

Si chiude un anno difficile ma l'auto acquista importanti dotazioni che resteranno nel tempo 1993-94 all'insegna della sicurezza

È l'Abs il vero toccasana

È questa la stagione ideale per apprezzare i vantaggi offerti dal sistema antibloccaggio delle ruote, noto come Abs. Accusa neve e ghiaccio presentano molti meno rischi di quanti si è abituati a prevedere guidando vetture senza questo dispositivo.

L'Abs, di cui è ideatore e leader mondiale indiscusso (dal 1978 anno della messa in produzione di serie a metà del '93 ne ha prodotti 12 milioni di esemplari; è fornitore esclusivo di Abs per 138 modelli di 41 Case automobilistiche europee, americane e giapponesi), grazie a una sofisticata gestione elettronica è in grado di modulare in una manciata di millisecondi - cioè innumerevoli volte più veloce dei tempi di reazione dell'uomo - la pressione di intervento dell'impianto idraulico dei freni evitando il bloccaggio delle ruote, la loro perdita di aderenza e quindi di trazione e direzionalità. Non per niente, come ci hanno insegnato alcuni corsi e dimostrazioni di guida sicura, con l'Abs è possibile agire contemporaneamente su freno e sterzo «adattando» una situazione di emergenza (aquaplaning, una traiettoria sbagliata o troppa velocità in curva, un ostacolo improvviso da sfiorare senza inciampare la tenuta di strada della vettura).

Questo non significa che l'Abs serve solo d'inverno. Per rendersi conto della sua efficacia - noi diremmo indispensabilità - basta guidare su strade scivolose o semplicemente in città, dove pavé e rotaie riducono notevolmente il coefficiente di aderenza dei pneumatici.

Oggi poi il livello di sofisticazione di questi impianti è tale per cui si adattano facilmente a ogni tipo di vettura. Arrivato alla quinta generazione - quella, ad esempio, che equipaggia la Porsche 911 Carrera - l'Abs della Bosch costa meno (1300 marchi contro i 3800 del 1980), è più piccolo e compatto e pesa il 30% in meno rispetto ai primi impianti ed è compatibile con altri sistemi elettronici come l'antislittamento ASR. L'evoluzione cui mira Bosch - per cui un Abs 5.3 è già in fase di perfezionamento - è l'estensione alle vetture di piccola e media cilindrata. E noi siamo con Bosch.

Agli sgoccioli di un 1993 quanto mai travagliato, è tempo di bilanci e riflessioni. Il mercato cala paurosamente ma le automobili acquistano qualcosa che resterà nel tempo: un maggiore livello di sicurezza. Attiva, passiva, preventiva e «di benessere» - se vogliamo tenere conto del positivo apporto anti-stress di servosterzo, condizionatori d'aria o climatizzatori, ed equipaggiamenti di comfort - comunque la si consideri la sicurezza è l'elemento principe di quest'anno, la parola d'ordine sulla quale hanno puntato molte carte tutte le Case costruttrici, e che sarà ancora il leit motiv del 1994.

Scocche rinforzate, barre protettive nelle portiere, interruttori inerciali del flusso carburante, volanti collassabili e soprattutto air-bag sono entrati di prepotenza nel lessico automobilistico e di

Due air-bag di serie sulle Vectra e Calibra

Opel dice «meglio full size»

Opel sceglie il «full size» e lo adotta di serie, sia per il guidatore sia per il passeggero anteriore, a partire da ieri. Il doppio air-bag è infatti fornito in primo equipaggiamento sulle gamme '94 di Vectra (eccetto gli allestimenti base GL per i quali sono disponibili in opzione) e Calibra in vendita in Italia da due settimane. Per l'aggiornamento di ammiraglia e coupé del marchio europeo della General Motors nessuno ha avuto dubbi nel puntare sui cuscini protettivi, e non certo perché sono di moda.

