

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Il risarcimento quando chi investe è sconosciuto

Non risulta che, fino ad oggi, il governo o il ministro dell'Industria abbiano provveduto a presentare alle Camere un disegno di legge con il quale, in ossequio alla sentenza della Corte costituzionale del 10/12/1987, vengano determinati i nuovi massimali da applicare nel caso che la vittima della strada abbia subito un danno a seguito di investimento da veicolo sconosciuto.

Compiendo, infatti, un atto di giustizia - più volte, ma inutilmente, reclamato dalla stampa, dalle forze politiche e da operatori del Diritto - la Corte costituzionale con la sentenza n. 516 ha dichiarato la incostituzionalità dell'art. 21, primo comma, della legge 24 dicembre 1969 n. 990, nella parte in cui non ha adeguato il massimale previsto in sede di approvazione della legge «con il massimo di L. 15 milioni per ogni persona sinistrata nel limite di lire 25 milioni per ogni sinistro» quando «dal sinistro siano derivate la morte o una inabilità temporanea superiore a 90 giorni, o una inabilità superiore al 20%».

Tali massimali in tutti questi anni sono rimasti immutati, mentre quelli riguardanti i danni prodotti da veicoli non assicurati o assicurati con società poi poste in liquidazione coatta amministrativa sono stati aumentati sia per adeguarli a quelli europei, sia per ovviare agli effetti negativi della svalutazione.

Assurda discriminazione verso i danneggiati da veicoli rimasti sconosciuti, che si sono visti liquidare per danni, molte volte gravissimi, l'esigua invariabile somma di L. 15 milioni, che si riduceva ulteriormente quando ad essere danneggiati erano più persone, perché in tal caso i loro danni non potevano superare complessivamente i 25 milioni (massimale catastofale).

Il problema era stato sollevato dal Tribunale di Milano, con ordinanza del 16/6/1986, che aveva rinviato gli atti alla Corte costituzionale ritenendo che sussistesse una disparità di trattamento fra chi subiva un danno da veicolo

rimasto sconosciuto e gli altri danneggiati. La Corte costituzionale, rivedendo in parte un precedente orientamento, ha riconosciuto che le somme pagate dal Fondo di garanzia a titolo di risarcimento non hanno il carattere «indennitario», ma di un vero e proprio risarcimento e, pertanto, non era giustificata la disparità di trattamento legislativamente fissata da sinistri.

Va ricordato che in tutti questi anni il Fondo di garanzia si è opposto, anche sul piano giudiziario, a chi, senza rinnegare l'indubbia caratteristica di umana solidarietà, si batteva per ritenere non conforme al principio dell'art. 3 della Carta costituzionale, la disparità di trattamento fissata dal legislatore (malgrado che al momento della approvazione della legge vi fosse stato chi aveva già rilevato l'esigenza di un equo trattamento), pur essendo il Fondo alimentato dai contributi degli assicurati, costretti a versare la maggioranza tariffaria determinata dal ministero dell'Industria. Per anni poi, era stato sostenuto che, stante il carattere indennitario del risarcimento, il massimale di 15 milioni non andava rivalutato per effetto del ritardo nel pagamento o che, a chi era stato investito da veicolo rimasto sconosciuto, non andavano riconosciuti i danni morali. La Magistratura aveva mostrato profonda indecisione in materia, anche perché la stessa Corte costituzionale, con sentenza n. 202 del 29/12/1981, aveva respinto l'eccezione di incostituzionalità della norma, riconoscendo la natura indennitaria della prestazione.

Ora la sentenza della Corte costituzionale pone fine ad incertezze e rende giustizia a tali danneggiati.

Il legislatore dovrà fissare con legge i massimali minimi; nel farlo potrà anche non adeguarli a quelli previsti per tutti i veicoli, perché la sentenza non l'obbliga a tale adempimento, anche se dovrà renderli congrui.

Ci auguriamo che si comporti riconoscendo eguali diritti a tutti i danneggiati, indipendentemente dal fatto che l'investitore sia o meno sconosciuto.



Una lunga prova su strada fa soltanto rimpiangere che la vettura non disponga di una manciata di CV in più

Le nuove BMW Serie 5 «oggetto del desiderio»

La domanda è nettamente superiore all'offerta. Non sono pochi coloro che, pur avendola prenotata già da qualche mese, dovranno accontentarsi di andare in vacanza ancora con la vecchia automobile. È diventata un vero e proprio «oggetto del desiderio». In BMW c'è soddisfazione ma anche preoccupazione: la Serie 5 piace molto, ma la disponibilità è limitata.

