

Cinque milioni di automobili «fuorilegge». Gli italiani amano poco le cinture di sicurezza in auto. Ma dovranno adeguarsi, e alla svelta. E non solo per elementari ragioni «salva vita». Lo prevede la legge: davanti e dietro. Già. Le vetture che ancora non montano le cinture di sicurezza posteriori dovranno essere provviste mediante kit. Per chi non si adegua, le multe sono salatissime: fino a 606mila lire.

A questo capitolo è dedicata un'inchiesta di «Quattroruote» di luglio, nella quale svela anche un vero e proprio «pasticcio» legi-

CINTURE POSTERIORI

Cinque milioni di vetture sono fuorilegge

slativo. Secondo la ricostruzione del mensile, nell'88 quando la legge impose l'installazione delle cinture, si stabilì che quelle posteriori fossero obbligatorie solo su vetture immatricolate a partire dal 26 aprile 1990. Salvo, dunque, tutte le precedenti. Con l'entrata in vigore dell'attuale Codice della strada nel '93, invece, l'obbligo di montaggio è stato esteso a «qualsiasi auto abbia in

carrozzeria i fori per ancorarle» a prescindere dalla data di immatricolazione. Ma, vista la generale inadempienza, una circolare della Motorizzazione preannunciò l'emanazione di un decreto dei Trasporti in seguito al quale sarebbe scattato l'obbligo. Del decreto, però, neppure l'ombra. Fino al 15 marzo scorso quando ancora la Motorizzazione ha chiarito: l'obbligo è in vigore.

Da qui, dice Quattroruote, la corsa ai kit di montaggio che, per alcuni vecchi modelli, sono quasi irrimediabili. Il guaio è che chi non mette in regola la propria vettura rischia una multa di 121.200 lire e una revisione straordinaria. Inoltre, avverte il mensile, «gli agenti potrebbero anche imporre il montaggio e chiedere all'automobilista di mostrare la vettura completa di

kit in un posto di Polizia: per chi non si presenta entro la data stabilita scatta una multa di 606mila lire».

Vicende legislative a parte, le cinture di sicurezza sono al centro di studi innovativi per renderle sempre più efficienti ed efficaci. Proprio pochi giorni fa Fiat Auto (nell'ambito di un programma complesso che prevede anche un accordo con le 2000

autoscuole associate nell'Unasca a cui fornirà un kit multimediale di istruzione «Sicurezza in corso» per insegnare ai giovani «Dieci norme per l'auto-disciplina») ha annunciato le cinture di sicurezza «gonfiabili», in particolare quella trasversale a bandoliera, con effetto airbag. Con questo nuovo accessorio, che limiterà i danni causati negli urti dal pretensionamento delle cinture, sarà equipaggiato nel 2003 il nuovo modello di ammiraglia della Lancia, l'Aurelia. E poco dopo dovrebbe essere la volta degli airbag per proteggere le ginocchia. R.D.

ZIG ZAG

Aggiornati listini Autogerma

Autogerma comunica gli aggiornamenti dei listini Audi, Skoda e Volkswagen. In particolare, entra la nuova Vw Sharan, disponibile in due versioni a benzina (2.0 litri 115 cv cambio 6 marce e 1.8T 150 cv stesso cambio) e una diesel (1.9 litri TDi 115 cv con 6 marce). Sharan costa dai 49.496.400 lire della 2.0 Comfortline ed 156.846.400 lire della 1.9 TDi Trendline. Per quanto riguarda l'Audi, si segnala l'uscita dal listino delle A3 TDi di cambio automatico e l'entrata della A2 1.4 benzina 75 cv, la prima auto di serie con Asf (Audi Space Frame) e carrozzeria in alluminio, che costa 36.974.400 lire. Per Skoda l'unica novità è che tutte le Fabia 1.9 TDi saranno dotate di serie di Eds.

Gm investe e Saab raddoppia

General Motors, partner di Fiat, investirà 30 miliardi di corone in Saab Automobile, raddoppiando la produzione (a 300 mila auto all'anno) e trasformando la casa svedese in un costruttore di auto di lusso, capace di produrre da cinque a otto nuovi modelli nei prossimi 5 anni. Lo afferma il giornale «Dagens Industri» precisando che Michael Mayer, lasciata la Mercedes, è il nuovo capo designer di Saab.

Tasse per rimorchi proroga al 31 ottobre

Il termine per il pagamento delle tasse automobilistiche relative ai rimorchi adibiti al trasporto di cose, fissato a febbraio 2000 e differito al 30 giugno, è stato ancora prorogato al 31 ottobre 2000. Lo ha stabilito il ministero delle Finanze con decreto pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Nello stesso termine è corrisposto il versamento relativo alle nuove immatricolazioni effettuate dall'1/1/2000 con scadenza anteriore al 31 ottobre.

Via libera Ue per Land Rover

Via libera della Commissione europea all'acquisto da parte Ford della Land Rover. L'Antitrust comunitario non ha rilevato problemi di concorrenza per la piccola quota del mercato britannico dei fuoristrada a quattro ruote motrici detenuta da Ford.

Reggio C.-Parigi in autostrada

Da Reggio Calabria a Parigi in autostrada, l'Europa è sempre più vicina. L'11 luglio verrà inaugurato il tratto autostradale francese dell'A43, da San Michel De Maurienne al Traforo del Frejus. Sono gli ultimi 13 chilometri che mancavano per il completamento del tragitto autostradale. L'inaugurazione avviene proprio in occasione dei ventenni dell'apertura del tunnel del Frejus, gestito dalla Stifal. Un traforo che, dopo la chiusura di quello del Monte Bianco per l'incendio che lo devastò, ha visto nel 1999 transitare ben 2.326.091 veicoli contro i 1.414.364 del '98.



La Forester 4WD si rinnova nello stile e nella meccanica

La Subaru Forester ha inventato un nuovo segmento di vetture e oggi, dopo aver fatto scuola presso altre Marche, si presenta rinnovata esteticamente e nella tecnica, con una serie di miglioramenti soprattutto funzionali. Felice compromesso tra una berlina, un fuoristrada e una station wagon, la 2.0 Forester 4WD aspirata o sovralimentata (125 e 170 cv) mantiene intatte, ovviamente, le sue straordinarie qualità dinamiche su ogni terreno esaltate dall'assetto a baricentro basso ottenuto con la celeberrima trasmissione Subaru (motore boxer, cambio e differenziale centrale e anteriore in un unico blocco con il giunto viscoso), cui ora aggiunge una nuova regolazione delle sospensioni che migliora ulteriormente il comportamento della vettura sia su strada sia in fuoristrada. L'aspetto muscoloso tipico della Forester è ingentilito da linee più morbide. Il tipico cofano lungo - nella versione turbo sovrastato dalla presa d'aria di raffreddamento dell'intercooler - è meglio profilato e raccordato con la griglia di nuovo disegno e con i generosi gruppi ottici a fari «multiriflettenti» che migliorano l'efficienza luminosa e limitano il rischio di autoabblagliamento in condizioni climatiche avverse. Paraurti e fascioni laterali in tinta a contrasto sulla versione aspirata, assumono la colorazione della carrozzeria in quella turbo. Posteriormente, sono stati ridisegnati il portellone, che ora si apre verso l'alto e ha una nuova maniglia (anche all'interno, utile in caso di incidente), mentre la ruota di scorta è stata posizionata sotto il piano di carico migliorando così la visibilità posteriore. Internamente, fra le tante novità, si notano la strumentazione di tipo sportivo, l'indicatore di temperatura esterna, nuovi rivestimenti, portabicchieri sulla console centrale e portaoggetti aggiuntivi (in totale 22), nuovi poggiatesta posteriori «aperti» e cinture posteriori con ancoraggio regolabile per due sedili laterali e con avvolgitore per quello centrale. Gli allestimenti, comprensivi di Abs e doppio airbag già dal livello standard, sono due per ciascuna motorizzazione: BX e NV per l'aspirato (airbag anche laterali e sospensioni a livellanti) e FSE e FZ (in più climatizzatore e stazione barometrica) per il sovralimentato. Prezzi, da 41.990.000 a 61.030.000 lire della versione turbo con cambio automatico.



È L'«HILL HOLDER» LA VERA NOVITÀ

Fra le innovazioni introdotte sulla Forester una nota a parte merita il «hill holder» che ora equipaggia anche la versione turbo, cambio meccanico. Si tratta di un sistema idraulico che consente di mantenere ferma la vettura in salita agendo solo sul pedale della frizione. Una valvola idraulica a sfera blocca la pressione sulle pinze freno di una diagonale una volta che l'auto è stata fermata col muso in alto e la frizione premuta. Per ripartire, oltretutto senza scossoni e usure anomale per surriscaldamento, basta levare il piede e contemporaneamente viene liberato il circuito freni.



