

Nel panorama immenso degli accessori, c'è spazio anche per i piccoli inventori, quelli che sfornano grandi idee, difficili però da portare a conoscenza di tutti. È il caso di Salvatore Florio, 46 anni, imprenditore, da tre anni inventore e scopritore. La sua attività prevalente è la produzione e commercializzazione di brevetti. Lui si definisce una via di mezzo tra l'inventore e lo scopritore, sempre e comunque nel campo della telefonia. I suoi sono accessori sono comodi per chi è in movimento, ma anche per chi tranquillamente rimane in casa. addirittura

## ACCESSORI

## Drin... drin... drin... il casco che «squilla»

ra per chi fa sport. E il tutto comunque a basso costo. E visto che in questi tempi l'argomento più discusso è il casco e la nuova legge che entrerà in vigore dal 1 gennaio rendendolo obbligatorio per tutti, il signor Florio ha pensato bene a uno di quegli accessori utilissimi per chi ama non distaccarsi mai dal telefonino e allo stesso tempo non privandosi quando è alla guida di un

mezzo a due ruote. Così ha scovato nel cassetto di un suo conoscente una cuffietta auricolare (il casco costerà al pubblico circa 55 mila lire) che al contrario del tradizionale auricolare - fastidioso nell'orecchio e instabile - grazie ad un feltro che si installa nella parete interna dello stesso casco e tramite uno spinotto inserito poi nel telefonino, solo a casco indossato, eviterà ogni ge-

nera di inconveniente. Il suo vano è inventare e brevettare cose originali e utili, produrre in Italia competitivamente rispetto agli altri mercati - anche dell'estremo oriente - applicando materiali di prima qualità (che arrivano da Taiwan) e garantire che i suoi prodotti sono finalizzati anche alla sicurezza del motociclista e degli automobilisti (per informazioni consultare il sito

www.flosline.com).

Un esempio? L'installazione del "Colombus" (un kit viva voce da lui escogitato a 99 mila lire) sui motorini non comporterà più al motociclista l'obbligo di fermarsi improvvisamente in caso di chiamata sul cellulare. O anche con l'"Acchiappatutto" (20 mila lire nei negozi di cellulari), nato per l'alloggiamento del telefonino, ma che sul motorino di-

venta anche un punto d'aggancio per un borsone... Ma l'"Acchiappatutto" può essere utilizzato su tutti i veicoli mobili (biciclette, motoveicoli, auto, barche, ecc.).

Insomma lui va avanti a creare progettare, le grandi aziende gli fanno la corte e il suo motto rimane "Il Made in Italy nel mondo degli accessori per cellulari". E visto quanti (tra operatori e pubblico) incuriositi hanno sostato al suo stand del Motor Show di Bologna, crediamo che questo «nuovo inventore» stia trovando la strada giusta.

MAURIZIO COLANTONI

## ZIG ZAG

## Dal Duemila revisioni più severe

■ Sono in arrivo controlli più severi per le revisioni auto. Li preannuncia il ministero dei Trasporti. In particolare sarà controllato a campione le vetture appena uscite con esito favorevole dalla revisione: saranno costituite pattuglie composte sia da agenti della Polizia stradale, che fermeranno i veicoli, sia da tecnici della Motorizzazione, che li sottoporrono a un controllo utilizzando officine mobili. Inoltre saranno aumentati gli addetti alle verifiche, sia sulle auto appena revisionate sia sulle officine private autorizzate a eseguire le revisioni.

## Umbria: da gennaio «bollo» via Internet

■ Le agenzie pratiche auto dell'Umbria dal 3 gennaio del 2000 potranno effettuare il pagamento della tassa di possesso tramite Internet. Il sito della Sermetra permetterà il collegamento per operazioni di riscossione ma anche di controllo; basterà inserire il numero di targa della vettura per accedere al database del ministero Finanze e visualizzare i dati dell'auto, il nome del proprietario, la residenza, il tipo di vettura, i dati sulla potenza in kw. Con il nuovo servizio bolli, introdotto dalla Finanziaria, sarà possibile inoltre correggere eventuali errori ed avere copie semplificando le operazioni.

