

## FINE SETTIMANA PER «STORICHE DOC» Torna la mitica Bologna-Raticosa Si replica in luglio con Moss

Cultura, arte, storia. L'auto è anche questo. Nel capoluogo emiliano le 4 e le 2 ruote a motore, rigorosamente doc, rigorosamente d'epoca, sono sempre più al centro dell'attenzione. C'è un club, in particolare, passato già da tempo agli onori della cronaca. Si chiama Camebo, lo presiede un imprenditore locale, Francesco Amante, e ha già ricevuto per ben tre volte dall'Automotoclub Storico Italiano il prestigioso riconoscimento della «Manovella d'Oro», per l'organizzazione di eventi particolarmente riusciti (nella foto una manifestazione del 2001 al via da piazza Maggiore). È grazie al Camebo, ad esempio, che una corsa come la recente rievocazione della Mille Miglia è passata per il centro storico di Bologna, con un controllo orario nella stupenda piazza Maggiore. Ed è sempre grazie allo stesso Club che dal 7 al 9 giugno si svolgerà la rievocazione della Bologna-Passo della Raticosa, mitica prova in salita disputatasi fino al 1969. Passando per un altro



appuntamento caro, stavolta, agli appassionati delle moto d'epoca costruite fino al 1963 - ovvero la Bologna-S.Luca, in programma il prossimo 7 luglio - si arriverà alla seconda rievocazione della gara in salita (di vera e propria velocità) Bologna-Raticosa, in

programma nella stessa data. Ospite d'eccezione, l'asso inglese Stirling Moss, al volante di una Maserati. Lo scorso anno, come apripista, ci fu Clay Regazzoni. L'ex ferrarista si esibi al volante di una Ferrari SWB 250, dal valore inestimabile. **Lodovico Basalù**

## ANTEPRIMA IN SETTEMBRE A PARIGI Si chiama Meriva la nuova monovolume Opel di segmento B

La versatilità, la grande abitabilità, la linea accattivante, le dimensioni esterne raccolte: queste, in sintesi, sono le principali caratteristiche della nuova Opel Meriva che sarà presentata in anteprima mondiale a fine settembre al Salone dell'Automobile di Parigi. L'avvio della produzione è fissato per le prime settimane del 2003 nello stabilimento di Saragozza, in Spagna. Il nuovo modello avrà il compito di ripetere il successo di vendite della Zafira nel segmento di mercato immediatamente inferiore (il B). In comune le



due monovolume Opel hanno la straordinaria capacità di trasformare il loro abitacolo, adattandosi così al trasporto di persone o di cose senza dover estrarre alcun sedile. Ma, mentre la Zafira può trasportare fino a 7 persone su tre file, la nuova Opel

Meriva potrà disporre di 5 posti su due file. Il nuovo sistema di cui saranno dotati i sedili della Meriva permetterà di regolare singolarmente quelli posteriori in modo da sfruttare al meglio lo spazio disponibile e massimizzare il comfort. Quando i sedili

posteriori sono occupati da solo due persone, la Meriva (come il prototipo Concept M presentato al Salone di Ginevra) diventerà una spaziosissima vettura a 4 posti all'interno della quale tutti gli occupanti avranno a disposizione lo stesso spazio per le gambe e le spalle di una berlina media. Con pochi movimenti chiunque abbia bisogno di maggior spazio per trasportare cose, potrà spingere avanti ed eventualmente ripiegare anche uno solo dei due sedili posteriori laterali. In questo caso il sedile centrale verrà semplicemente fatto sparire. Il punto di partenza della straordinaria flessibilità della Opel Meriva è la lunghezza del passo che è di 2.630 mm, ovvero quasi quanto quella della Zafira (2.694 mm). Per quanto riguarda invece la lunghezza totale della vettura, la differenza è più significativa: con i suoi 4.042 mm la Meriva è 27,5 cm più corta della sorella maggiore. La Meriva sarà inizialmente disponibile con una gamma di motori a benzina e a gasolio di 1.600-1.800 cc, e potenza compresa tra 75 e 125 CV.

# motori

## L'ultima scommessa della Volkswagen

La Casa di Wolfsburg lancia la sua prima ammiraglia di lusso, contro Bmw e Mercedes

Rossella Dallò

### la curiosità

Per la Phaeton nasce a Dresda un assemblaggio di «vetro»

