Finalmente approvato il principio: il progetto governativo contiene però molti limiti

Assicurazione obbligatoria (ma le tariffe non calano)

Passato alla Camera, il provvedimento, per divenire operante col prossimo anno deve ottenere il sollecito voto del Senato - Le norme principali della legge - Un grosso guadagno riservato alle società private - Una garanzia (limitata) contro i pirati delle strade

Nel 1970, se la commissione Industria del Senato approverà tempestivamente il disegno di legge governativo, già votato dalla corrispondente commissione della Camera, in Italia nessuno potrà circolare con il proprio veicolo a motore, o natante, senza essere in possesso di una polizza di assicurazione. Si verrà così a porre fine all'attuale situazione, a causa della quale il 20 per cento degli autoveicoli e l'80 per cento circa dei motoveicoli risultano scoperti da garanzia assicurativa. L'approvazione del disegno di legge, pertanto, colmerà una lacuna grave della nostra legislazione e finalmente porrà l'Italia alla pari con le altre nazioni europee che, con la sola eccezione della Spagna e del Portogallo, da anni hanno reso obbligatoria l'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli.

Quella data dal progetto governativo è una soluzione niente affatto soddisfacente anzitutto — come dimostreremo più avanti — per ragioni di principio e poi, perchè contiene numerosi limiti, contraddizioni, discriminazioni, ecc.

Guardiamo ora in sintesi la legge approvata.

1) Debbono essere obbligatoriamente assicurati tutti i veicoli a motore posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate, nonchè i motoscafi e le imbarcazioni di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate muniti di motore entro o fuoribordo di potenza superiore ai 3 HP.

2) L'assicurazione obbligatoria non spiega il suo effetto nei confronti dei trasportati, a meno che non lo siano da veicoli destinati ad uso pubblico, dagli autobus destinati ad uso privato e dai veicoli ad uso privato da noleggiare con conducente o da natanti adibiti a servizio pubblico.

3) L'assicurazione è egualmente valida nel caso che il veicolo sia posto in circolazione contro la volontà del proprietario, usufruttuario o acquirente con patto di riservato dominio, salvo l'azione di rivalsa dell'assicuratore verso il conducente.

4) Sono esclusi dall'assicurazione i ciclomotori (50 cc. a meno che una legge non ne imponga la targatura) e le macchine agricole.

5) Lo Stato dovrà provvedere a disciplinare l'assicurazione dei propri veicoli, con altro provvedimento, entro e non oltre il 31 dicembre 1970, ove non provvedesse, dal gennaio 1971 i veicoli dello Stato saranno assoggettati all'obbligo assicurativo in virtù della legge approvata (è stato un emendamento dei comunisti a imporre tale limite temporale).

6) Per i danni prodotti dagli stranieri (che sono assoggettati anche essi all'obbligo assicurativo al momento dell'ingresso in Italia) sarà possibile convenire questi in giudizio notificando la citazione preso l'assicurazione italiana scelta come corrispondente della compagnia straniera.

7) Il danneggiato ha azione diretta per il risarcimento nei confronti dell'assicuratore, entro i limiti delle somme per le quali è stata stipulata l'assicurazione.

8) Nel corso del giudizio civile o penale, gli aventi diritto al risarcimento che vengano a trovarsi in stato di bisogno e qualora da un sommario accertamento risultino gravi elementi di responsabilità a carico dell'investitore, possono ottenere dal giudice, con ordinanza immediatamente esecutiva, l'assegnazione di una somma entro i limiti dei quattro quinti della presumibile entità del risarcimento che sarà liquidato con la sentenza.

9) Le polizze in corso all'atto dell'entrata in vigore della legge (e cioè entro sei mesi dalla definitiva approvazione della stessa) che avessero massimali più bassi dovranno adeguarsi ai nuovi massimali fissati per legge **per i motoveicoli ad uso privato** 15 000 000 con il limite di un milione per danni alle cose e animali per motoveicoli di cilindrata non superiore ai 150 cc, 20 000 000, con il limite di 1.500 000 per danni alle cose e animali per i motoveicoli di cilindrata superiore ai 150 cc. 15 000 000 per ogni persona danneggiata, **per le autovetture ad uso privato:** 25 000.000 per ogni sinistro, con il limite di 3 000 000 per danni alle cose e animali, 15 000 000 per ogni persona danneggiata.