## Citroen: da Aulnay la milionesima Saxo

■ È una Saxo 5 porte 1.5 diesel, grigio quartz destinata al mercato spagnolo la milionesima Citroen Saxo uscita dalla fabbrica parigina di Aulnay. Lanciata il 29 febbraio 1996, ha un ritmo di fabbricazione di 1.360 veicoli al giorno, il più elevato mai ottenuto dalla marca (il 63% sono destinate all'export; le versioni sportive, il 14%, della produzione globale). Saxo è commercializzata principalmente in versione 3 porte (55%) mentre la motorizzazione a benzina 1.100 cc iniezione è la più scelta (35%).

## Iva non detraibile prorogata di un anno

■ Vale 3.912 miliardi di lire per il fisco la proroga al 31 dicembre 2000 dell'indetraibilità dell'iva sugli acquisti di auto e moto di grossa cilindrata e relativi carburanti introdotta nel '93 e che avrebbe dovuto scadere alla fine di quest'anno: la norma è contenuta nel disegno di legge fiscale collegato alla Finanziaria 2000. Le auto interessate al provvedimento sono quelle a benzina di cilindrata superiore a 2.000 cc e quelle diesel di cilindrata superiore a 2.500 cc.

## Yaris auto dell'anno anche in Giappone

■ Dopo essere stata designata «Auto dell'Anno 2000» in Europa, la Toyota Yaris che sul mercato casalingo si chiama Vitz, ha ottenuto anche il premio di «Auto Giappone dell'anno» per il 1999-2000.

## A Giorgetto Giugiaro il premio Fornitori Vw

■ Giorgetto Giugiaro ha ricevuto a Berlino il premio riservato ai migliori fornitori del gruppo automobilistico tedesco, il «Fornitori VW-Leading Edge '98», per conto dell'Italdesign di Moncalieri (Torino). La collaborazione tra il Gruppo Volkswagen e l'Italdesign dura dall'inizio degli '70 e ha portato al lancio di modelli di grande successo come la Golf. Negli ultimi due anni sono poi nati nella società di Moncalieri i prototipi della W12 roadster e coupé, e le Bugatti EB 118, EB 218 e EB 18/3 Chiron.

## AI LETTORI

«Auto & dintorni» spieghi i motori in occasione delle festività natalizie e vi dà appuntamento nel 2000. Arriverci a lunedì 10 gennaio.



## RENAULT

## «Kangoo», il più venduto si allunga

■ E arriva anche il nuovo «Kangoo Express» e così il piccolo furgone di casa Renault si allunga e si trasforma nella nuova versione Gran Volume. Il suo carattere simpatico e gioviale associato alla compattezza, la polivalenza e soprattutto la sua porta laterale scorrevole, aveva permesso alla Kangoo di imporsi in Europa. Con la nuova versione, che nasce dalla trasformazione del modello standard grazie al prolungamento della lunghezza di 32,5 centimetri, la «Kangoo Express» consolida così la sua posizione di leader del mercato. Con un rinforzo del retrotreno, la casa francese pone la vettura a metà strada fra le furgonette da 3 metri cubi e i furgoni da 4. La lunghezza utile di carico assicura la Renault è la maggiore di tutte le furgonette, arrivando a ben 2 metri. Il volume disponibile diventa così di 3,25 metri cubi con una portata utile massima di 600 chili. Il «Kangoo Express» Gran Volume è dotato del motore 1.9 diesel e consuma 6,8 litri ogni cento chilometri di un ciclo completo. Il motore che sviluppa una potenza di 65 cv, rispetta le norme antinquinamento Euro 96. L'equipaggiamento di serie prevede,



## Piacere e sicurezza

■ La Gran Volume conferma la dotazione, il piacere di guida e il comfort stradale già esistenti sulla «Kangoo Express». L'equipaggiamento di serie prevede oltre alla porta laterale scorrevole, il dispositivo antiavviamento, il servosterzo, le cinture di sicurezza con pretensionatori, retrovisori esterni regolabili manualmente, rivestimento in gomma del pianale di carico. Il «Kangoo Express», dopo il lancio nel '97 si è affermato come veicolo economico e di facile manutenzione. Visti quali sono i «numeri», con circa 95 mila unità a fine novembre '99, è la furgonetta più venduta in Europa. Il prezzo, chiavi in mano, è di 20.486.000 lire.

