffinatezza e completezza delle dotazioni. Equipaggiata con un motore di 1587 cc e 90 cv (180 km l'ora, 10,4 secondi per raggiungere

da fermo i 100 km/h, consumo medio di 6,8 litri di benzina verde ogni 100 km), è dotata di serie di servosterzo, ruote in lega, alzacristalli anteriori elettrici, chiusura centralizzata con comando a distanza, vetri azzurrati, retrovisori esterni autostiranti elettrici, interni in pelle, radica di noce, autoradio hi-fi Peugeot. La Rallye è dotata di un motore di 1294 cc che eroga 100 cv a 7200 giri e ha una coppia di 12,2 kgm a 5400 giri. Di tutto rispetto le sue prestazioni: raggiunge i 190 km/h, accelera da 0 a 100 km/h in 9,3 secondi. Monta le sospensioni della potente XSi e può essere omologata in gruppo N e A.

La Peugeot 106 in meno di due anni di vita ha conquistato 100.000 italiani. Cioè un quinto di tutte le 106 prodotte dal dicembre 1991 è stato assorbito dal nostro mercato, che resta il primo di esportazione per la piccola della Casa dei «Leones». Ora Peugeot ci propone due nuove versioni a benzina della «popolare» city-car sportiva 106 Rallye tre porte, che sarà commercializzata a novembre, e l'elegante 106 Gentry tre e cinque porte. La Gentry si pone al top della gamma per raffinatezza e completezza delle dotazioni. Equipaggiata con un motore di 1587 cc e 90 cv (180 km l'ora, 10,4 secondi per raggiungere

Parigi, 100 anni con la patente

GIANCARLO LORA

Nizza. Il 14 agosto la patente di guida ha festeggiato in Francia il centenario. Nel 1893 si chiamava «certificato di attitudine a condurre auto a vapore» e il decreto che lo istituiva portava la firma del prefetto Lépine. La sua validità era limitata alla zona di Parigi, mentre le 1.672 auto circolanti in Francia potevano essere condotte liberamente negli altri Dipartimenti. Ma durò poco e il «permis de conduire» venne esteso all'intero «esagono» del territorio nazionale. Circolavano auto Victoria, Peugeot, Panhard, Levasor, con motore Daimler. La Francia ricorda anche così un passato che la vide all'avanguardia nel campo della motorizzazione privata. Con orgoglio e nostalgia ricorda le gare automobilistiche che si svolgevano soprattutto in Costa Azzurra. Fra le tante si cita, a caso, la corsa di «Baie des Anges» nel 1899 alla quale presero parte il console di Austria-Ungheria, Emile Jellinech, e sua figlia Mercedes a bordo di un'auto Daimler.

Nel ripercorrere la storia dell'avvento dell'auto si rammenta che un decreto datato 1899 limitava la velocità a 20 chilometri l'ora nei centri abitati e consentiva di raggiungere i 30 nelle zone di campagna. Nel 1922 il limite di velocità venne soppresso e il limite di età per la concessione della patente di guida abbassato dai 21 ai 18 anni. Le donne al volante: data del primo rilascio di permesso di guida anno 1897. Ma nel 1939 ne erano già in possesso 502 mila guidatrici e 538 mila guidatori a significare che le donne avevano recuperato in poco più di quarant'anni l'ampio divario. Le prime autescule apparvero soltanto poco prima del primo conflitto mondiale. Nella naturale evoluzione del mercato automobilistico anche le regole di comportamento e la patente di guida hanno subito continui aggiornamenti. Oggi il «permis de conduire» in Francia è a punti: 12 a disposizione e quando il conduttore sgarra, commette infrazzioni, i punti scendono, fino ad esaurirsi. E allora la patente viene ritirata e si deve rifare tutta la trafila per riottenerla. E non è facile