10) L'azione legale per il risarcimento del danno non potrà essere promossa prima che siano decorsi 60 giorni dalla richiesta formulata alla compagnia di assicurazione dell'automezzo investitore, a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento all'assicuratore.

11) I veicoli debbono circolare muniti di un certificato di assicurazione e con esposto, in modo ben visibile e nel posto prescritto, il contrassegno rilasciato dal proprio istituto assicurativo; i contravventori a tale disposizione saranno puniti con la sanzione amministrativa da L 1 000 a L. 10 000. Coloro che pongono in circolazione veicoli o natanti o coloro che consentono alla circolazione dei medesimi senza che siano coperti dalla assicurazione sono puniti con **l'ammenda fino a L. 300.000 e con l'arresto fino a 3 mesi.**

Un emendamento comunista tendente a far devolvere al fondo di garanzia per le vittime della strada le somme riscosse a tale titolo è stato respinto dalla maggioranza.

12) Gli aventi diritto al risarcimento nei confronti di assicurati presso imprese che, alla data della pubblicazione della presente legge o a quella in cui essa entra in vigore (trattasi, come risulta evidente degli assicurati con la Mediterranea) si trovano in stato di liquidazione coatta, possono ottenere dal fondo di garanzia il pagamento del residuo danno che non fosse stato loro pagato a seguito della ripartizione dell'attivo, solo però per le somme eccedenti le 100 000 lire. Tali disposizioni si applicano anche in favore degli assicurati che abbiano risarcito il danno agli aventi diritto.

13) Presso l'INA viene istituito il «fondo di garanzia per le vittime della strada» per il risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli o dei natanti per i quali vi è obbligo di assicurazione e che non risultano identificati o coperti da assicurazione. Tale fondo viene alimentato mercè il versamento da parte delle varie compagnie di assicurazione di un contributo da determinarsi annualmente in una percentuale, nella misura massima del 3 per cento del premio incassato per ciascun contratto relativo all'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile.

Il fondo, sorto per garantire comunque un risarcimento alle vittime della strada, non assolve del tutto a tale funzione e crea inaccettabili sperequazioni per i danneggiati da veicoli non identificati. Infatti in caso di morte, la somma massima risarcibile è di 5 milioni e, in caso di lesioni queste verranno risarcite entro i massimale di cui sopra e solo nel caso che l'invalidità temporanea sia superiore a 90 giorni e l'invalidità permanente superi il 20 per cento. Una proposta dei comunisti di ridurre almeno i 90 giorni a 40 e l'invalidità permanente dal 20 al 10 per cento è stata respinta dalla maggioranza con la speciosa argomentazione che occorre evitare aggravi di spese per il fondo e le frodi da parte dei danneggiati (come se queste fossero possibili per somme superiori e non anche per somme inferiori). Inoltre, mentre per tutti gli altri casi per la valutazione del danno si fa riferimento al guadagno effettivo della vittima, nel caso di veicoli non identificati si prende a base il reddito denunciato o accertato risultante dalla dichiarazione annuale dei redditi.

Si pensi per un attimo a tutti i pirati della strada e ci si renderà conto del danno che tali limitazioni produrranno alle persone investite da veicoli non identificati.

14) Le tariffe-premi vengono formate dalle imprese assicuratrici ed approvate dal ministero dell'Industria al fine di stabilire la congruità di tali tariffe, è istituito un conto consortile al quale le compagnie dovranno far confluire il 2% dei premi incassati. Tale conto non assolve minimamente ai compiti che il governo pretende di attribuire allo stesso.

La formazione delle tariffe non può essere desunta, come pretende di fare l'art 14, «sulla base delle risultanze della rilevazione statistica annuale dei rischi assunti dalle imprese, dei sinistri verificatisi e, (originariamente al posto di «e» vi era un «o», ancora più limitativo, modificato su proposta dei comunisti - N d r) di ogni altro elemento utile alla conoscenza dell'andamento dell'assicurazione della responsabilità civile», perchè tutti sanno come, con l'attuale legislazione sulla società per azioni, gli «altri elementi utili» sfuggono in effetti ad una concreta ed effettiva valutazione, mentre il semplice conteggio dei premi incassati e delle somme sborsate a titolo di risarcimento non dà pienamente il senso dei guadagni realizzati dalle imprese assicuratrici. Manca quindi l'elemento più importante per la valutazione della congruità delle tariffe, essendo del tutto evidente che sarà sempre possibile alle imprese assicuratrici manipolare i bilanci e dimostrare addirittura di essere in passivo, tanto da giustificare una richiesta di aumento delle tariffe.

Già oggi le compagnie sostengono che il ramo responsabilità civile non è attivo, perchè si limitano a fare il solito «conto della serva» fra entrata ed uscita. Fanno finta di ignorare gli enormi guadagni che realizzano attraverso la utilizzazione del denaro (speculazioni edilizie, finanziamenti alle industrie, ecc.) nel periodo intercorrente fra gli incassi dei premi ed il pagamento dei danni, tale periodo viene valutato mediamente in mesi 18.

A questo punto gli utenti della strada soggetti all'obbligo assicurativo si chiederanno se le tariffe aumenteranno o diminuiranno.

Essendo obbligati all'assicurazione tutti coloro che allo Stato non risultano assicurati si sarebbe portati a rispondere che diminuiranno. In effetti sono in molti a dubitare di tale affermazione ed in primo luogo il governo che, proprio in previsione degli aumenti di tariffe, ha rinunciato al 5 per cento dell'imposta sui premi stabilita dalla legge 29 ottobre 1961 n 1216. Ma vi sono vari elementi che inducono a ritenere che difficilmente i premi potranno essere ridotti in primo luogo perchè la fornitura del contrassegno e l'invio al conto consortile comportano un inevitabile aumento delle spese, in secondo luogo perchè le compagnie, per consentire al ministero dell'Industria, di valutare la congruità delle tariffe, sono costrette a devolvere al conto consortile il 2 per cento dei premi riscossi, nonchè il 3 per cento al fondo di garanzia. Trattasi di oneri che, come prevedibile le compagnie scaricheranno sugli utenti.

Si poteva evitare tutto ciò? Certamente sì, ma occorreva operare una scelta coraggiosa, quale quella sostenuta dal gruppo comunista attraverso una proposta di legge la quale prevedeva la pubblicizzazione del servizio mercè l'affidamento dello stesso all'Istituto nazionale delle assicurazioni (all'uopo abilitato ed opportunamente democratizzato). I mezzi occorrenti all'assolvimento del servizio sarebbero stati assicurati all'INA, senza procedere all'aumento del prezzo degli stessi.

In tal modo ciascun assicurato avrebbe visto assolto il pagamento del premio con il consumo del carburante ed in rapporto all'effettivo uso del veicolo sarebbero stati inutili il conto consortile ed il fondo di garanzia, si sarebbero evitate eccezioni di incostituzionalità della legge governativa già avanzate da alcuni giuristi circa l'incompatibilità dell'imposizione generalizzata in favore di istituti privati.

E' la prima volta che nel nostro Paese si istituisce una forma di obbligo assicurativo gravante su milioni e milioni di cittadini, affidandone la gestione ad imprese private che perseguono scopi di lucro senza che lo Stato possa fornire ai destinatari della legge (utenti della strada) la garanzia che i loro interessi verranno rigorosamente tutelati.

Del resto, la soluzione proposta dai comunisti era risultata ampiamente condivisa dalle categorie interessate e soprattutto dagli autotrasportatori, come è emerso da una inchiesta condotta dalla stessa TV. Ancora una volta però sugli interessi generali la DC ha fatto prevalere quelli particolari delle imprese assicuratrici, dando vita ad un provvedimento il quale, se da un lato affronta un problema reale cui è sensibile l'opinione pubblica, dall'altro lo risolve nel peggiore dei modi.

Siamo, però, profondamente convinti che l'applicazione della legge determinerà tali inconvenienti da rendere inevitabile, a non lunga scadenza, una riconsiderazione delle soluzioni date, accogliendo le indicazioni e le richieste dei comunisti.