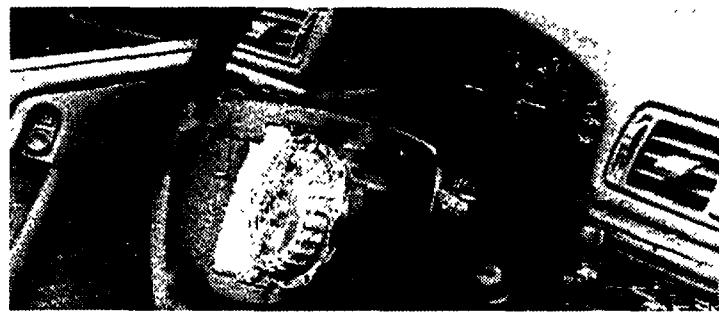
La General Motors può infatti vantare una sorta di primato negli studi su questo dispositivo di sicurezza, inventato 40

anni fa, nel 1953, da John Herick. I primi studi del colosso di Detroit partono nel 1958, ma ci vogliono circa 11 anni prima che venga dato l'ok per gli studi applicativi. Ancora cinque anni, è il 1974, e la General Motors è pronta ad offrire, per prima, l'air-bag sulle proprie vetture. Nel tempo questi sistemi di sicurezza passiva sono stati sottoposti a continui collaudi e miglioramenti per adeguarli alle esigenze di protezione di vetture sempre più veloci e sofisticate. Nei primi tre anni di adozione le auto con air-bag vendute furono solo 10.321. Ma già nel 1990 il numero è salito a 2 milioni e nel '92 i milioni sono 16.

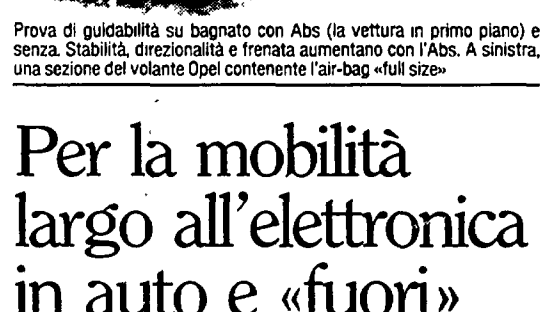
Da buoni «americani d'Europa» i dirigenti Opel hanno infine deciso di adottare gli air-bag proprio nella versione Usa, o «full size», forti delle positive statistiche rilevate negli Stati nei casi di incidente frontale e dissauto (oltre a proteggere la testa dall'impatto sul volante, fornisce un'ampia superficie di appoggio al tronco, limitando i danni al torace). Gli air-bag Opel sono

sempre pretensionati, oppure sul più grande «americano» (70 e 160 litri) efficace anche senza cinture. La diatriba è ben lunga dall'essere risolta e certamente se ne riparlerà anche il prossimo anno. Ai consumatori resta comunque la certezza di poter scegliere tra un discreto numero di modelli provvisti di air-bag.

Purtroppo lo stesso successo, cioè l'offerta «di serie», non l'ha avuto un altro dispositivo, l'Abs, non meno caro e altrettanto importante. Anzi, indispensabile se siamo d'accordo che «prevenire è meglio che curare». È il nostro invito ai Costruttori per l'anno che sta per cominciare.



Prova di guidabilità su bagnato con Abs (la vettura in primo piano) e senza. Stabilità, direzionalità e frenata aumentano con l'Abs. A sinistra, una sezione del volante Opel contenente l'air-bag «full size»



Prova di guidabilità su bagnato con Abs (la vettura in primo piano) e senza. Stabilità, direzionalità e frenata aumentano con l'Abs. A sinistra, una sezione del volante Opel contenente l'air-bag «full size»

Per la mobilità largo all'elettronica in auto e «fuori»

TORINO. L'industria dell'auto, quasi ovunque «in ristrutturazione» a causa del forte calo di vendite che colpisce tutta l'Europa continentale, cerca di guardare avanti, d'immaginare il futuro dell'auto europea. Più o meno esplicitamente enunciato, al centro di un recente convegno internazionale organizzato da Torino incontra è stato il diritto alla mobilità e le concrete possibilità di esercitarlo. Con un'attenzione particolare al fattore ambiente, alle emissioni dei motori, alla sicurezza del mezzo, alla fluidità del traffico.