Ho rinunciato a continuare l'illustrazione delle norme del nuovo codice della strada, perché a seguito delle diffuse proteste di utenti e di operatori e degli organi della Cee, lo stesso dovrà essere, per buona parte, rivisto e ritoccato. Mi preme, però, segnalare al lettore due articoli tuttora in vigore le cui conseguenze appaiono abbastanza gravi e che è utile che l'utente della strada conosca. Trattasi degli art. 222 e 223 riguardanti le sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati ed il ritiro della patente in conseguenza a ipotesi di reato. Definirei meno preoccupante la prima ipotesi perché l'applicazione delle misure è devoluta al magistrato. L'articolo prevede che in caso di lesioni subite dalle persone, il giudice, con la sentenza con la quale condanna l'imputato, applichi anche le seguenti sanzioni: - Lesioni colpose lievi (inferiori a 40 giorni): sospensione della patente da 15 giorni a tre mesi. - Lesioni colpose gravi e gravissime: sospensione

me della patente da 1 a 6 mesi. - Omicidio colposo: sospensione della patente da due mesi ad un anno. - Recidiva reiterata specifica infraquinquennale: revoca della patente. Poiché le lesioni colpose sono punibili tutte a querela di parte, la mancata presentazione o la remissione di querela successiva e prima della condanna, non consente al giudice l'applicabilità di tali sanzioni; analogo risultato si avrà con l'omicidio colposo (punibile d'ufficio), quando la pena viene determinata a seguito di patteggiamento fra pubblico ministero ed imputato ex art. 444 e 445 c.p.p.; infatti poiché in tali casi viene esclusa l'applicazione delle pene accessorie, non si applica la sospensione della patente. Appare, invece, in tutta la sua gravità la norma prevista dall'art. 223, che delega i poteri del magistrato (quando sussistano le ipotesi di cui sopra) all'agente o organo accertatore della violazione, i quali ritirano immediatamente la

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Articolo 223, eccessivo rigore e rischi della delega di poteri

quando ne ricorrano le condizioni di legge, sospende comunque la validità della patente. La sospensione in casi di inversione del senso di marcia in autostrada (art. 176), di guida in stato di ebbrezza (art. 186), di guida sotto influenza di stupefacenti (art. 187) e di fuga o omissione di soccorso (art. 189) può trovare una sua giustificazione stante la gravità delle violazioni (che andranno sempre rigorosamente accertate), ma mi pare eccessivamente rigo-

rosa la sospensione quando dal sinistro derivi comunque un danno alle persone. Anche una escorazione (che la legge considera lesione) può indurre l'agente a ritirare immediatamente la patente e le lesioni possono riguardare anche le persone trasportate ed anche un proprio familiare. Mi pare veramente eccessivo, quando non derivi la morte di una persona, ci si aggira che in caso di lesioni, il ritiro della patente sia condizionato al solo caso della presentazione della querela ed al rigoroso accertamento della responsabilità. Sarebbe profondamente ingiusto che, in caso di dubbia responsabilità o di non responsabilità, un agente rigoroso ritiri immediatamente la patente al conducente, impedendogli di proseguire con la propria macchina e raggiungere il proprio domicilio. La rigorosità della norma, potrebbe anche indurre i conducenti coinvolti in un sinistro a trovare un accordo sulle responsabilità pur di evitare, facendo intervenire gli agenti, il ritiro im-

mediato della patente. Ma presuppone che entrambi i conducenti abbiano riportato le lesioni o che, comunque, si tratti di persone ragionevoli. Ma potrebbe accadere che soltanto uno abbia riportato lesioni lievi. In tal caso il responsabile del sinistro che ha subito lesioni potrà estorcere all'altro conducente, che non ha riportato lesioni, una dichiarazione di accollo di responsabilità, dietro la minaccia di far intervenire la polizia ed ottenere così il ritiro della patente al conducente non colpevole. Come si vede trattasi di norma estremamente rigorosa e molte volte ingiusta. Ma tant'è. Fino a quando la norma non verrà cambiata, i conducenti faranno bene a tenere conto per ipotesi una condotta di guida sempre attenta e prudente. Chi circola durante il periodo di sospensione della patente è punito con l'arresto da uno a otto mesi e con l'ammenda da 200.000 a 800.000; in tali casi si applica anche la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente.