

motori

Una nuova berlina a tre volumi e una station wagon costruite in Brasile colmano un vuoto nel «segmento C»

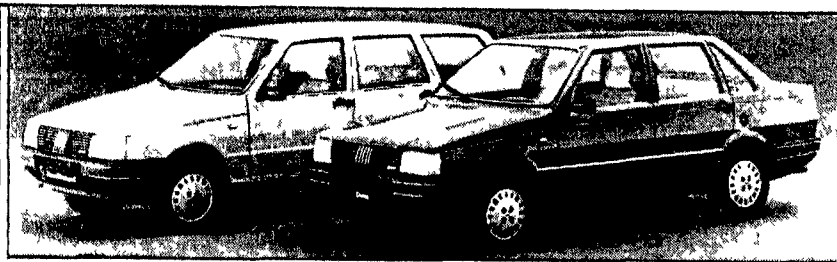
In Italia circolano ancora circa 700.000 Fiat 128, la cui età va dagli otto anni in su. Ancor più numerose — si calcola siano oltre un milione — le berline a tre volumi del segmento C di altre marche che arrancano sulle nostre strade e la cui affidabilità lascia molto a desiderare. Le condizioni di reddito degli italiani, soprattutto nell'Italia meridionale, spiegano il fenomeno, ma lo spiegano solo in parte.

Una considerevole percentuale dei possessori di queste auto, stando almeno agli esperti del mercato automobilistico, continua infatti a viaggiare su macchine malandate ed ansimanti soltanto perché non è possibile o almeno non lo era sino a venerdì scorso, sostituire con una vettura analoga nella fascia di prezzo che è propria del segmento C, che abbonda di modelli ma praticamente non dispone di berline a trazione anteriore a tre volumi.

Sulla base di queste valutazioni, alla Fiat hanno organizzato l'operazione Duna, che si ripropone di accontentare i nostalgici della 128 e, naturalmente (sia pure a rischio di una certa «canonica» della Fiat Uno e, soprattutto, della Ritmo, alla quale la Duna si affianca), di consolidare la già robustissima quota nel segmento C, che rappresenta il 18 per cento dell'intero mercato automobilistico italiano.

In questo ambito, come si sa, la Fiat ha fatto un'operazione in grande. Pur se non può disporre di più di 100.000 l'anno (l'eredità della 128 viene costruita nello stabilimento brasiliano di Belo Horizonte, che con questo modello ha raggiunto la completa saturazione produttiva) la Fiat propone la Duna praticamente sul solo mercato italiano, che in grado di assorbire tutte le vetture importate dai Brasile.

La nuova Fiat Duna (foto in alto) nelle versioni Weekend e berlina; nella foto a lato l'interno della berlina

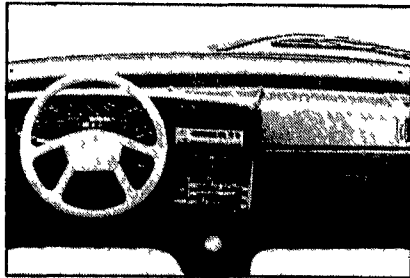


Centomila Fiat Duna l'anno per i nostalgici della 128

In due versioni e con tre motorizzazioni. Le versioni sono berlina e Weekend, i motori sono un 1116 cc di 68 Cv e un 1301 cc di 67 Cv a benzina, costruiti a Belo Horizonte come il resto della vettura, e un Diesel di 1697 cc e 60 Cv costruito in Italia, spedito in Brasile e lì montato sulle versioni a gasolio.

Questo andirivieni grava per circa 300.000 lire sul prezzo di ciascuna vettura, ma è compensato sia dai minori costi della manodopera brasiliana sia dal fatto che per la Duna non è stato necessario costruire impianti ad hoc, essendo queste macchine simili al modello a tre volumi che a Belo Horizonte viene prodotto per il mercato locale. Anche per questa ragione, scocche e pianali delle Duna sono più robusti rispetto agli standard europei delle strade del Brasile sono, generalmente, più dissestate di quelle che noi siamo abituati ad affrontare nei nostri spostamenti.

Macchine più robuste, quindi grazie alla necessità di non modificare le attrezzature e le linee di montag-



Il cruscotto della Duna è uguale per tutte le versioni e cilindrate

gio della «Fiat Automovels» ed anche macchine con allestimento unico di livello superiore, per tutte le versioni, nel perseguimento delle «economiche di scala».

Il risultato finale — come abbiamo avuto modo di constatare durante una breve prova nei dintorni di Torino, condizionata purtroppo dalla pessima condizione impraticabile delle strade innestate — è stata una macchina al top della categoria di appartenenza in quanto a confort, gradevolezza della linea, abitabilità, capacità del bagagliaio (nella berlina è di ben 503 dm e arriva a 1430 dm nella Weekend), con l'unico neo (ci dispiace per gli appassionati della 128, ma la Duna non monta i motori Fiat) di un livello di consumi più elevato, sia pure accettabilmente, rispetto a quelli ai quali ci siamo abituati.