Franco Assante
Giuseppe Amasio

TELERADIO

rai TV programmi

TV nazionale

12,30 Corso di inglese
13,00 Il circolo dei genitori
Riprende la rubrica curata da Giorgio Ponti. Questo numero è intieramente dedicato al problema dei bambini abbandonati dai genitori. Il servizio è di Alberto Caldana
13,30 Telegiornale
17,00 Il paese di Giocagiò
17,30 Telegiornale
17,45 La TV dei ragazzi
a) Immagini dal mondo, b) Frontiere dell'impossibile
18,45 Tuttilibri
19,15 Sapere
Sesta puntata di Cinema e società in Italia
19,45 Telegiornale sport
20,30 Telegiornale
21,00 Qualcosa in più
21,05 Il buco
Film di Jacques Becker. Tra gli interpreti Michel Constantin, Philippe Leroy. E' questo l'ultimo film del ciclo dedicato a Becker e fu anche, nel 1960, l'ultimo film del regista, che ricevette l'annuncio della fine del montaggio poche ore prima di morire. E' la storia di un'evasione tentata inutilmente da cinque detenuti: un racconto denso e asciutto nel quale il pessimismo di Becker non diventa mai inclinazione al patetico. Tra gli interpreti si trova anche Jean Keraudy, che era stato protagonista del fatto di cronaca cui Becker s'era ispirato
23,30 Prima visione
23,40 Telegiornale

TV secondo

16,00 TVM
21,00 Telegiornale
21,15 Andres Segovia: Il sentimento della chitarra
Per la serie «Incontri», Massimo Olmi e Luigi Durissi hanno filmato questa conversazione con il più grande chitarrista classico dei nostri tempi
22,15 Concerto sinfonico
Franco Mannino dirige brani di Mannino e Beethoven.

radio

NAZIONALE

Giornale radio: ore 7, 8, 10, 12, 13, 15, 17, 20, 23; 8,00: Musiche di Robert Schumann, Franz Schubert e Franz Liszt; 9: La comunità umana; 9,10: Sinfonie di F. J. Haydn; 10,05: Musica seria; 11,30: Una voce per voi [illegible] Gundula Janowitz; 12,05: Musica per archi; 12,53: Giorni per giorno; 13 e 15: Hit Parade; 14,45: Musiche da films; 14,45: Zibaldone italiano; 15,45: Album discografico; 16,5 [illegible] radio; 16,30: Piace [illegible]; 17,05: Per voi giovani; 19,[illegible]; prodr [illegible]; 19,30: Luna Park; [illegible]; Convegno dei Cinque; 21: [illegible]; 22,05: Orchestra diretta da [illegible] Kelmer e Roger Williams [illegible]; Poltronissima

SECONDO

Giornale radio: ore 6,30, 7,30, 8,30, 9,30, 10,30, 11,30, 12,15, 13,30, 14,30, 15,30, 16,30, 17,30, 18,30, 19,30, 22, 24; 8: Gr. [illegible] [illegible]

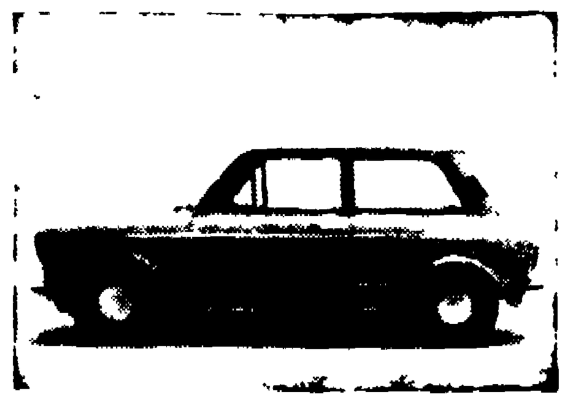
TERZO

Ore 9,30: Musiche di E. Chabrier; [illegible] Concerto di apertura; 10,45: [illegible] A. Mozart; [illegible] Novecento storico; [illegible] verso lo specchio; [illegible] Castiglioni; 16,20: Musiche di W. A. Mozart; 17,40: Jazz oggi; 18: Notizie del Terzo; 18,15: Quadrante economico; 18,30: Musica leggera; 18,45: Piccolo pianeta; 19,15: Musiche di E. Bloch; 19,50: Il Teatro di Michail Bulgakov «La corsa»; 22: Il Giornale del Terzo; 22,30: Incontri musicali romani 1969; 23: Rivista delle riviste

programmi svizzeri

Ore 18,15: Per i piccoli; 19,10: Telegiornale; 19,20: Obiettivo sport; 19,50: Yao; 20,20: Telegiornale; 20,40: Amore in soffitta; 21,55: Lavori in corso; 22,10: Rassegna folk di Lugano 1969; 22,45: Telegiornale