Ma.C.

La nuova versione, più lunga, della Kangoo Express

## Come ringiovanire il parco auto

Ricetta-Unrae: se si agevola il ricambio anche lo Stato ci guadagna

## ROSSELLA DALLÒ

Oggi è il giorno del responso. Quasi certamente la commissaria europea Margot Wallstrom deciderà di assegnare anche all'Italia una proroga di due anni al divieto di vendita della benzina super. Ma se abbiamo aspettato l'ultimo minuto per presentare ricorso, e anche se avremo «ossigeno» fino al 1° gennaio 2002, è meglio non perdere altro tempo per metterci in regola con l'Auto-Oil. Cosa che altri paesi hanno fatto con largo anticipo. Il rimprovero-appello è del presidente dell'Unrae Salvatore Pistola.

Per bocca sua, gli importatori e distributori di auto estere in Italia (glissando sulle quasi centomila vendite in meno stimate per il 2000, ndr) si dicono preoccupati degli oneri che i consumatori saranno costretti ad assumersi. Per di più, sottolinea Pistola, essendo già gravati da una serie di «fattori deterrenti» quali l'aumento del costo dei carburanti, la crescita abnorme dei premi assicurativi, la forte pressione fiscale. Dati alla mano, il presidente dell'Unrae sostiene che il solo «possesso»

Nel mondo quest'anno saranno vendute 53 milioni di auto nuove, con incremento del 3%. Circa 17 milioni negli Stati Uniti (più 9%); oltre 15 milioni in Europa paria un +5%. E in Italia? Ha dimostrato «grand vitalità» e dovrebbe raggiungere al 31 dicembre 2.340.000 immatricolazioni (in calo al Nord, Sud e Isole, in forte crescita al Centro), cioè poco meno dello scorso anno. «Anche senza incentivi, grazie alla capacità delle Case di far fronte con campagne promozionali e nuovi stimoli all'ac-

quisto», come i finanziamenti a tasso zero. Fra le altre produzioni, in aumento i veicoli commerciali (+3%) e gli autobus (+16%). Questo il quadro tracciato alla tradizionale riunione di fine anno dell'Unrae dal presidente Salvatore Pistola. L'associazione degli importatori e distributori di auto estere come di consueto ha fornito un'analisi dettagliata del mercato italiano e ha tracciato «prospettive e sfide per l'auto del Duemila». Sono tre, secondo Pistola, i fatti principali che hanno

della vettura costa all'automobilista italiano in media 2 milioni l'anno. Tra il 1995 e il 1999, aggiunge, «mentre il prezzo di un'auto nuova è aumentato del 7,5%, il costo della benzina è cresciuto del 13%, quello per il trasferimento di proprietà del 25%, e l'RCauto del 65%». A tutto questo ora si aggiunge - almeno per quel milione e mezzo di italiani che hanno vetture troppo vecchie perché possano essere ricondizionate all'uso della benzina verde - l'obbligo seppur dilazionato di cambiare auto.