Non sempre concordi, i relatori hanno convenuto nell'assegnare all'elettronica un ruolo essenziale per il futuro dell'auto. Elettronica di bordo, elettronica a terra (informazione stradale, radiofonica, televisiva, radarsistica).

Gianni Agnelli ha parlato dell'auto come di un «prodotto giovane, ricco di potenzialità», che ha però di fronte la grande sfida sintetizzata nella formula di «sviluppo compatibile» con le risorse dell'ambiente Terra. E non solo per quanto riguarda i combustibili. Per vincere questa sfida, ricerca e innovazione di processo e di prodotto, di materiali, di tecnologie saranno i fondamenti per produrre un'auto realmente nuova.

Ricerca e innovazione - lo hanno sottolineato più voci - significano istruzione. Una scuola più efficiente, più duttile per la preparazione di base, per le specializzazioni, per la qualificazione degli uomini che il processo produttivo, non solo in periodi difficili, rischia di espellere in massa dalle offi-

cine e dagli uffici. Gian Maria Gros-Pietro, docente di economia e politica industriale, direttore del Ceris (Cnr), ammonisce: «Non basterà ridurre le emissioni dei veicoli, occorrerà produrli e farli funzionare impiegando meno energia e meno materiali». Il che richiederà di modificare la progettazione, usare parti riciclabili, prevedere «sistemi di prodotto in grado di essere «ringiovaniti» con nuovi componenti».

La sfida è sulla qualità del prodotto. Un cliente sempre più attento, colto, competente guarderà con occhio critico al design della vettura ma, altrettanto, al suo costo d'acquisto e di gestione, alla sua affidabilità, al suo comfort, ai materiali usati. Alla progettazione collaboreranno in modo crescente gli strumenti del supercalcolo.

Nel futuro dell'auto «il design dovrà conquistarsi un ruolo sempre più importante» per ottimizzare il prodotto auto, visto «come mezzo integrabile in un progetto urbanistico innovativo», sostiene Giordano Giugiaro, favorevole ad una legge che vieti di costruire auto più lunghe di 4 metri e mezzo.

Per il 2010 - è la previsione di Jean Marc Lepeu, segretario generale dell'Acva - le emissioni nocive saranno ridotte del 70% grazie al miglioramento dei carburanti e all'aumento delle auto elettriche (si è accennato anche a motori a idrogeno). Il veicolo elettrico, per l'uso urbano, pare anche a Roberto Vacca, membro del Club di Roma, l'erede più naturale dell'auto d'oggi.

Le associazioni dei Costruttori, distributori e concessionari (Anfia, Unrae e Federacipa) hanno inviato una nota al ministro delle Finanze Francesco Gallo nella quale esprimono la profonda preoccupazione del settore per le nuove misure fiscali sull'automobile adoperate dal governo. Nella nota si rievoca che «l'ammontare degli oneri fiscali sull'intero settore auto è stimato per quest'anno in 80.000 miliardi, più del 18% dell'intero gettito» e che ulteriori aggravii peserebbero negativamente su un mercato già ridimensionato del 21% nel 1993 e per il quale non si prevedono miglioramenti nel 1994. Inoltre, le tre associazioni chiedono la definitiva abolizione del superbollo per i Diesel, la non riproposizione della tassa sulle vetture di cilindrata superiore ai 2000 cc, e che sia attuata una ridefinizione del fuoristrada ai fini dell'imposta speciale.

Astra GLS gamma '94: più comfort con il servosterzo



Il servosterzo entra a far parte delle dotazioni di serie della Opel Astra (nella foto) negli allestimenti GLS, indipendentemente dal tipo di carrozzeria (berlina a 4 e 5 porte o station wagon) e dalla motorizzazione (benzina 1400 di 82 cv e 1600 di 100 cv, 1700 Diesel e Turbodiesel). Si tratta di un concreto arricchimento di prodotto che aumenta sensibilmente il comfort di guida. Con questo «plus», i prezzi di listino, chiavi in mano, delle Astra GLS vanno dai 22 milioni e 935.000 lire della 1400 quattro porte ai 25.309.000 della 1700 station wagon turbodiesel.