L'«ombra Ford» ma Daewoo tira Ora scommette sulla «Tacuma»

DALL'INVIATA
ROSSELLA DALLO

CERVESINA (Pavia) I sudcoreani avrebbero preferito non finire in mani straniere. Ma si sa, quando si hanno 15.200 miliardi di debiti non si può essere troppo schizzinosi. Ford con la sua offerta di 12-14 mila miliardi di lire si è conquistata di buon diritto il privilegio alla trattativa. Prima di settembre con tutta probabilità non si saprà se sarà andata a buon fine. Dunque, può anche darsi, che le altre due concorrenti Gm-Fiat e Daimler-

Chrysler-Hyundai (appena scalata, 10%, dal gruppo tedesco-americano, dopo essersi assicurata a sua volta la proprietà della connazionale Kia) restino in corsa. Si vedrà. Di certo lo scenario mondiale dell'industria automobilistica è in continuo rapido mutamento. Gli stessi «super-presidenti» e fondatori coreani di Hyundai e Daewoo già a metà degli anni Novanta predicavano un futuro di grandi alleanze e fusioni che avrebbe portato entro un decennio a una concentrazione planetaria in un massimo di sei-sette megagrappi. Naturalmente, contando di esse-

re presenti fra i leader e addirittura di arrivare come paese produttore al quarto posto della graduatoria mondiale. Forse allora pensavano di poter fare la parte del leone più che dell'agnello. In compenso, la capacità produttiva delle due Motor Company della penisola asiatica non solo non è messa in discussione, ma è suscettibile di raggiungere davvero l'obiettivo complessivo.

Cosa succederà ora dei prodotti Daewoo? Una conseguenza prevedibile lo stop all'accordo con Renault per i motori Diesel. Per il resto, niente di sconvolgente, pro-

mette il presidente della filiale italiana, il 20% Lanos) per un obiettivo a fine dicembre di 75.000 unità. In questa crescita Tacuma avrà un peso «importante»: secondo le previsioni di Choi se ne dovrebbero vendere 4.000 quest'anno e 10.000 il prossimo. È già in corso la vendita, mentre le consegne inizieranno ai primi di settembre. Due le motorizzazioni a benzina con distinti allestimenti ben accessoriati: 1.8SX e 2.0CDX. I prezzi, davvero interessanti: 30,9 e 36,9 milioni.

Tacuma è preso dall'afrikaans e significa «stile di vita gioioso». Un

nome beneaugurante per una vettura che entra in concorrenza con Opel Zafira e Citroen Picasso (e Megane Scenic, fuori portata). La carrozzeria gradevole disegnata da Pininfarina è caratterizzata soprattutto posteriormente dai gruppi ottici a rilievo che seguono verticalmente il portellone. Gli interni decisamente spaziosi e con rivestimenti di buon gusto sono frutto del Centro stile Daewoo. Come ogni monovolume che si rispetti, i sedili posteriori sono singoli e ognuno reclinabile e abbattibile così da ampliare la capacità del bagagliaio a seconda delle necessità. Inoltre, il sedile anteriore passeggero, a vettura ferma, è ruotabile di 180 gradi. L'unica perplessità ci è data dalle prestazioni del motore 1800, 105 cv - il solo disponibile al momento della nostra prova su strada nell'Oltrepò pavese - un po' troppo spento nelle marce basse. Promette molto di più il 2 litri 16 valvole bialbero che secondo i dati di omologazione sviluppa 130 cavalli e ha una coppia di 18,6 kgm (contro i 15,4 del fratello minore) a 4000 giri/minuto, per una velocità massima di 190 km l'ora (170 per il 1800). Nei programmi è prevista a metà del 2001 anche una motorizzazione Diesel.

biente ma anche per sollevare un comparto, quello delle aziende che producono pneumatici ricostruiti, da una crisi che ha portato, negli ultimi vent'anni, ad un vero e proprio crollo della produzione (-70,5%), con una conseguente contrazione del numero delle aziende e degli addetti. Se nel 1979 - dati diffusi dall'Airp - nel settore operavano 335 imprese che davano lavoro a 6700 persone, attualmente (sono dati '98) il numero delle aziende è pari a 200 e quello degli occupati a 2.100. La crisi del settore è dovuta, rileva l'Airp nel suo «Libro bianco», a due fattori: «La concorrenza con il pneumatico nuovo, con l'entrata sul mercato di nuove marche provenienti dall'est europeo e dai paesi asiatici» e «l'accelerato rinnovamento del parco automobilistico circolante incentivato dalle agevolazioni fiscali». Nel '98, secondo gli ultimi dati, a fronte di 1.350.000 pneumatici nuovi, ne sono stati venduti 880 mila ricostruiti.

