



Miscellanea

Guida più sicura su auto vecchie?

Le auto immatricolate da meno di 12 mesi hanno il 30 per cento di incidenti in più rispetto a quelle che circolano da tre anni e il doppio di quelle in strada da dieci anni. Lo ha constatato in Francia il Centro di documentazione delle assicurazioni. Il fenomeno viene spiegato col fatto che i guidatori delle auto nuove tendono a sfruttare al massimo le prestazioni, hanno percorsi medie superiori e tendono a contravvenire più frequentemente alle norme del Codice della strada. Al contrario, i guidatori di auto vecchie tendono ad assumere meno rischi.

Depurazione del gas di scarico

La System's e Water Motor ha presentato un sistema di depurazione del gas di scarico che funziona utilizzando acqua e può essere montato su ogni tipo di veicolo. Secondo la Società, la miscela aria-acqua-carburante modifica il processo di combustione determinando un nuovo rendimento termico e variando la composizione chimica del gas di scarico.

Alcool al volante: tasso record

Un tasso di alcool nel sangue di 518 grammi per litro, che sembra rappresentare un record assoluto è stato accertato in Francia in un camionista della Mosella, dopo un incidente dal quale è uscito indenne. Secondo i medici il tasso riscontrato dovrebbe provocare un coma clinico mortale.

Metano per auto in Urss

Una stazione di servizio sperimentale nella quale camion e automobili appositamente progettati vengono riforniti di gas naturale invece che di gasolio è stata aperta nei pressi di Riga. È la prima di un gruppo di cinque stazioni, progettate per funzionare a metano. Sono comunque utilizzate anche gasolio. Con il gas naturale la loro autonomia è di 250 km.

Cronotachigrafo su macchine agricole

Anche le macchine agricole, compresi i trattori adibiti al trasporto su strada di persone e di merci, devono montare il cronotachigrafo se possono superare la velocità di 30 chilometri orari. L'apparecchio, che riporta graficamente l'andamento della velocità sostenuta durante la marcia, non deve essere applicato — ricorda la Confagricoltura — sui trattori che raggiungono velocità inferiori ai 30 km orari, sui veicoli atti a trasportare nove persone al massimo, conducente compreso; sui veicoli adibiti al trasporto merci, il cui peso massimo autorizzato compreso il peso dei rimorchi o dei semirimorchi, non superi le 3,5 tonnellate.

Polemiche negli Usa sulla sicurezza

I problemi della sicurezza delle autovetture continuano ad essere al centro dell'azione di gruppi organizzati di consumatori negli Stati Uniti, anche se negli Usa sono più frequenti che da noi gli interventi delle autorità in questo campo. Ma anche negli Usa non sempre le autorità a tutela della sicurezza portano a provvedimenti adeguati. Il Centro per la sicurezza automobilistica (un'organizzazione di consumatori) difende di autovetture non sanzionate dalle autorità federali hanno portato negli ultimi sei anni ad un bilancio di 20.000 incidenti con 500 morti e 7.000 feriti. Secondo lo stesso Centro una su cinque delle vetture vendute negli Usa negli ultimi otto anni è stata oggetto di un richiamo di sicurezza. Le autorità federali hanno emesso controlli tecnici effettuati dal Dipartimento federale dei trasporti non sono stati effettuati dai costruttori. Il Centro per la sicurezza automobilistica ha accusato il Dipartimento federale dei trasporti di non aver emesso controlli tecnici effettuati dal Dipartimento sono fortemente diminuiti durante l'amministrazione Reagan.

Traffico di droga in moto

In Colombia i trafficanti di droga si servono prevalentemente della motocicletta per il trasporto degli stupefacenti. Per questo è stato stabilito che chi vende una moto di cilindrata superiore ai 125 cc deve comunicare alle autorità entro 24 ore il nome dell'acquirente. Per spostarsi in moto da una provincia all'altra, i motociclisti devono richiedere un permesso speciale.

Il legale

Il trasferimento del contratto di assicurazione

La legge consente, in caso di alienazione del veicolo, di trasferire il contratto assicurativo su altro veicolo dello stesso contraente.

L'impresa assicuratrice è tenuta, però, in tale caso a ritirare dal suo assicurato il contratto e il certificato assicurativo relativi al vecchio veicolo alienato. Se non lo fa e il primo veicolo risulta coinvolto in un sinistro stradale il danneggiato da tale veicolo può richiedere il risarcimento dei danni subiti all'assicurato di tale veicolo, migrato il passaggio di garanzia su un altro.

Il principio sancito dalla Corte di cassazione (Sez. II - 26 maggio 1984 n. 3243) trae origine dall'art. 7 della legge 990/69, il quale stabilisce che l'adempimento degli obblighi assicurativi deve essere comprovato da apposito certificato rilasciato dall'assicuratore, dal quale risulti la durata della garanzia assicurativa. L'art. 8 della stessa legge stabilisce, poi, che in caso di vendita del veicolo il contratto di assicurazione viene considerato «cessato» a meno che l'alienante non intenda farlo trasferire su altro di sua proprietà e che la garanzia per il nuovo veicolo è valida dalla data di rilascio del relativo certificato. Inoltre gli art. 9 e 14 del regolamento di attuazione della legge 990 indicano i requisiti che debbono avere il certificato e il contraente.

Da tale complesso di norme risulta l'importanza rilevante che il certificato e il contraente hanno al fine della copertura del rischio assicurativo. Basta, quindi, che il danneggiato provi che al momento del sinistro del veicolo, secondo il contraente e il certificato in dotazione all'autovettura, era assicurato con l'impresa assicuratrice perché questa possa essere convenuta in giudizio e tenuta a risarcire il danno indipendentemente dal fatto che abbia trasferito la garanzia assicurativa su altro veicolo.

Insomma il certificato di assicurazione costituisce l'unico serio e valido documento idoneo a provare che l'assicurato ha contratto una polizza assicurativa e a garantire il terzo in caso di danno, né vale provare nei confronti del terzo che vi è stato un diverso patto fra assicurato e assicuratore, perché questo non spiega i suoi effetti nei confronti del danneggiato. Questi ha l'obbligo di accertare che tipo di veicolo e targa sono quelli indicati nel certificato di assicurazione e che la garanzia è tuttora valida. In altri termini in virtù del principio dell'affidamento incolpevole il certificato qualora presenti tutti i requisiti richiesti per la sua efficacia esterna fa sorgere nel terzo danneggiato il legittimo convincimento che il veicolo sia regolarmente coperto da assicurazione per la responsabilità civile.

All'assicuratore, per evitare il sorgere di tale legittimo convincimento non resta che ritirare il certificato, se non lo fa il terzo ha diritto di essere risarcito dei danni subiti. Ma non cerchino di fare i furbi gli assicurati perché l'assicuratore ha diritto a farsi restituire dagli stessi quanto pagato al danneggiato.

FRANCO ASSANTE



La 309 tre porte arriva a febbraio

La Peugeot Italia proporrà anche l'Automatic 5 porte

A poco più di un anno dal lancio della 309 cinque porte, la Peugeot annuncia la prossima commercializzazione in Europa della versione a tre porte della vettura. Per quel che se ne sa, in Francia ne saranno prodotte otto diverse versioni mentre da noi dovrebbero arrivare quattro, quelle riprodotte, appunto, nella foto sopra il titolo.

Essendo stata progettata contemporaneamente alla cinque porte, che si è preferito commercializzare per prima, la tre porte si presenta, stando almeno alle foto, come una vettura particolarmente armoniosa ed equilibrata.

La sua introduzione sul mercato, annunciata per febbraio, ha una precisa ragione: le versioni a tre porte dei vari modelli offerti dalle Case hanno un loro particolare peso nei vari segmenti. In Spagna, ad esempio, rappresentano il 9 per cento sul totale del segmento, in Francia e in Italia sono rispettivamente attestati sull'11 e sul 13 per cento, salgono al 25 per cento in Svizzera, al 47 per cento nella Germania occidentale ed arrivano al 65 per cento in Olanda.

Nella gamma italiana, come sottolinea la Peugeot Italia, ci saranno anche delle novità assolute come la 309 GTI, che alla grintosa agilità della nuova carrozzeria aggiunge una meccanica e prestazioni decisamente sportive.

La 309 GTI utilizza infatti la meccanica della 205 GTI 1.9 il suo 4 cilindri di 1905 cc è alimentato con un sistema di iniezione della Bosch, 1 LE 2 Jetronic, che gli consente di

sviluppare una potenza di 130 Cv a 6000 giri/min. La 309 GTI è così in grado di raggiungere i 200 km orari di velocità massima e di accelerare da 0 a 100 km orari in soli 8 secondi.

Nonostante queste sue caratteristiche di velocità e di accelerazione, la 309 GTI avrà consumi relativamente contenuti. Stando alle cifre fornite dalla Casa sarà infatti in grado di percorrere mediamente 13 chilometri con un litro di carburante. In dettaglio, secondo le norme Utac, i consumi della 309 GTI sono di 8,1 litri per 100 chilometri ai 90 orari, 7,8 litri ai 120 e 10 litri nel ciclo urbano.

In considerazione delle sue prestazioni la 309 GTI sarà equipaggiata con quattro freni a disco, di cui gli anteriori ventilati.

Contemporaneamente al lancio delle versioni a tre porte la Peugeot estenderà la gamma della 309 cinque porte, proponendone una versione con cambio automatico, equipaggiata con il propulsore ciclo Otto di 1580 cc e 60 Cv. La 309 Automatic disporrà di uno starter automatico, non previsto sulle versioni con cambio meccanico.

Il cambio automatico della 309 è l'ormai collaudato 4 Hp 14 a quattro rapporti, sviluppato dalla Psa in collaborazione con la Zf. La 309 Automatic è accreditata di queste prestazioni: 16 secondi per accelerare da 0 a 100 km/h, 36,9 secondi per coprire il chilometro con partenza da fermo, 165 chilometri orari la velocità massima. I consumi per 100 km ai 90 orari, al 120 e nel ciclo urbano sono indicati rispettivamente in 8,8, 7,4 e 8,5 litri.

Qualche consiglio per guidare in inverno senza troppi rischi

Il pericolo maggiore è rappresentato dalla nebbia - Gli spazi di arresto si allungano su strada ghiacciata - Come comportarsi quando si viaggia durante una nevicata

L'inverno è una stagione difficile per l'automobilista italiano sia che abiti al Nord sia che risieda al Sud. Le variazioni delle condizioni meteorologiche registrate negli ultimi anni hanno determinato una sorta di uniformazione climatica che — se non è proprio totale nel senso dei livelli delle temperature e delle precipitazioni e della durata dei periodi di cattivo tempo — ha fatto sì che freddo, pioggia, neve, ghiaccio, nebbia possano essere incontrati un po' dappertutto nella penisola. Anche la nebbia, che sino a qualche anno fa era un fenomeno quasi esclusivo della Pianura padana, oggi compare anche sulle strade dell'Italia centrale e meridionale. Basti ascoltare i bollettini trasmessi dalla Rai, in collaborazione con l'AcI, la Società autostrade e la Polizia stradale per rendersene conto.

Non è quindi opportuno ricordare qualche norma di comportamento, qualche piccolo «trucco», che possa consentire di evitare di trovarsi in una situazione difficile e di usare così la macchina senza troppi rischi anche in condizioni meteorologiche avverse.

La situazione di guida più difficile come ogni automobilista sa, è rappresentata dalla nebbia, ossia dalla presenza nell'aria di goccioline minutissime d'acqua in sospensione. Più le goccioline sono microscopiche, più la nebbia è fitta. Le goccioline, comportandosi come tanti minuscoli specchi, riflettono infatti la luce che le colpisce, sia essa naturale che artificiale, provocando quell'«effetto muro» che può ridurre a zero la visibilità.

Contro la nebbia c'è poco da fare e quindi il consiglio migliore è quello di non mettersi in viaggio, ma se proprio non se ne può fare a meno, bisogna adottare i migliori condizioni possibili.

Per prima cosa, quindi, se si sa di dover utilizzare spesso la macchina in presenza di nebbia, è bene installare sull'auto una coppia di buoni proiettori fendinebbia.

Il fendinebbia deve proiettare un fascio di luce lamellare, senza dispersioni verso l'alto, che creerebbe abbagliamento a chi guida di notte, e un fascio luminoso, inoltre, deve essere sufficientemente largo per illuminare tutta la strada, con particolare attenzione ai bordi.