Giuria tedesca assegna il «volante d'oro» a Peugeot 306

Per la quarta volta la giuria della rivista tedesca di settore *Bild am Sonntag* ha assegnato a una Peugeot il prestigioso «Volante d'oro», premio riconosciuto tra i più importanti a livello internazionale. Dopo la 505 nel 1979, la 205 nell'83 e la 405 nell'87, quest'anno è toccato alla nuova 306 che si è imposta nella sua categoria in virtù delle sue «eccellenti doti di comfort, prestazioni, linea, ergonomia, tenuta di strada, consumi». Sul mercato tedesco, in sei mesi, la 306 ha venduto 18.000 esemplari. Da noi sono oltre 10.000 le 306 immatricolate.

Nissan Micra per i giovani ora si muove a ritmo di Jive

Per festeggiare le 25.000 unità vendute nel primo anno di commercializzazione, Nissan Italia ha lanciato sul nostro mercato una nuova versione tre porte della Micra: la Jive. Il nome deriva da un allegro ritmo ballabile (ricordate la colonna sonora dei Bee Gees per il film «La febbre del sabato sera») compendio fra jazz, rock e blues, e si rivolge a un pubblico giovanile. La Micra Jive, infatti, con il suo motore bialbero di 1.0 litri 16 valvole di 55 cv, può essere guidata dai neo-patentati. La caratterizzano un brillante blu metallizzato della carrozzeria e nuovi investimenti interni in blu e giallo. Come le altre Micra, offre a servosterzo e sospensioni posteriori five-link, è dotata di serie di volante, poggiatesta anteriori e cinture di sicurezza regolabili, di tergilavavetro e di predisposizione autoradio con due altoparlanti e antenna. Costa, chiavi in mano, 15.475.000 lire.

Volkswagen e Pink Floyd insieme in auto e negli stadi

La tournée europea 1994 del Pink Floyd sarà «largata» Volkswagen. La Casa tedesca, non nuova a queste collaborazioni nel campo della musica leggera (lo scorso anno è stata al fianco di Genesis), ha infatti deciso di sponsorizzare il tour che il famoso gruppo rock inglese farà la prossima estate in 25 città di 13 paesi europei, Italicompresa: in settembre il 13 allo stadio delle Alpi di Torino, il 15 al «Friuli» di Udine, il 17 a Modena alla Festa nazionale dell'Unità, e il 20 a Roma. Per l'occasione, Volkswagen presenterà in primavera una versione speciale di un proprio modello (da definire) denominato «Pink Floyd».

Misure fiscali: fronte comune Costruttori e concessionari

Le associazioni dei Costruttori, distributori e concessionari (Anfia, Unrae e Federacipa) hanno inviato una nota al ministro delle Finanze Francesco Gallo nella quale esprimono la profonda preoccupazione del settore per le nuove misure fiscali sull'automobile adoperate dal governo. Nella nota si rievoca che «l'ammontare degli oneri fiscali sull'intero settore auto è stimato per quest'anno in 80.000 miliardi, più del 18% dell'intero gettito» e che ulteriori aggravii peserebbero negativamente su un mercato già ridimensionato del 21% nel 1993 e per il quale non si prevedono miglioramenti nel 1994. Inoltre, le tre associazioni chiedono la definitiva abolizione del superbollo per i Diesel, la non riproposizione della tassa sulle vetture di cilindrata superiore ai 2000 cc, e che sia attuata una ridefinizione del fuoristrada ai fini dell'imposta speciale.

Una novità assoluta pronta per settembre Volvo protegge di lato

La ricerca sulla sicurezza si spinge ben oltre quanto già possiamo vedere e avere su un'automobile. Il centro sicurezza della Volvo, dopo avere svicerato tutti i problemi derivanti da un incidente frontale e avere adottato tra le prime le relative protezioni, affronta ora una nuova tematica ancora più importante: gli urti laterali, storicamente i più devastanti per guidatore e passeggero anteriore. Dimostrando ancora una volta all'avanguardia nel

campo della sicurezza la Casa svedese ha presentato al salone di Tokyo un air-bag laterale (il primo prototipo è dell'89) che, montato sulla parte allo schienale, protegge la testa dall'urto contro i finestrini. Il SIPS-bag, questo il suo nome, ha dimensioni ridotte (12 litri), sensori indipendenti e si gonfia in 4-6 millisecondi dall'impatto. Da settembre '94 sarà già disponibile su alcuni modelli della Casa di Göteborg.