Senza patente per il centro storico Ydea! Mini quattroruote con la cilindrata di un ciclomotore

DALL'INVIATA

PIACENZA Giovani ancora non in età per la patente, anziani che per qualche ragione non possono rinnovarla, e ora anche cittadini che hanno necessità di muoversi liberamente nei centri storici chiusi alla circolazione automobilistica. La risposta alla richiesta di mobilità di queste persone sta nel «quadriciclo leggero». Ovvero, quel mezzo a quattro ruote assimilato ai ciclomotori, cioè di cilindrata inferiore o pari ai 50cc o con potenza massima di 4 kilowatt, che si guida senza patente. In Italia, il maggior produttore delle vetturette (anche 9 kw, mototocilo, con patente A o B) è la Casalini di Piacenza, un'azienda familiare che costruisce e commercializza circa 1000 esemplari l'anno, di cui 650 venduti nel Centro-Nord Italia e il resto in Europa. Diciamo subito che Ydea è abbastanza cara: la SL base costa 19.980.000 lire, la GL 20,6 milioni, la GLE 20,9 milio-



ni e la GLX 22.150.000 lire. Ma se proprio uno vuole assicurarsi l'indipendenza... E se non altro, paga pochissimo di bollo e solo 300mila lire di assicurazione.

«Entrare nel Terzo Millennio con una nuova Ydea!» è lo slogan coniato appunto per Ydea, la vetturette che di anno in anno va perfezionandosi e, motore (bicilindrico Diesel della Mitsubishi) a parte, assumigliando sempre di più alle sorelle

patentate, anche di lusso. Infatti, al top degli allestimenti c'è anche la selleria in pelle. Inoltre, pagando, è disponibile il primo e forse unico climatizzatore (lire 1.800.000) sviluppato per questo genere di vetture dalla Diavia del gruppo Delphi, il sensore di parcheggio della Magneti Marelli (circa 100mila lire). Negli ultimi dodici mesi la Casalini ha lavorato parecchio per rendere Ydea più confortevole, affidabile e rispet-

tosa delle norme ambientali e di sicurezza (le cinture hanno superato i crash test automobilistici). I punti di miglioramento riguardano un po' tutto, dall'ergonomia ai freni, alla discarica dei pneumatici usati. Con eco-incentivi per l'acquisto di pneumatici ricostruiti con la riduzione dell'aliquota Iva dal 20% al 4%. Questa è la proposta dell'Airp - associazione di ricostruttori di pneumatici - permetterebbe vantaggi per il portafoglio degli italiani (risparmi fino al 50%), appunto l'ambiente (51.800 tonnellate di pneumatici non avviati alla discarica) e non graverebbe troppo sulle casse dello stato (l'onere annuo per l'erario sarebbe di 10 miliardi).

«La ricostruzione dei pneumatici

AIRP Eco-incentivi per l'acquisto dei pneumatici ricostruiti

ROMA Trenta milioni solo in Italia i pneumatici usati da smaltire. Un dannoso problema ambientale con una possibile soluzione: ricostruirli, consentendo costi di ridurre l'avvio alla discarica dei pneumatici usati. Con eco-incentivi per l'acquisto di pneumatici ricostruiti con la riduzione dell'aliquota Iva dal 20% al 4%. Questa è la proposta dell'Airp - associazione di ricostruttori di pneumatici - permetterebbe vantaggi per il portafoglio degli italiani (risparmi fino al 50%), appunto l'ambiente (51.800 tonnellate di pneumatici non avviati alla discarica) e non graverebbe troppo sulle casse dello stato (l'onere annuo per l'erario sarebbe di 10 miliardi).

«La ricostruzione dei pneumatici

in Italia, al contrario di quanto avviene in altri settori di rilevanza ecologica - ha detto Gianni Geraci, presidente dell'Airp - non ha mai goduto di alcuna agevolazione, nonostante la valenza ambientale. In Italia infatti ogni anno vi sono 30 milioni di pneumatici da smaltire. Oggi il mercato dei «ricostruiti» è di 3 milioni di pezzi l'anno lavorati in 200 aziende. Il decollo del settore è stato rallentato dalla legge Ronchi sui rifiuti che definisce i vecchi pneumatici rifiuti. Favorevoli alla riduzione dell'Iva sono il presidente dell'Osservatorio dei Rifiuti, Gianni Squitieri, che Francesco Ferrante direttore di Legambiente.

Eco-incentivi per tutelare l'am-



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

0669996297 FAX 066783502