I consumi, intendiamoci, restano comunque soddisfacenti, soprattutto se si si raffronta a quelli delle 128 (una 1300 di dieci anni fa era accreditata, da nuova naturalmente, di un consumo medio di 7,2 litri per 100 chilometri,

mentre oggi si accontenta di 6,9 litri per 100 chilometri) e alle loro prestazioni che sono decisamente migliorate (circa 145 Km orari la velocità massima per la berlina 128 con motore di 1300 cc contro i 155 della Duna 70).

Vediamoli dunque in dettaglio le prestazioni e i consumi, giacché ci siamo, anche i prezzi (chiavi in mano) delle Duna, ricordando che il numero di identificazione

banco 8,1, prezzo 11.987.500 lire. Duna 70 1301 cc 67 Cv a 5500 giri, coppia 10,3 kgm a 2500 giri, 155 Km/h, da 0 a 100 Km/h in 13,2 s, Km da fermo in 35,2 s, ripresa 38,5 s, consumo 5,2/7,1/8,3, prezzo 12.551.680 lire.

Duna Dc 1697 cc, 60 Cv a 4500 giri, coppia 10,5 kgm a 3000 giri, 150 Km/h, da 0 a 100 Km/h in 16 s, Km da fermo in 38 s, ripresa 39,8 s, consumo 4,5/6,8/6,5, prezzo 13.981.760 lire.

WEEKEND — Duna 60 motore come la berlina, per la migliore aerodinamica velocità oltre i 150 Km/h, da 0 a 100 Km/h in 16,2 s, Km da fermo in 38,4 s, ripresa 40,8 s, consumo 5,0/7,0/8,1, prezzo 13.271.360 lire.

Duna 70 motore come la berlina 158 Km/h, da 0 a 100 Km/h in 13,3 s, Km da fermo in 35,6 s, ripresa 39,1 s, consumo 5,1/7,0/8,3, prezzo 13.708.060 lire.

Duna Dc motore come la berlina, 150 Km/h da 0 a 100 Km/h in 16,2 s, Km da fermo in 38,5 s, ripresa 39,8 s, consumo 4,4/5,6/5,6, prezzo 14.593.060 lire.

E' l'ultima settimana per pagare il «bollo»

Gli automobilisti che essendo proprietari di un'automobile con più di 9 cavalli fiscali non hanno già provveduto a pagare la cosiddetta «tassa di possesso» si affrettino. Per loro questa è l'ultima settimana utile per pagare il «bollo». Coloro che possiedono automobili di cilindrata inferiore ai 9 Cv fiscali (Fiat 128 500 Citroen 2Cv e Mehari Mini 650 per intenderci) hanno invece tempo per pagare sino al 28 di febbraio.

È opportuno ricordare che chi ha ricevuto il «libretto fiscale» per le tasse automobilistiche può pagare la sua tassa presso gli uffici postali, chi non l'ha ancora ricevuto deve pagarla obbligatoriamente presso le delegazioni dell'Automobile Club d'Italia.

La tassa da pagare è la stessa dello scorso anno e, così come per l'anno scorso, sono in vigore le tariffe differenziate da regione a regione. Se la cifra indicata sul vecchio «bollo» è più leggibile, meglio controllare sulle tabelle affisse negli uffici postali e in quelli dell'AcI, arrotondando la cifra alle 100 lire superiori.

Coloro che hanno ricevuto il libretto fiscale ricordino che, se possiedono un'auto a benzina, devono utilizzare il modulo che prevede il pagamento per tutto l'anno 1987. Se possiedono un'auto a gasolio, a metano o a Gpl possono frazionare il pagamento in quattro o otto mesi, tenendo conto che anche per le auto con questo tipo di alimentazione la tassa varia da una re-

gione all'altra. Sia i possessori di auto con potenze sopra i 9 Cv fiscali che gli altri, non dimentichino di conservare oltre al nuovo, anche il vecchio bollo che attesta dell'avvenuto pagamento della tassa per evitare la spiacevolissima sorpresa di essere chiamati a pagare per una seconda volta, perché il computer dell'AcI non riesce, magari per un errore di trascrizione di un dato, ad aver conferma dell'avvenuto pagamento.

A questo proposito, agli automobilisti che stanno ricevendo le ingiunzioni di pagamento per il «bollo» del 1983 e che non sono più in possesso della ricevuta o non sono in grado di rintracciarla, l'Unione nazionale consumatori consiglia di fare ricorso.