Ecco come funziona l'air-bag laterale della Volvo

Jaguar l'inglese più sicura E nel '94 doppio «cuscino»

FERNANDO STRAMBACI

Il ministero britannico dei trasporti ha reso pubblici i risultati di una campagna condotta con lo slogan «Buying a Car? Choose Safety», ossia «acquistate una vettura? scegliete la sicurezza». Ebbene, dai dati raccolti dalla polizia inglese nel corso della campagna e relativi agli incidenti stradali nei quali si sono avuti feriti, risulta che le berline Jaguar XJ6 sono le macchine più sicure in circolazione nel Regno Unito. Merito, a quanto è parso di concludere, del fatto che tutti i modelli Jaguar 1993 montano di serie, oltre che le cinture di sicurezza, anche l'air-bag lato guidatore.

Non sorprende quindi se la Casa di Coventry ha deciso, per i modelli 1994, di offrire di serie (su tutta la gamma e su tutti i mercati del mondo) l'air-bag anche per il passeggero

del sedile anteriore. Questo secondo air-bag (di dimensioni leggermente maggiori rispetto a quello per il guidatore) è alloggiato nel cruscotto, al posto del cassetto portaoggetti, le cui funzioni sono ora assolate da portacarte collocati nello schienale dei sedili e da altri piccoli vasi ricavati all'interno delle vetture.

Sempre in tema di sicurezza la Jaguar, che già l'aveva installato sulle berline della gamma 1993, ha deciso di montare anche sulle sportive XJS con cambio automatico un sistema di bloccaggio della prima marcia. Questo sistema garantisce che la leva del cambio possa essere spostata dalla posizione «Park» soltanto se il motore è in moto e se il freno a pedale è premuto; in pratica evita l'uso involontario dell'acceleratore quando la leva

del cambio è sulla posizione «Drive». Inoltre il sistema impedisce che venga azionato il bloccasterzo se l'auto è in movimento con l'accensione disinserita.

Oltre a questi dispositivi, contribuiscono alla sicurezza attiva e passiva delle berline Jaguar XJ6 e delle sportive XJS: l'impianto frenante con sistema antibloccaggio (con sensori sulle quattro ruote e dispositivo anti-imbardata); le sospensioni completamente indipendenti; le barre anti-intrusione in acciaio nelle portiere; gli elementi strutturali anteriori e posteriori ad assorbimento di energia; il serbatoio carburante che è posto sull'assale ed è isolato, per mezzo di una paratia in acciaio, dal vano passeggeri; l'interruttore ad inerzia, che interrompe il flusso di carburante in caso di urto; il piantone dello sterzo collassabile; la collocazione in



Doppio air-bag sulle Jaguar '94, per tutti i mercati

posizione protetta, nel vano portabagagli, della batteria. Sembra proprio che siano state le caratteristiche di sicurezza delle Jaguar, oltre che il prestigio del marchio, a determinare quest'anno un aumento del 36% delle vendite delle auto di Coventry negli Stati Uniti. Un aumento che si è consolidato lo scorso mese con cinquecento Jaguar XJ6 date alla Budget Rent a Car, che è la terza società di noleggio a livello mondiale con 3.200 punti di consegna.

La gamma 1994 di queste lussuose auto inglesi (i prezzi

di listino sono aumentati tra il 3 e il 5 per cento, e vanno dai 64.500.000 lire della XJ6 3.2 ai 133.500.000 della XJS V12 «convertibile», per non dire dei modelli Daimler) è caratterizzata dalla introduzione di due nuove berline, la XJ6 3.2S e la XJ6 4.0S (che può raggiungere i 222 km orari) e dalla scomparsa del modello Jaguar Sovereign 3.2. Molti interventi di meccanica, di carrozzeria e negli allestimenti elevano ancora il fascino di queste macchine inglesi che alla classe accompagnano, come si è detto, il massimo di sicurezza.