I fendinebbia non sono comodi e il toccarli, quelli migliori sono in grado di illuminare soltanto sino a 35-40 metri. Viaggiando nella nebbia è quindi necessario ridurre la velocità al massimo, per poter avere la possibilità di arrestarsi in breve



spazio, ricordando che, spesso, alla presenza della nebbia si accompagna quella del «verglas» sulla strada, per cui gli spazi di frenata diventano più lunghi: 70 metri ai 50 orari, 150 metri agli 80 orari.

Per sfruttare al massimo la poca visibilità esistente è bene preoccuparsi che i vetri della vettura siano perfettamente puliti, sia esterna-



Uno dei proiettori fendinebbia esistenti sul mercato. In questa foto: il fendinebbia della Volvo. Nella foto in alto: la scena di un incidente stradale con nebbia sull'Autostrada del Sole.

mente che internamente, e che altrettanto puliti siano i vetri dei proiettori che le luci di posizione e il «retrovisore», per consentire a chi viene dietro di noi di vederli in tempo.

Una volta in viaggio, si tengano accesi gli anabbaglianti, ma per evitare che l'occhio stia fisso troppo a lungo, si dia ogni tanto un colpo agli abbaglianti: ciò aumenterà per un attimo l'«effetto muro», ma consentirà all'occhio di distendersi un po' e di riposare.

Si tenga al centro della corsia di marcia, controllando a sinistra la riga di mezz'ora e a destra il ciglio della strada, e sia attenti a non spostarsi né da una parte né dall'altra, spostandosi troppo a sinistra si rischia di ur-

tare chi arriva in senso inverso, spostandosi troppo a destra si rischia di finire contro qualche ostacolo impreveduto.

Quando si scorgono le luci di posizione del veicolo che precede, non portarsi troppo sotto e mantenere sempre la distanza di sicurezza lasciando tranquillamente superare se qualche irrequietezza si avvicina troppo alle nostre spalle.

Di qualche aiuto durante la guida nella nebbia possono essere, se si viaggia sulla Bergamo-Brescia o sull'Autostrada del Sole, i segnaletti messi in opera da un paio di anni su alcuni tratti di queste arterie più soggetti al fenomeno. Si tratta di frecce bianche, chiamate in gergo «scapori», collocate a distanza regolare una dall'altra, che indicano la velocità delle spallate appaie scappate, secca o staccata dal supporto metallico è bene sostituire le racchette alla media.

A proposito di guida sulla neve può essere interessante ricordare, infine, che i pneumatici, radiali, che sono progettati per non irrigidirsi fino a temperature di circa 15 gradi sotto lo zero hanno una maggiore tenuta sulla aderenza dei pneumatici in condizioni di fondo stradale avverse. L'Us National Safety Council ha compiuto le seguenti rilevazioni sui pneumatici, dato un coefficiente di 100 per i pneumatici normali, l'aderenza sul ghiaccio del 50 per cento con le gomme da neve e di quattro volte con quelle munite di catene Gomme. I casi delle femmine sono pochi, ma certo le variazioni dei parametri sono al limite inferiore rispetto alla media.

Ed ecco il comportamento del marito seduto accanto alla moglie che guida.

a) Parcheggio con servosterzo (1 caso) e senza (4 casi). Nessuna variazione significativa in 4 casi. In un caso aumento, nel marito, della pressione arteriosa media (+ 35 per cento), della pressione arteriosa media (+ 38 per cento), della temperatura aumentata di 0,2 radi.

b) Marcia in città ed autostrada per 20-25 minuti. Nessuna variazione significativa in 4 casi. In un caso aumento, nel marito, della pressione arteriosa (+ 25 per cento), della pressione arteriosa media (+ 35 per cento) e della portata cardiaca (+ 32 per cento). Temperatura aumentata di 0,2 radi.

c) Marcia in città ed autostrada per 25 minuti. Nessuna variazione significativa in 4 casi. In un caso aumento, nel marito, della pressione arteriosa (+ 45 per cento medio), della temperatura e diminuita di 0,8 gradi.

d) Parcheggio con servosterzo (8 casi) comportamento sovrapponibile a quello dei maschi. In tre casi il marito si è messo dopo la prima prova nella quale era assente al fianco della moglie. In due casi, sempre per

Il cuore delle donne non teme il volante?