In contrasto con il ministero delle Finanze, l'Unas suggerisce di ricorrere, secondo le modalità specificate nello stesso avviso di pagamento, sostenendo di aver distrutto la ricevuta il giorno 6 gennaio 1986. Quel giorno infatti era decaduto il decreto 6 novembre '85 e non era stato ancora pubblicato, cosa che avvenne il giorno dopo, il nuovo decreto che mutava i termini della prescrizione.

Sempre a proposito di tasse da pagare vale ancora la pena di ricordare che con la «tassa di possesso», va pagata anche quella dell'autoradio e che è tempo di provvedere anche al pagamento del «bollo» della patente. Per il bollo della patente, comunque, c'è tempo sino al 28 febbraio. I bolli sono venduti dall'AcI e dalle tabaccherie.

Anche per la Ascona Cd il motore di 2 litri della Opel Kadett Gsi



La versione 1987 della Opel Ascona Cd è disponibile con il propulsore di due litri ad iniezione già montato sull'Omega e sul nuovo Kadett Gt. Ne ha dato notizia la General Motors Italia precisando che così la Ascona Cd dispone di una potenza di 115 Cv Din a 5600 giri/minuto.

Anche alla carrozzeria della Ascona Cd modello 1987 nella foto sopra sono state apportate migliorie di carattere estetico e funzionale. Nel frontale la griglia ha un nuovo disegno ed è dello stesso colore della carrozzeria. Lo spoiler presenta una nuova profilatura ed è anch'esso dello stesso colore della carrozzeria, con il bordo inferiore in nero. Anche i paraurti è stato ridisegnato per accoppiarlo meglio con l'estetica dei gruppi ottici. L'indicatore delle luci di direzione dei fari è ora di vetro trasparente e non più arancione.

Lateramente le modanature con il gocciolatoio sono di color antracite. Sul retro della Ascona Cd, infine, si nota il nuovo disegno dei gruppi ottici e la nuova profilatura delle modanature.

Ricordando che il prezzo, chiavi in mano della nuova Ascona Cd 2.0i è stato suggerito in 17.608.000 lire, la G.M. Italia sottolinea che nel prezzo della Ascona sono compresi come equipaggiamenti standard — tra i quali il tetto apribile il computer di bordo gli specchi retrovisori esterni riscaldabili elettricamente ecc. — accessori che altre marche offrono con sovrapprezzo.

I soli optional offerti per la Opel Ascona Cd 2.0i sono gli alzacristalli elettrici posteriori, i sedili regolabili anche in altezza, i cerchi in lega e le sospensioni posteriori regolabili in altezza.

L'innovazione più importante di cui ha beneficiato la Ascona Cd è comunque il motore. Confrontato con il 1.8 Ohc il 2.0i presenta — ricorda la Casa — le seguenti migliori forze inerziali ridotte grazie al nuovo tipo di pistoni ridisegnati e costruiti in lega leggera nuovo albero motore nuove valvole di aspirazione e di scarico miglioramento della termodinamica e del sistema di lubrificazione, blocco motore di peso ottimizzato minori vibrazioni miglioramento della coppia e della risposta del motore al pedale dell'acceleratore consumo inferiore grazie alla riduzione degli attriti.

Oltre che del sistema di alimentazione Monotronico, che consente sempre un'ottimizzazione dei consumi, la nuova Ascona Cd 2.0i è munita del sofisticato sistema di autodiagnostica elettronica, già montato sulla Kadett Gsi, denominato «Tech 1».

Con il nuovo motore, che ha una cilindrata effettiva di 1998 cc, una potenza, come s'è accennato, di 115 Cv a 5600 giri ed una coppia di 17 kgm a 3000 giri, la Opel Ascona Cd 2.0i è in grado di raggiungere una velocità massima di 187 Km orari e di

accelerare da 0 a 100 Km/h in 13,1 secondi. I consumi sono così indicati dalla Casa per la versione con cambio manuale a cinque marce 6,8 litri per 100 Km al 90 orari; 8,8 litri al 120 orari; 10,8 litri nel ciclo urbano.

Ricordiamo che la Opel Ascona Cd è lunga 4366 mm, larga 1668, alta 1395 e che passo e carreggiata sono, rispettivamente, di 2574 e 1408 mm. Il suo bagagliaio ha una capacità di 510 litri. Il peso massimo trainabile è indicato in 1100 chilogrammi.

Il legale

Rigorosa la legge più per chi guida che per il pedone

La IV sezione penale della Corte di Cassazione, con sentenza del 24 febbraio 1986 n. 1640, ha ribadito le condizioni in virtù delle quali un conducente che investe un pedone possa essere considerato esente da colpa.

Fermo rimanendo che in virtù dell'art. 2054 cod. civ. il pedone ha sempre diritto di essere risarcito dei danni subiti a seguito di investimento stradale, a meno che il conducente del veicolo non dimostri di aver fatto tutto il possibile per evitare l'evento, permane la responsabilità del conducente nel caso in cui il pedone subisca lesioni o muoia.