Doppio air-bag, Abs 5 e nuovo cambio sulla famosa coupé gamma '94 Porsche 911 di gran Carrera

La Porsche Italia ha dato il via alla commercializzazione delle sue vetture «anno modello 1994». In primo piano, naturalmente, la nuova Porsche 911 Carrera, dimostrazione di come possa essere attuale un modello creato trent'anni fa e di come gli anni possano dimostrarsi, invece che un peso, una qualità per una sportiva di razza, il cui solo «difetto» sta nel prezzo. In Italia, infatti, la nuova 911 Carrera viene venduta a 145 milioni di lire, che possono diventare 152 milioni se la si vuole con il cambio automatico Tiptronic; altri 4 milioni e mezzo per la sola opzione (il condizionatore) completano l'offerta.

Siccome nel listino della Porsche Italia il modello meno caro, la 968 coupé CS, costa oltre 80 milioni, si spiega perché, in un anno, le auto della Casa di Stoccarda vengono vendute da noi in soli 750 esemplari. Nonostante questo,

o forse proprio per questo, le Porsche continuano ad essere auto da sognare per gli appassionati di automobili e la nuova 911 Carrera contribuirà sicuramente a rafforzare il mito, soprattutto la primavera prossima, quando a fianco del coupé arriverà la «cabrio», che in autunno sarà seguita dalla versione a trazione integrale.

Con trent'anni sulle spalle questa nuova Porsche sembra poco cambiata, ma il trattamento a cui è stata sottoposta dai tecnici di Zuffenhausen è di quelli che si fanno sentire. Intanto il motore 6 cilindri boxer di 3.600 cc ha visto elevarsi a 270 cv la potenza, con conseguenti maggiori prestazioni che riescono però ad accompagnarsi a minori emissioni allo scarico (l'impianto è a doppio tubo con due catalizzatori indipendenti) ed a maggiore silenziosità di marcia. Completamente nuovo il cambio manuale a sei marce e altrettanto

nuovo l'assale posteriore a bracci multipli, che concorre ad una migliore tenuta di strada di questa trazione posteriore.

Nuovo per la 911 Carrera anche il sistema antibloccaggio delle ruote, che è l'Abs 5. Di maggiore efficienza i fari, il cui disegno, così come quello delle luci posteriori, contribuisce a modificare leggermente la linea della vettura. Naturalmente a Zuffenhausen si sono preoccupati di aumentare ancora la sicurezza di chi sta a bordo di questa Porsche (air-bag di serie per guidatore e passeggero, acciai ad alta resistenza nelle zone critiche della carrozzeria) in grado di raggiungere i 200 km/h, di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 5,6 secondi e di coprire il chilometro con partenza da fermo in 25,1 secondi (25,9 la versione precedente).

Ma vediamo, sia pure sommarariamente, le novità che inter-

ressano la gamma Porsche anno modello 1994 che, nonostante l'introduzione della nuova 911 Carrera, comprenderà sino a fine anno anche la 911 Speedster, la 911 Turbo 3.6, la 911 Carrera 2 Cabriolet e la 911 Carrera 4 Giubileo.

L'adozione di un nuovo gamma color per tutte le Porsche si accompagna all'installazione su tutte le vetture della marca di un filtro antipolvere integrato e, a richiesta, di modestissimi impianti audio. Per l'anno '94, la 968 CS sarà disponibile, oltre che nella nota versione due posti con sedili a guscio, anche con sedili posteriori, nel qual caso gli ante non diventano del tipo ribaltabile. Sempre per il '94, disponibili speciali «pacchetti» di equipaggiamento. Un cambio automatico con caratteristiche sportive, infine, viene introdotto per la versione automatica del modello a otto cilindri Porsche 928 GTS.