E allora il presidente rincara la dose: «Innanzitutto l'Unrae non chiede provvidenze o sostegni non dovuti», bensì che dei

«128 mila miliardi di prelievo fiscale, il 6% del Pil contro il 3% in Europa, una parte significativa venga reinvestita per migliorare la qualità della mobilità automobilistica. Oggi solo 24% è reinvestito in infrastrutture contro una media europea del 35%». Dunque, propone una «concertazione Stato-utenti». Ma l'Auto-Oil è anche «un'occasione irripetibile per accelerare il ricambio...stimolando i possessori di non catalizzati». Come? Ovviamente ci deve pensare il governo (che, giusto prima dell'avvio della crisi, nella Finanziaria ha rinnovato l'incentivo per gli eco-motorini, ndr). L'Unrae propone queste misure: un premio alla rottama-

zione «tout court» uguale per tutti; una agevolazione all'acquisto di usato catalizzato, anche abolendo la tassa Ipt sul trasferimento di proprietà (mediamente 400 mila lire); un aiuto maggiore e limitato nel tempo per i possessori che rottamano l'auto immatricolata prima del 1988; un programma di «stimolo» della durata di 5 anni. In questo modo, secondo l'Unrae, il numero dei passaggi di proprietà salirà da 2,5 a 3,5 milioni l'anno, e le rottamazioni da 1,4 a 2,5 milioni/anno. Così entro il 2005 «avremo un parco ringiovanito» e ne avrà tratto vantaggio anche lo Stato: «ogni centomila auto vendute l'Erario incassa 500 miliardi».



## L'INVENZIONE

## «Fuel catalyst» e la benzina si converte

Ha costi accessibili. Si installa in venti minuti. E può servire a tutti. Detta così sembra la classica panacea per tutti i mali. Almeno quelli della benzina super promette di risolverli. Si chiama «Fuel catalyst», ovvero «convertitore catalitico di carburante». Da non confondersi con la marmitta catalitica. Ideato dal chimico inglese John Hill, il catalizzatore di carburante è un «cilindretto» lungo un palmo, che va montato nel circuito di mandata, tra il serbatoio e l'impianto di alimentazione del motore. È fatto di leghe metalliche allo stagno che hanno la proprietà - spiegano i produttori inglesi della PowerMa-

kers e il distributore italiano C.I. Elle - di modificare la struttura molecolare dei carburanti: la «verde» diviene più fluida, meglio miscelabile con l'aria, e acquista in potenza. In parole più semplici, è come se passando per questo tubetto subisse un'ulteriore raffinazione per effetto delle polveri di stagno e dei campi magnetici che creano (rompono le molecole più grosse), e quindi di bruciare a temperatura più basse proprio come se avesse gli stessi ottani della super.

Secondo i dati forniti dal produttore e vari test in centri specializzati inglesi e americani, le conseguenze più dirette di questo

«semplice» principio chimico-fisico sono quelle di dimezzare le emissioni di CO (ossido di carbonio) e di particolato, di aumentare la potenza del motore fino al 16%, di ridurre i consumi di almeno l'8%. Ovvero di essere utile non solo ai vecchi motori, ma anche alle auto già catalizzate proprio perché agisce a monte del ciclo di combustione. Con il convertitore non c'è bisogno dunque di intervenire sulla regolazione dell'anticipo, né di usare additivi. Uniche misure da adottare: far resettare il CO presso un'officina e pulire le scorie presenti nelle sedi valvole aggiungendo nel circuito del lu-

bricante una certa dose di «Lubeplus» fornito nel kit del convertitore. Dopo 1100 km basterà rifare il pieno d'olio. Le piccole quantità di stagno liberate dal convertitore infatti eviteranno il riformarsi di residui carboniosi.

Il produttore, inoltre, garantisce che il Fuel catalyst non interferisce con i componenti elettronici, neppure con i più moderni dispositivi di autodiagnosi della vettura. Ha una durata di 400 mila km per i motori a benzina, la metà per i Diesel. Il costo: da 350-500 mila lire in base alla cilindrata. La C.I. Elle ha già attivato i suoi mille clienti tra grossisti e officine. R.D.



Quesiti, suggerimenti e informazioni vanno indirizzati a «Auto&Dintorni» L'Unità, via Due Macelli 23/13 00187 Roma



0669996297  
FAX 066783502