Il cuore delle donne non teme il volante? È il dato che pare emergere dall'indagine recentemente condotta dal cardiologo Vincenzo Baldrihi sulla relazione tra funzionalità cardiaca e guida dell'auto.

Il professor Baldrihi si era avvalso, come aveva avuto occasione di segnalare nella collaborazione delle équipe di cardiologia della clinica Gavazzoni di Bergamo e della Clinica di Bergamo, di una serie di autovetture con e senza servosterzo (BX, CX e Visa).

Dall'indagine condotta su 102 persone, giovani e anziane sane e malate è risultato che «in linea di massima l'uso dell'auto non sposta significativamente la circolazione nell'uomo. Le poche modificazioni sono tipiche delle scariche di adrenalina, che sono diverse da caso a caso e legate allo stato di irascibilità delle persone. Il cardiopatico di qualsiasi tipo non ha problemi per l'uso dell'auto (che, anzi, lo rilassa)».

Un aspetto interessante della ricerca, che vale la pena di approfondire, è quello relativo a una «sezione femminile».

Tra le 102 persone esaminate nell'indagine, basata sulla rilevazione contemporanea e continua dell'elettrocardiogramma (metodo Holter) della pressione arteriosa radiale e della temperatura corporea, c'erano infatti 12 donne. 5 delle quali operanti di bypass aorto coronario e 7 portatrici di protesi mitralica e 2 affette da sindrome cardiaca di prescrizione (in termine medico Pwp).

Questo gruppo di donne è stato sottoposto a tre prove sostenute dagli uomini, ossia parcheggio della



Una Citroën «Visa 2 Clubs», di 652 cc di cilindrata, utilizzata durante i test sulle funzionalità cardiache e la guida dell'auto.

vettura tra due automobili piuttosto vicine 20/25 minuti di guida su percorso cittadino 20 minuti di percorso autostradale e in tre casi, 130 minuti di percorso autostradale.

Il tutto è stato eseguito, volutamente con nevischio, neve, pioggia, freddo e conseguente scarsa visibilità. Nessuna prova è stata eseguita però con la nebbia. In più le donne hanno eseguito prove di parcheggio in presenza del marito. In otto casi si è studiato anche il comportamento circolatorio dei mariti seduti accanto alle mogli al volante.

Ecco quanto compare alla voce «Comportamento delle femmine rispetto ai maschi nella relazione del professor Baldrihi».

1) Parcheggio senza servosterzo (4 casi) non si sono osservate significative modifi-

ingerenza del marito si è avuto un aumento della frequenza cardiaca (+ 35 per cento), della pressione arteriosa media (+ 30 per cento) e della temperatura (+ 40 per cento), temperatura non modificata.

2) Marcia in città ed autostrada per 20-25 minuti (3 casi), non si sono osservate sensibili modificazioni del comportamento nei parametri misurati tra maschi e femmine. I casi delle femmine sono pochi, ma certo le variazioni dei parametri sono al limite inferiore rispetto alla media.

Ed ecco il comportamento del marito seduto accanto alla moglie che guida.

a) Parcheggio con servosterzo (1 caso) e senza (4 casi). Nessuna variazione significativa in 4 casi. In un caso aumento, nel marito, della pressione arteriosa (+ 25 per cento), della pressione arteriosa media (+ 35 per cento) e della portata cardiaca (+ 32 per cento). Temperatura aumentata di 0,2 radi.

b) Marcia in città ed autostrada per 25 minuti. Nessuna variazione significativa in 4 casi. In un caso aumento, nel marito, della pressione arteriosa (+ 45 per cento medio), della temperatura e diminuita di 0,8 gradi.

c) Marcia in città ed autostrada per 20-25 minuti. Nessuna variazione significativa in 4 casi. In un caso aumento, nel marito, della pressione arteriosa (+ 35 per cento), della pressione arteriosa media (+ 38 per cento), della temperatura aumentata di 0,2 radi.

d) Marcia in città ed autostrada per 25 minuti. Nessuna variazione significativa in 4 casi. In un caso aumento, nel marito, della pressione arteriosa (+ 45 per cento medio), della temperatura e diminuita di 0,8 gradi.