VISTA AL SALONE E PROVATA A RIMINI L'ULTIMA NATA DI DESIO



La «Bomba Bianchi» ancor più scattante di quel che si dice

Il tema dei costruttori era: auto per uso urbano ed extraurbano - Come è stato risolto - Le prime impressioni sono positive - A chi farà concorrenza la «A 112»? - La velocità massima della vetturetta supera i 135 km. orari

L'automobile [illegible] una di cui più si è parlato nel corso dell'anno non è più un mistero per nessuno [illegible] a un nome ufficiale «A 112» un soprannome «BB» (ovvero Baby Bianchi [illegible]) [illegible] francese [illegible] artistiche [illegible] più per il suo [illegible] ed i visitatori del Salone di Torino [illegible] modo di vederla [illegible] e di esaminarla [illegible]. Qualcuno che [illegible] ha detto che «BB» dovrebbe stare per «Bomba Bianchi» invece che per «Baby Bianchi» e, proprio per questo, si è affrettato a prenotarla, anche se i tempi di consegna — a meno che gli industriali del settore non si decidano ad accogliere le richieste dei metalmeccanici — rischiano di essere piuttosto lunghi.

Un impegno dell'Autobianchi (e della Fiat che le sta dietro) era quello di far esordire la «112» al Salone di Torino e l'impegno è stato mantenuto, l'altro impegno era quello di mettere a punto una vettura che andasse bene sia per l'uso urbano che per quello extraurbano, ed anche questo è stato mantenuto, stando almeno alle impressioni ricavate nel corso di una breve prova su base fissa e su strada che la casa di Desio aveva organizzato per la stampa due settimane fa a Rimini, a condizione che i giornalisti tenessero per sè le impressioni e le riferissero soltanto a Salone di Torino aperto.

Un discorso a parte meriterebbe questa storia delle case automobilistiche — nessuna esclusa — che orchestrano sui loro programmi prima la diffusione di voci regolarmente smentite, poi le indiscrezioni, poi le anticipazioni ed, infine, le notizie vere e proprie. Ma non è questa rubrica la sede adatta e quindi tanto vale affrontare subito il consueto discorso delle caratteristiche della «A 112» e delle sue prestazioni, anche se molti particolari sono già stati anticipati.

La «A 112» è un'automobile scattante, più scattante di quanto non affermi la stessa casa costruttrice, che indica tempi di accelerazione lievemente superiori a quelli riscontrati durante le prove da chi scrive. Secondo l'Autobianchi la «A 112», a pieno carico, con partenza da fermo, copre i 400 metri in 21,3 secondi e il chilometro in 40,5 secondi, con partenza da 30 km orari in quarta marcia copre i 400 metri in secondi 24,4 e il chilometro in secondi 45,2. Con due persone a bordo il tempo scende a 20,2 secondi per i 400 metri e a 38,5 secondi per il chilometro con partenza da fermo, a 23,4 secondi per i 400 metri e a 43,3 secondi per il chilometro con partenza a 30 chilometri orari in quarta marcia.

Non abbiamo potuto cronometrare la prova con partenza a 30 km/h in quarta, ma le prove con partenza da fermo ed uso del cambio, con due persone a bordo, hanno dato, nonostante il vento contrario, questi risultati: i 400 metri percorsi in secondi 19,622, il chilometro in secondi 38,076. Per quel che riguarda le doti di accelerazione, quindi, l'ultima nata dell'Autobianchi dà più di quanto non prometta.

Lo stesso si può dire per la velocità massima. La Casa la indica genericamente in oltre 135 chilometri orari. Durante le prove di accelerazione, nonostante avessimo staccato il piede dall'acceleratore sul secondo chilometro, siamo passati sul traguardo del 3° chilometro ad una velocità effettiva (il tachimetro indicava circa 140) di 136,8 chilometri orari.