In Volkswagen sono talmente convinti, che, grazie alla Phaeton, «prestano sapremo farci un nome proprio in un segmento finora esclusivo dei marchi d'élite», da creare dal nulla a Dresda, nella ex DDR, una vera e propria «fabbrica di vetro». Il termine non è affatto sbagliato. Nel cuore della città è sorta una mega struttura che dentro l'architettura iper-moderna tutta vetro, cemento e acciaio (firmata dallo stesso architetto autore di Autostadt, la cittadella di tutti i marchi del Gruppo sorta accanto allo stabilimento di Wolfsburg) raccoglie l'assemblaggio della ammiraglia e tutti i servizi ad essa collegati per la composizione «su misura» della vettura e la sua consegna. Oltre, naturalmente, un centro multimediale, una sala congressi, un ristorante e anche una sorta di kinderheim per i figli dei visitatori (questi pagano un biglietto d'ingresso di 5 euro) e acquirenti. In sostanza, come già fatto a Ingolstadt per l'Audi, e più in grande a Wolfsburg, qui e solo per la Volkswagen Phaeton il cliente può recarsi per scegliere le pelli dei rivestimenti, la radica o i legni anche impreziositi da vari tipi di intarsio, i colori della carrozzeria e persino i capi di abbigliamento e gli accessori abbinati. Ognuno verrà seguito da personale specializzato in varie salette con vista sulla sottostante catena di assemblaggio (capacità



produttiva 150 al giorno). Carrozzerie e telaio con tutte le parti meccaniche arrivano qui via camion e squadre di operai in tuta bianca, che si muovono su un pavimento a scaglie e lino parquet, compongono le due parti e completano il tutto fino ai test finali dinamici e di qualità. Le vetture prodotte vengono stoccate in un grande silos moltiplicato tutto di vetro (fino a 250 per volta), oppure direttamente consegnate, con tanto di spiegazioni e salamelecchi, al legittimo proprietario venuto a ritirare la sua. r.d.

tunnel centrale, di congegni per rendere il viaggio quanto mai confortevole, come le 18 regolazioni con memoria dei sedili provvisti di massaggio e ventilazione, o come il climatizzatore automatico quadri-zona, cioè regolabile separatamente anche dai due passeggeri posteriori nelle versioni a 4 posti. E quando si gira la chiave di accensione, la Phaeton si accende come un luna park, delle mille lucette rosse di tutti i dispositivi elettronici di cui è dotata. Tanti che è difficile elencarli. A parte forse i sensori di rilevamento degli ostacoli sia davanti sia dietro la vettura.

In tanto «tutto» spiace rilevare certi «risparmi», per esempio nei profili di plastica finto alluminio, o lo spazio abbastanza limitato fra le due file di sedili, o ancora il grande display posteriore sprecato per la sola regolazione della temperatura e dei flussi d'aria. Comunque, quando si mette in moto la facilità con cui si guida la Phaeton prende il sopravvento: stabile, veloce, sicura, con un assetto sempre perfetto su ogni percorso. Qualunque sia il motore, dei due a benzina offerti inizialmente: un 12 cilindri a W di 6 litri da 420 CV (250 km/h autolimitati), superbamente abbinato a un cambio automatico-sequenziale a 5 rapporti pronto e docile e alla trazione integrale, tanto silenzioso da far sobbalzare quando si aziona il tergicristallo; un più «modesto», ma altrettanto prestante, seppure più rumoroso, V6 di 3.2 litri e 241 CV, trazione anteriore e, a scelta, cambio manuale a 6 rapporti o automatico, con cui la Phaeton raggiunge i 245 o i 242 km/h (in Germania si può). A questi due, ma solo fra un anno, si aggiungerà il meglio della gamma: un V10 Tdi che più che la potenza di 313 CV, la più alta finora per un turbodiesel, sviluppa la spaventosa coppia di 750 Nm a partire da 2000 giri. E allora, forse, le due rivali tedesche incominceranno a tremare.

### il legale

## Omicidio colposo, meglio patteggiare

avv. Franco Assante

L'applicazione della pena su richiesta è stata introdotta nel nostro ordinamento con il codice di procedura penale vigente. Trattasi di un «rito premiale», così definito perché sul calcolo finale della pena si applica una riduzione fino ad un terzo, anche se sono già state applicate riduzioni di un terzo della pena per effetto della concessione di attenuanti (come le cd generiche, che quasi mai si negano a chi è incensurato). Il rito è particolarmente vantaggioso nei casi di omicidio colposo.

L'applicazione della pena su richiesta, il cd «patteggiamento», comporta le seguenti conseguenze: 1) la concessione di circostanze attenuanti vale solo per la determinazione della pena da adottare in concreto all'imputato, ma non per beneficiare dell'istituto della prescrizione del reato in seguito all'abbreviazione dei termini di prescrizione stessi conseguenti alla modifica della pena editale. In definitiva, il meccanismo delle riduzioni non può portare a conseguenze diverse da quelle volute dal legislatore e cioè di determinare la pena attraverso un accordo tra il PM e l'imputato (Sez. Un. Pen. 21.06.2000, Franzo).

2) La sanzione amministrativa accessoria della sospensione della pena è sempre determinata ed irrogata dal magistrato, non potendo costituire oggetto dell'accordo tra il PM e l'imputato; tale sospensione non può cumularsi con quella disposta dal Prefetto e deve essere scomputata in sede di esecuzione della sentenza da quella irrogata dal giudice (Cass. Pen. 23.01.2001, Sez. IV, Benites).

3) La sentenza di patteggiamento non costituisce riconoscimento di responsabilità ai fini del risarcimento del danno alle parti lese e, quindi, non fa stato nel giudizio civile eventualmente promosso per tale fine (Cass. Pen. 30.01.2002, Sez. IV Mancini).