La giurisprudenza del Supremo Collegio è attestata su posizioni di estremo rigore nei confronti dell'automobilista, mentre appare sufficientemente tollerante nei confronti del pedone.

Per poter essere esente da colpa si richiede, infatti, all'automobilista una condotta di guida attenta e rigorosa, esente da qualsiasi violazione, anche la più insignificante. Insomma il conducente di un veicolo deve essere rispettoso sia delle norme specifiche che gli impongono una speciale condotta di guida, sia delle norme di comune prudenza e diligenza.

L'evento di danno, cioè, deve trovare la sua causa in una condotta del pedone che non sia prevedibile, estranea alla diligenza ed alla prudenza osservata dal conducente del veicolo, per sintetizzare questa è indenne da responsabilità solo se non gli sia stato possibile il tempestivo avvistamento del pedone. Se invece questo era visibile il conducente deve tener conto dei movimenti prevedibili o scoperti del pedone medesimo e deve adeguare la sua marcia a tali eventualità.

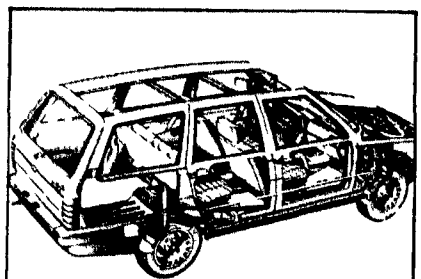
Naturalmente, il pedone che si comporta in maniera imprudente concorre nella produzione dell'evento ed il risarcimento dei danni subirà una decurtazione pari al suo concorso di colpa.

Al pedone, comunque, non conviene quasi mai sporgere querela contro l'investitore ed affrontare l'alea di un giudizio penale perché godendo della presunzione prevista dall'art. 2054 C.C. avrà certamente diritto al risarcimento dei danni, anche se il magistrato potrà sempre valutare se per caso abbia concorso nel suo comportamento alla produzione dell'evento. Ma la prova per il conducente del veicolo sarà certamente più difficile di quella che il pedone potrà fornire in sede penale.

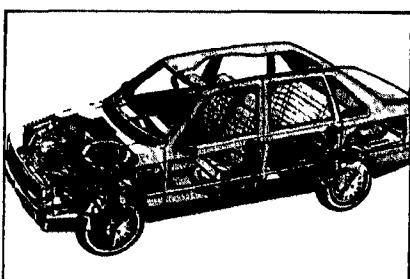
FRANCO ASSANTINI

Una meccanica molto robusta

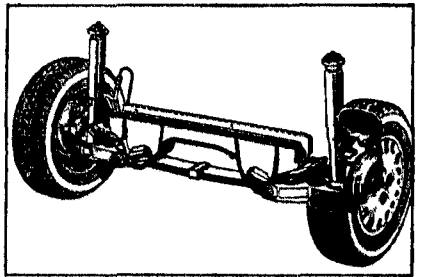
È conseguenza di una progettazione effettuata in previsione dell'uso sulle strade brasiliane - Sospensioni a quattro ruote indipendenti - Le caratteristiche dei motori e del cambio — Gli allestimenti



La Duna Weekend vista in trasparenza



Nella trasparenza della Duna berlina si noti la posizione delle ruote di scorta



La sospensione posteriore a ruote indipendenti della Duna



Il piano di carico della Weekend è a soli 40 cm dal suolo

anche per il retrotreno dove l'elemento elastico è costituito da una balestra trasversale a tre lame appoggiate ai bracci e al telaio con l'inserimento di lusselle di gomma. La balestra ha anche funzione di stabilizzazione negli scuotimenti asimmetrici delle ruote. Questa

sospensione — secondo i tecnici della Fiat — oltre a consentire la migliore tenuta di strada e un elevato confort anche su terreni sconnessi e nell'inserimento della vettura in curva, limita la variazione di assetto della macchina a pieno carico. L'impianto frenante delle

Duna è del tipo misto freni anteriori a disco posteriori a tamburo con ganascce auto-centranti e recupero automatico del gioco tra ganascce e tamburo. L'impianto comprende anche servofreno a depressione e correttore di frenata sulle ruote posteriori.

Tutte le versioni della Duna hanno il cambio a cinque marce. Rapporti a coppia finale di riduzione sono stati

calcolati — sottolineano alla Fiat — con l'obiettivo di ridurre i consumi senza penalizzare le prestazioni. Il risultato sembra essere una prima e una retromarcia molto corte per favorire gli spunti (pendenza massima superabile a partire dal 31 per cento) una quarta prestazionale ed una quinta lunga «di riposo» (salvo che sulle versioni Diesel) che raggiungono la velocità massima in quinta). Si è