Realizzando la «A 112» in collaborazione con la direzione della progettazione Fiat la Autobianchi ha completato la gamma delle sue vetture nelle cilindrate più diffuse in Italia. La Casa di Desio, che già produceva una vetturetta da 500 cc, una da 1200, una da 1400, adesso ne produce pure una da 900 cc. Si potrebbe pensare che la «A 112» può fare concorrenza alla «850» della Fiat. E' un'ipotesi che non può escludersi del tutto, ma è chiaro che se concorrenza ci sarà, sarà con la «Mini» ed a questo punto sembra suonare premonitore lo slogan lanciato a suo tempo dall'Innocenti «non desiderare la Mini d'altri». Ben altre cose ancora desidera il gruppo Fiat, come dimostrano i casi della Lancia.

Vediamo quindi le caratteristiche della «A 112».

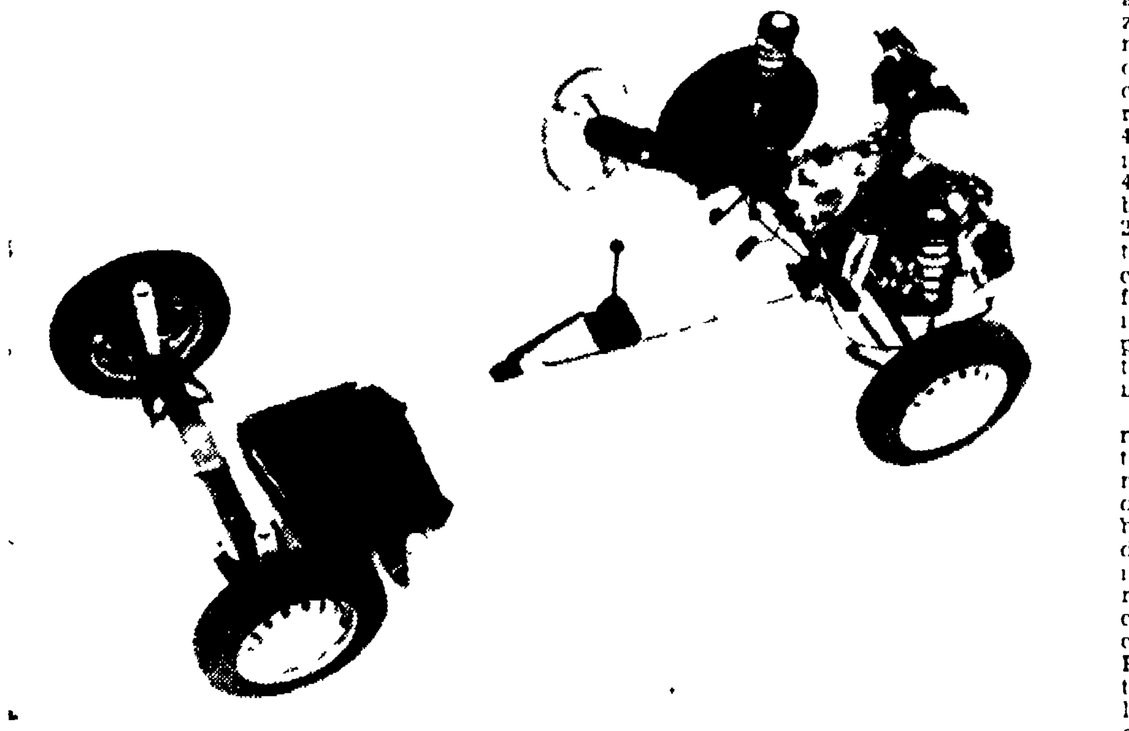
Il motore della vetturetta — derivato da quello della «Fiat 850» coupè — è un quattro cilindri di 903 cc, fornisce una potenza di 44 CV DIN, è montato trasversalmente e trasmette il moto sulle ruote anteriori. E' sufficientemente elastico da consentire di riprendere in quarta da 30 chilometri orari senza «battiti in testa». L'alimentazione è assicurata da un carburatore monocorpo invertito, dotato di filtro e presa d'aria con regolazione estate inverno. Il circuito di raffreddamento è del tipo senza perdita di liquido. Il gruppo frizione cambio-differenziale, in unico blocco è contenuto in due scatole di alluminio e la lubrificazione è completamente separata da quella del motore. La frizione è del tipo a diaframma, il cambio di velocità è con ingranaggi a cascata sempre in presa e con le quattro marce avanti tutte sincronizzate. Il comando del cambio è a leva sul pavimento.

Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti. I freni — anteriori a disco, posteriori a tamburo con correttore di frenata — hanno il circuito idraulico sdoppiato che ne garantisce in ogni caso il funzionamento su almeno un asse e sono surdimensionati grazie all'adozione di ruote di 13" per 4,00.

La linea della «A 112» è caratterizzata da una forma compatta (lunghezza m 3,23 larghezza m 1,48) sufficientemente snellita dalla coda tronca.

L'interno della «A 112» è omologato per il trasporto di quattro persone ma non è escluso che si arrivi ad una soluzione per accogliere cinque passeggeri — è sufficientemente comodo ed accogliente specie per i due posti anteriori. Ottimo l'impianto di ventilazione e di riscaldamento. Ottimo l'assetto di guida. Qualche riserva ci pare di dover fare sulla corsa della leva del cambio — troppo lunga — [illegible]

Per [illegible] — 45 chilometri su strade non sempre perfette — resta ancora da dire che la «A 112» ha dimostrato un'ottima tenuta anche nelle curve prese a velocità sostenuta. Sui rettilinei a velocità prossime a quella massima si ha un'impressione di leggerezza allo sterzo che dovrebbe però sparire con la vettura a pieno carico (la vettura a vuoto pesa 640 kg). Il motore sopporta agevolmente il fuorigiri. I consumi medi dovrebbero aggirarsi sui 7-7,5 litri di benzina per 100 km.



La «A 112» spogliata della carrozzeria per mettere in vista gli organi meccanici. Nella foto del titolo, la linea della nuova vetturetta (a sinistra) e il cruscotto (a destra) con la strumentazione molto raccolta. Si noti il volante di tipo sportivo.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

Anche senza considerare la nuova «A 112» e l'assorbimento della Lancia

Con cinque modelli inediti la Fiat la fa da padrona al Salone di Torino

Presentata la «128 familiare» - Nuove versioni dei coupé e spider «124 sport» e «Dino»

La Fiat, quest'anno al Salone dell'automobile di Torino l'ha fatta proprio da padrone e non solo perchè alla vigilia dell'apertura ha [illegible]nciato di «avere ri[illegible]» [illegible] azienda della società [illegible] assumendo la con[illegible] dell'azienda e i re[illegible] impegni» con il bene[illegible] e le congratulazioni [illegible] governo. L'ha fatta da [illegible] anche nel senso che [illegible]ntato proprio a To[illegible] maggior numero di [illegible] inediti per non dire [illegible] novità assoluta rappre[illegible] dalla «A 112» che formalmente reca [illegible] dell'Autobianchi. [illegible] delli inediti, come [illegible] annunciato, sono il [illegible] e lo spider «124 [illegible] equipaggiati con motore 1608 cc il coupè e [illegible] «Dino» equipaggiati [illegible] motori di 2418 cc [illegible] versione «familiare» [illegible] 128 [illegible]