Sembra proprio di essere tornati ai vecchi tempi, quando per avere una BMW bisognava aspettare mesi e mesi, quando erano i clienti che si recavano nelle concessionarie e non erano i concessionari ad andare a caccia del cliente.

Il debutto della Serie 5, quanto a interesse da parte della clientela, è avvenuto nel pieno rispetto delle previsioni. La nuova immagine di prodotto altamente tecnologico la BMW se l'era sapientemente giocata già da un paio d'anni con i prestigiosi modelli della Serie 7. E dunque la Serie 5 degli anni 90 si è presen-

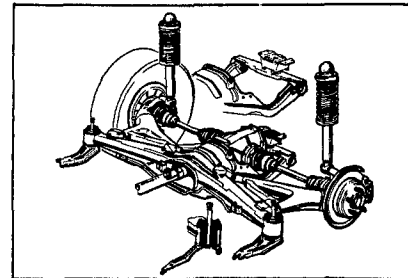
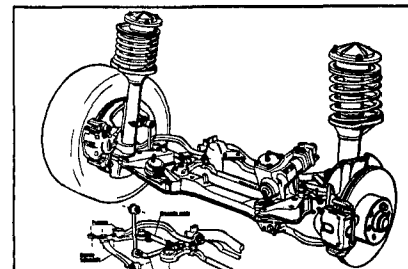
tata sui mercati, due mesi fa, in un'atmosfera di rinnovato entusiasmo per la produzione contrassegnata dal doppio scudetto.

Ora Karl H. Geringer, che guida la riscossa della BMW in Italia, ha le sue gatte da pelare per cercare di accontentare quanti hanno deciso, con la Serie 5, di tornare all'antico amore. In un primo momento da Monaco avevano deciso di assegnare all'Italia, per quest'anno, soltanto 5.000 esemplari della Serie 5 (la produzione totale è stata impostata sulle 120 mila unità annue). Le insistenze di Geringer hanno convinto Monaco ad aggiungere altre 2.000 unità. Che comunque non saranno sufficienti per far fronte ad una domanda che preme vigorosa da ogni angolo della penisola.

Per capire ancor meglio il «fenomeno Serie 5» abbiamo sottoposto ad una lunga prova su strada il modello maggiormente richiesto di questa gamma: la BMW 520i.

La berlina è equipaggiata con il moderno sei cilindri in linea a iniezione elettronica di 1990 cc da 129 cv a 6000 giri e con una coppia massima di 17,7 kgm a 4000 giri. È un propulsore di modernissima concezione, che risponde in maniera egregia alle esigenze di un motore moderno, in rapporto di compressione, carburazione ottimale dovuta al disegno della camera, riduzione del consumo ai bassi regimi grazie all'impiego di candele ad elettrodo avanzato, alimentazione precisa del carburante per mezzo dell'iniezione sequenziale, minime resistenze fluidodinamiche nei sistemi di aspirazione e scarico, di bassa rumorosità (grazie ai nuovi silenziatori e pultiti negli innesti), il sistema di aspirazione, il sistema di controllo elettronico.

Un identico, elevato livello qualitativo caratterizza il cambio a cinque rapporti (preciso e pulito negli innesti), il sistema delle sospensioni con i nuovi assali (la tenuta di strada non è più un problema per la BMW), i quattro freni a disco completati di serie con il dispositivo antilock ABS, lo sterzo la cui morbidez-



Dall'alto in basso: l'assale anteriore e quello posteriore delle nuove BMW Serie 5 ed una vista della berlina ripresa su una pista di prova. Il disegno sopra il titolo evidenzia l'aerodinamicità della vettura.

za è accentuata da un servomeccanismo.

L'insieme della struttura e della meccanica si nasconde sotto un vestito armonioso e ricco di personalità, quasi fosse stato disegnato da uno dei «nostri» stilisti ritenuti a ragione i migliori del mondo.

La BMW 520i, come del resto gli altri modelli della gamma, è più lunga e più larga della vecchia Serie 5 ma molto più compatta e proporzionata rispetto alla BMW Serie 7 dalla quale in qualche modo deriva. Il frontale mantiene la tradizionale aggressività BMW, puliti e sluggenti sono i fianchi, decisamente accattivante il terzo volume con il cofano bagagli.

All'interno dell'abitacolo non è cambiato molto: ma c'è più spazio soprattutto la clas-

se BMW (in fatto di design, di materiali, di finiture, di arredamento) è ancora un riferimento obbligato per molti costruttori.

Dal punto di vista delle prestazioni, la 520i supererebbe gli esami a pieni voti se disponesse di una manciata di «cavalli» in più, indispensabili per renderla un po' più pronta e decisa nelle accelerazioni. In ogni modo, i «biemvevisti» avranno modo ugualmente di scoprire l'ormai famoso «piacere della guida»: la velocità massima raggiungibile è di 203 km orari, l'accelerazione da 0 a 100 orari avviene in 11"4, mentre per coprire il km con partenza da fermo occorrono 32"6. Infine il prezzo della 520i: 35 milioni 300 mila lire. Naturalmente su strada. Per il più «oggetto del desiderio» anche per questo. □ PAL.

A un liceo milanese un premio per 4eeee



Il liceo scientifico «Machiavelli» di Milano si è aggiudicato uno dei premi messi in palio tra i partecipanti alla manifestazione per auto elettriche e ad energia solare («foto del titolo il simbolo») organizzata dalla rivista «Qualitron» e dal Comune di Milano. Il premio della Fiat, per il miglior progetto di auto elettrica presentato da istituzioni scolastiche, è andato infatti al prototipo «Electroshock», pilotato dall'allievo del «Machiavelli» Oscar De Vita. Al vincitore è stata consegnata una coppa ed una somma di 5 milioni di lire, da destinarsi all'acquisto di pubblicazioni scientifiche.

Il 1987 anno record di sicurezza stradale

È una cifra impressionante quella di 6.623 morti in un anno per incidenti stradali in Italia, eppure questo è il numero di vittime della strada più basso registrato nel nostro paese negli ultimi vent'anni. I dati indicano infatti che l'anno scorso il numero dei morti lungo le strade e le autostrade italiane è diminuito del 6,4 per cento (nel 1986 i morti erano stati 7.076, ma negli anni precedenti si era anche superata quota 11 mila). Anche il numero dei feriti è diminuito l'anno scorso, sia pure in modo più contenuto: da 213 mila a 210 mila, con una flessione dell'1,4 per cento. Complessivamente il numero degli incidenti stradali verificatisi l'anno scorso in Italia è però aumentato dell'1,7 per cento (da 271 mila a 276 mila) anche se le conseguenze sono state meno drammatiche rispetto agli anni Settanta. Questi i numeri dei morti in incidenti stradali negli ultimi anni: 10.288 nel '70, 10.104 nel '71, 11.078 nel '72, 10.728 nel '73, 9.597 nel '74, 9.511 nel '75, 8.927 nel '76, 8.221 nel '77, 7.965 nel '78, 8.318 nel '79, 8.537 nel '80, 8.072 nel '81, 7.706 nel '82, 7.685 nel '83, 7.184 nel '84, 7.130 nel '85, 7.076 nel '86 e, appunto, 6.623 l'anno scorso.

NAUTICA
GIANNI BOSCOLO

E' partita l'ottava Ostar

È partita ieri da Plymouth l'ottava edizione di una delle più classiche regate in solitario: l'Ostar '88.

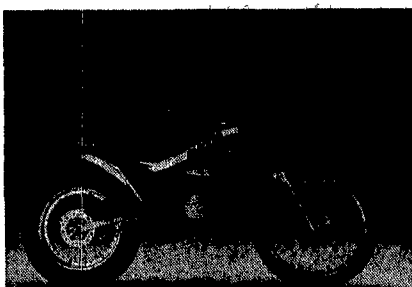
La novità sta proprio nel nome. Il quotidiano inglese «Observer» che ha patrocinato le precedenti edizioni, ha infatti passato la mano alla multinazionale della birra Carlsberg. Quindi la classica regata dal porto inglese a Newport, negli Stati Uniti, dovrebbe chiamarsi C-star o Carl-star. Ma è difficile che, al di là delle denominazioni ufficiali, sia possibile spodestare il magico suono della parola Ostar.

Nel suo Albo d'oro figurano i più prestigiosi nomi della vela mondiale. A cominciare dal vincitore della prima edizione, quel mitico sir Francis Chichester che sul suo «Gipsy Moth» compì, nel 1960, la traversata in 40 giorni. Quattro anni dopo, 15 paritenti e 14 arrivi, vince Eric Tabarly, mostro sacro della vela francese che porta il suo «Pen Duick» da una sponda all'altra dell'Atlantico in 27 giorni.

Nelle edizioni del '68 e del '72 il tempo si riduce a 20 giorni. Intanto la gara è diventata di «massa». I paritenti all'edizione del 1976 sono 125 (ne arrivarono soltanto 73): vince di nuovo Tabarly (sul «Pen Duick 6») in 23 giorni. I 90 paritenti dell'80 sono nelle più classiche regate in solitario: l'Ostar '88. La novità sta proprio nel nome. Il quotidiano inglese «Observer» che ha patrocinato le precedenti edizioni, ha infatti passato la mano alla multinazionale della birra Carlsberg. Quindi la classica regata dal porto inglese a Newport, negli Stati Uniti, dovrebbe chiamarsi C-star o Carl-star. Ma è difficile che, al di là delle denominazioni ufficiali, sia possibile spodestare il magico suono della parola Ostar.

Una campionessa da trial

Le repliche delle moto da corsa godono di questi tempi di un particolare favore da parte dei motociclisti. Non sfugge alla regola la Beta TR 34 Replica, derivata dalla moto campione del mondo di trial con Jodi Tarres. Noi l'abbiamo provata, ricavandone una impressione di guida molto favorevole. Il prezzo, di lire 4.750.000, è allineato a quello delle migliori concorrenti



UGO DALLÒ

È quando il percorso diventa veramente impegnativo che salta fuori la superiorità di una moto da trial rispetto ad una concorrente. In queste condizioni, che sono ovviamente relative alle capacità del conduttore, la TR 34 Replica ci ha dato la misura della sua eccellenza. Il motore di 261 cc, ha una prontezza di risposta che non eravamo abituati a ritrovare su moto di questo tipo e che, a parte un primo periodo di adattamento, si rivela provvidenziale nella guida scattante necessaria nei trial moderni.

Allo scatto del motore fa riscontro una trattativa eccellente della ruota posteriore, che monta un pneumatico Michelin senza camera d'aria. La

direzionalità è invece assicurata da un'avanzata giustamente «caricata», con evidenti vantaggi per la precisione di guida. Della maneggevolezza durante la guida in piedi (sulle pedane), non si può dire che bene. La esiguità della «carrozzeria» permette di spostare il corpo agevolmente in tutte le direzioni senza trovare ostacoli nelle sovrastrutture della moto e, tantomeno nelle parti meccaniche. Quando capita che il motore si spenga in una situazione difficile, la messa in moto è prontissima, purché si sia riusciti ad azionare la corda e scomoda leva dell'avviamento.

L'ampio uso di leghe leggere, come il titanio e l'ergal, ha consentito una sensibile ridu-

zione di peso rispetto al modello precedente, 82kg dichiarati dalla Casa. Migliorata anche la frizione, che ora «avora» egregiamente in condizioni di esercizio pesanti, presentando tuttavia ancora un leggero «incollaggio» a freddo (ma sparisce azionando la leva un paio di volte).

Complessivamente, la TR 34 Replica è una moto che dà grande soddisfazione nella guida; è particolarmente adatta all'impiego agonistico. Per chi la vuole utilizzare per il motolpinismo non ci sono

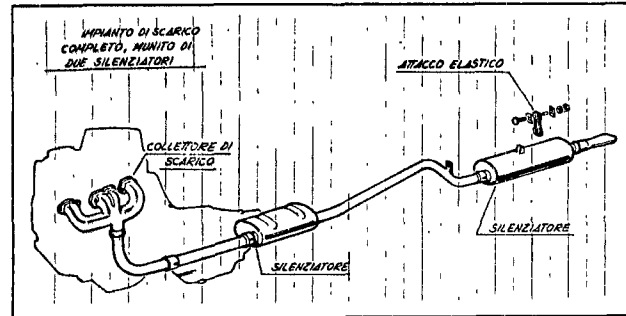
controindicazioni, salvo la capienza del serbatoio di soli 3,8 litri e la totale assenza di sella.

I freni, ambedue a disco, sono ben modulabili e si mantengono efficaci anche dopo un uso prolungato. Al vertice della qualità, a nostro giudizio le sospensioni, specialmente sugli ostacoli alti a spigolo vivo.

Infine, l'estetica: l'occhio vuole la sua parte, e ce l'ha con la «Replica», tanto è bella (si veda la foto), ed elegante nella sua livrea blu, bianca e rossa.