4) La norma del codice penale (art. 165) che prevede la possibilità, in caso di sospensione della pena (da richiedere in sede di patteggiamento), di sottoporre questa alla condizione del risarcimento del danno in favore delle parti civili, non può trovare applicazione quando la sospensione stessa viene accordata a seguito della sentenza di patteggiamento (sent. sub. n. 3). La parte civile può ottenere dall'imputato il rimborso delle spese e competenze versate al difensore (Cass. 29.12.98, Rubagotti); non, invece, dal responsabile civile - es. l'impresa assicuratrice - anche se ne è stata autorizzata la chiamata in giudizio (Cass. pen. n.190397, 4.02.1992).

Sul mercato/1 In vendita la gamma aggiornata dell'originale sei posti di Torino

## Fiat Multipla 2002, anche a Gpl

Più che un restyling, la Fiat Multipla «model year 2002» ha subito una vera e propria revisione in tanti comparti. Ai lievi ritocchi in abitacolo, che prevedono nuovi tessuti e la possibilità di optare per la plancia in PVC anziché in tessuto, ai 5 nuovi colori di carrozzeria che portano il totale a 13, fanno riscontro ben più importanti aggiornamenti a livello tecnico e di allestimento. Innanzitutto, ai già noti motori a benzina di 1.6 litri 16 valvole da 103 CV e Diesel common-rail 1.9 JTD da 115 CV, e ai due propulsori a metano (la versione Blupower) e a sistema ibrido metano-benzina (la Bipower) si aggiunge ora anche quello alimentato a benzina e Gpl: si chiama Gpower, è equipaggiata con mono o bi-bombola sotto il pianale, è prodotta ad Arese, dunque certificata e garantita. Particolarità di questo motore è che il gas propano liquido non viene vaporizzato, bensì iniettato direttamente nel motore allo stato liquido. Con questa soluzione la Multipla assicura un'autonomia di 350 km col serbatoio singolo, e di 620 km con quello doppio. In più, da Torino richiamano l'attenzione sul fatto che tale carburante oltre ad essere



economico (costa circa la metà della benzina) ed ecologico, è anche esente da sovrattasse. I prezzi: 19.700 e 21.610 euro rispettivamente per SX e ELX, i due allestimenti previsti su tutta la gamma Multipla, arricchita nelle dotazioni di serie e nella lista degli optional, tra i quali gli airbag a tendina e tre livelli di Connect (il sistema Fiat per l'info-mobilità). Una ulteriore novità

importante in fatto di sicurezza è l'adozione di freni a disco anche sulle ruote posteriori. Inoltre su tutte le versioni è stato migliorato il comfort delle sospensioni e è stato adottato l'alzacristallo elettrico a impulso per il finestrino del guidatore. La Multipla 2002, così rivista, presenta un listino che va dai 17.920 euro della 1.6 SX ai 22.210 euro della 1.9 JTD ELX. r.d.

Sul mercato/2 Nei primi quattro mesi di commercializzazione raddoppiati gli ordini

## Nissan Primera, design vincente



Quando andammo a vedere e provare la nuova Nissan Primera in occasione della presentazione alla stampa internazionale, ne scrivemmo in modo entusiastico. Ha una bella forma, è molto spaziosa, è equipaggiata con ottimi motori a benzina (1.8 e 2.0 16v) e turbodiesel a iniezione diretta (il 2.2 TDDI), è allestita già nella versione «base»

(si fa per dire) Acenta con tutto il meglio delle nuove tecnologie e dell'elettronica: full airbag, ABS più EBD più Brake assist, climatizzatore automatico, impianto Hi-Fi con mono CD, kit telefono integrato, retrocamera Magic Eye, tergicristallo con sensore pioggia, cerchi in lega da 16", display centrale a colori e computer di bordo. A tanta grazia,

l'allestimento superiore Tekna aggiunge i sedili in pelle, riscaldabili e regolabili elettricamente, il navigatore satellitare DVD, l'impianto audio a 8 altoparlanti e i cerchi da 17". E cosa che non guasta, non esagera col listino: da 21.400 a 25.400 euro (mille euro in più per le versioni station wagon, che però ha un design meno innovativo). Insomma, una delle poche berline sul mercato capaci di incantare anche gli amanti delle due volumi compatte. Ebbene, il nostro giudizio sembra sia condiviso anche dal pubblico. A quanto riferisce la Nissan Italia, l'acquisizione degli ordini clienti tocca cifre record: il cumulato di gennaio-aprile è stato di 3.568 unità, il 96% in più rispetto alle 1.818 unità dei primi quattro mesi del 2001. Inoltre, fra le motivazioni di acquisto della berlina, scelta dal 48% dei clienti, al primo posto c'è proprio il design «esclusivo». Quanto ai motori, il preferito (dal 70%) è il 2200 cc. TD common rail, sicuramente ben prestante e, a nostro avviso, il più equilibrato in termini di prestazioni e consumi. r.d.