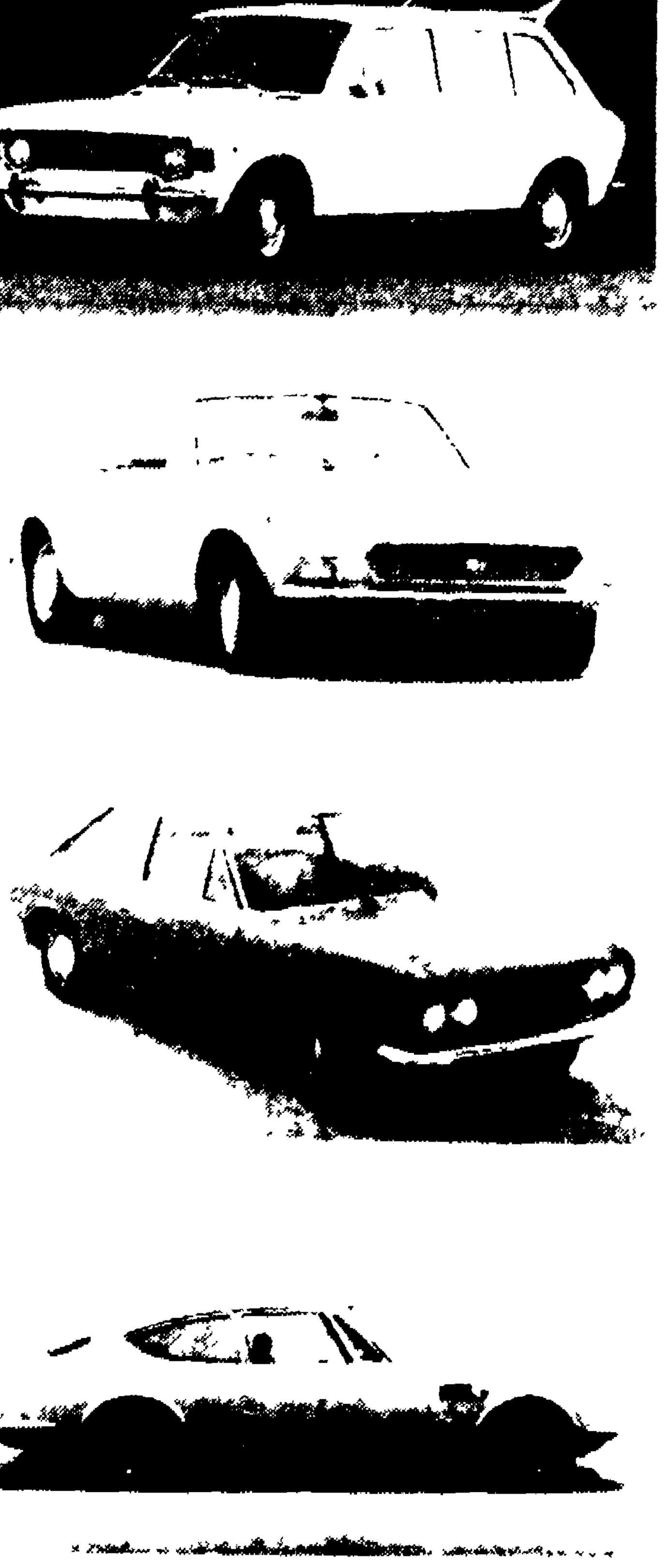
[illegible] telescopici posteriori (la molla posteriore è a tre lame) ma restano inalterate le prestazioni.

La «familiare» può trasportare 5 persone più 80 chilogrammi di bagaglio, oppure una persona più 360 kg di bagagli o di merci varie. La superficie di carico della «familiare» — con sedile posteriore ribaltato — ha queste dimensioni massime larghezza 125 cm, lunghezza 135 cm. Il piano di carico molto basso (50 cm dal suolo) agevola il movimento dei bagagli e consente un'altezza utile di 95 centimetri (lo spazio complessivamente disponibile è di mc 1,25). L'altezza della porta posteriore della «128 familiare» che è incernierata in alto, è di 75 cm. Il prezzo della vettura è di L. 1 020 000.

Per quel che si riferisce alle novità Fiat nelle vetture sportive va ricordato che oltre a lanciare le due nuove versioni coupè e spider della «124 sport» con motore di 1608 cc la casa torinese ha apportato migliorie alla meccanica e alla carrozzeria dei modelli equipaggiati con motore di 1438 [illegible]

[illegible] versioni della «Dino» [illegible] portata a 2418 cc con aumento dell'alesaggio e della corsa. La potenza è stata portata a 180 CV (DIN) e la velocità massima è diventata di oltre 205 chilometri orari per il coupè e di oltre 210 per lo spider. Maggiorata la frizione, modificate le sospensioni, impianto di frenatura a doppio circuito. La linea delle Fiat Dino coupè (Bertone) e spider (Pininfarina) è stata ulteriormente affinata. Migliorate anche le finizioni e rinnovata la disposizione degli strumenti e dei comandi sulla plancia.

I prezzi: le tre versioni della «124 coupè» da 1 milione e 600 000 a 1 680 000, la «124» spider (tre versioni) da 1 645 000 a 1 725 000, la «Fiat Dino coupè» 4 milioni e 100 000, la «Fiat Dino 2400 spider», 3 930 000.



Nella foto dall'alto in basso la «128 familiare», la «124 sport spider», la «124 sport coupé» e la «Dino coupé».