Moto: non solo nubi. Strali nipponici sul governo

Sono stati 1.277.411 gli appassionati che hanno visitato il Motor Show di Bologna, edizione '93. L'incremento sul '92 è puramente simbolico (11%), ma ha dimostrato che la grande kermesse dei motori, tra gare, esibizioni e spettacoli di ogni genere, continua a emozionare il pubblico di casa nostra. Un pubblico però con un «meno soldi da spendere» e «più tempo da dedicare» stabilmente, non rientra tra i cosiddetti «beni di prim'aria» come le due ruote a

motore. A conti fatti il 1993 si chiuderà con un passivo di oltre il 20% nei confronti di una stagione, il 1992, già molto difficile per l'intero settore. Ma non tutti i costruttori di moto piangono e c'è anche chi, sull'onda dell'incredibile boom di vendite degli scooterini di 50 cc, affronta il nuovo anno con sfacciatato ottimismo. Spiega Ivano Beggio, boss dell'Aprilia di Venezia: «A dispetto della crisi, l'Aprilia concluderà

il 1993 con un fatturato superiore, e non di poco, a quello del 1992. La prossima scommessa è quella di aumentare la penetrazione sui principali mercati esteri, specialmente su quelli spagnoli, francesi e tedeschi, ai quali attribuiamo la massima importanza». Controcorrente e controtenenza anche il Gruppo Cagiva, e la conferma arriva dal presidente Claudio Castiglioni: «Un 1993 record, con l'escalation delle

esportazioni per i marchi Ducati e Husqvarna, mentre il marchio Cagiva ha fatto registrare un certo calo sul mercato interno. Le previsioni per il 1994 parlano di una produzione complessiva stabile e, per quanto riguarda la Cagiva, la contrazione del segmento delle 125 sportive verrà compensata dall'arrivo dei nuovi scooter di pari cilindrata, senza tralasciare un aumento considerevole nelle immatricolazioni di monocilindriche da 350 a 600 cc.

Ma, allora, la crisi della mo-

to è solo un bluff? No, certo, se il maggiore produttore italiano di mezzi a due ruote, la Piaggio, ha dovuto chiudere lo storico stabilimento Gileria di Arcore (Milano), azzardando di fatto tutta la produzione motociclistica della prestigiosa azienda lombarda. Ancora peggio però stanno le quattro case giapponesi di quest'anno, per la prima volta, Honda, Suzuki, Yamaha e Kawasaki, hanno deciso di disertare l'appuntamento col Motor Show. «Non ha molto senso parlare di numeri, di contrazione del

mercato, di cali percentuali - polemizza Alberto Rafanelli, portavoce della Suzuki in Italia - e non dire che le cose sarebbero andate molto diversamente per tutti se non si fosse attuata in Italia una politica terroristica ai danni della motocicletta. Le responsabilità del governo e gli effetti della sua folle politica fiscale sono sotto gli occhi di tutti e mentre in Europa si lavora per incrementare la mobilità su due ruote qui da noi si cerca di uccidere il mercato. Mi piacerebbe sapere che c'è dietro».

Al Motor Show tanta fantasia in miniatura e la mini Harley

Il Motor Show di Bologna è per tradizione la vetrina ideale per le idee più originali, le stranezze e le curiosità provenienti dal mondo del motore, in particolare dalle due ruote

A Bologna infatti si sono viste minimito per tutti i gusti: si tratta di autentici concentrati di tecnologia motociclistica, con piccoli motori a scoppio raffreddati ad acqua, freni a disco e gomme «slit» da competizione. Il tutto raccolto in meno di 60 centimetri di lunghezza e capace di trasportare un adulto o un bambino a oltre 80 km l'ora! I prezzi vanno dal milione e mezzo delle versioni base ai quasi 4 milioni dei bolli da gara più sofisticati. Ma la grande novità è rappresentata

dal miniscoter, vere repliche in scala ridotta dei modelli più diffusi e per i quali si sta già pensando di organizzare un apposito minicampionato aperto a genitori e figli. Sempre in tema di miniature perfettamente funzionanti, con 2.500.000 lire si può regalarle al proprio paroloso una Harley Davidson nuova fiammante. È prodotta dalla Harley di Bologna, su autorizzazione della casa madre di Milwaukee e al posto del possente bicilindrico a V di 1340 cc «original», monta un 49 cc monocilindrico a due tempi con trasmissione monomarcia. Il cilindro mancante? Nessun problema, se ne fa uno finto di plastica, e l'estetica è salva.