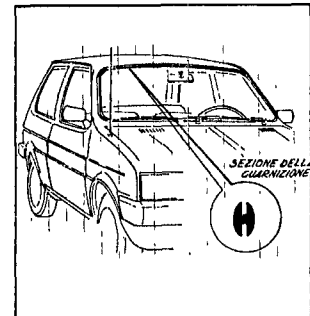
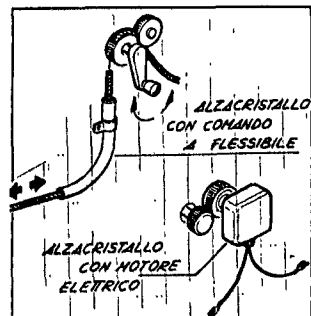
CONOSCERE L'AUTO

Come vengono collegati i componenti alla vettura



I vari organi e gruppi meccanici che compongono l'autoveicolo possono essere uniti tra di loro in modo permanente oppure in modo da poter essere agevolmente «staccati» ogni qualvolta se ne presenti la necessità. In questo secondo caso, per effettuare interventi

riparativi o sostituzioni, i componenti possono essere rimossi semplicemente dopo aver tolto o allentato gli organi di fissaggio. Si ricorre, invece, alla unione permanente per collegare tra di loro organi che non devono essere più separati per tutta la durata del complesso mec-



canico che costituiscono. È il caso, ad esempio, di varie parti della scocca, con spessori variabili da 0,6 a 1,5 mm, realizzate in lamiere di acciaio stampate e saldate.

Il sistema di collegamento più impiegato, per quanto riguarda le unioni permanenti, è la saldatura, che può essere effettuata in diversi modi, a seconda dei materiali e della conformazione dei componenti che devono essere uniti.

Nelle costruzioni automobilistiche trova larghissimo impiego la saldatura elettrica, che spessissimo viene effettuata da macchine a funzionamento totalmente automatizzato.

Un altro tipo di collegamento è quello che si ottiene mediante chiodatura (operazione che può essere effettuata a caldo o a freddo). In questo modo, ad esempio, le traverse sono fissate ai longheroni nei telai dei veicoli industriali.

Da diversi anni a questa parte hanno una considerevole diffusione anche le unioni permanenti ottenute per incollaggio.

Per effettuare collegamenti non permanenti, invece, nella stragrande maggioranza dei casi si ricorre ad organi di unione filettati quali viti, bulloni e dadi. Può essere curioso notare che in campo automobilistico vengono utilizzate viti con oltre venti diversi tipi di teste.

Con questi sistemi di unione, alla scocca della vettura sono fissati, direttamente o indirettamente, numerosi componenti ed accessori; per alcuni di questi componenti, come ad esempio la parte terminale del sistema di scarico, si ricorre ad un fissaggio elastico.

La rumorosità di scarico, causata dalla usci-

ta dei gas combusti nella atmosfera viene ridotta ai valori prescritti dalla legge mediante uno o più silenziatori (detti anche marmitte).

Attualmente, i silenziatori di gran lunga più diffusi sono senz'altro quelli a parete interne, che sfruttano sia l'espansione (ed il raffreddamento) dei gas sia l'inversione ripetuta della direzione del flusso gassoso, che hanno luogo nel loro interno per ridurre le pulsazioni di pressione a valori estremamente ridotti.

Tutto il sistema di scarico deve essere realizzato in modo da offrire la minima resistenza al passaggio dei gas. Se, infatti, la «contropressione» allo scarico è alta, le prestazioni del motore peggiorano (la potenza diminuisce ed il consumo aumenta) dato che è difficile ottenere una buona evacuazione dei gas combusti dai cilindri.

I gas devono uscire solo dalla apertura terminale del tubo di scarico; tutto il sistema (collettore, tubi, giunzioni) deve quindi risultare a perfetta tenuta.

Altri importanti componenti del veicolo sono

la parte inferiore del vetro. Quando si ruota la manovella, la fune (che nel suo percorso è guidata da alcune «carrocce») si muove e quindi il vetro può venire sollevato o abbassato.

La parte inferiore del vetro. Quando si ruota la manovella, la fune (che nel suo percorso è guidata da alcune «carrocce») si muove e quindi il vetro può venire sollevato o abbassato.

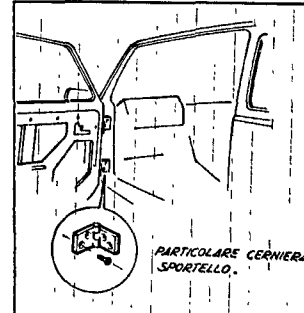
Gli alzacristalli «a flessibile» in guaina metallica sono dotati di un supporto per il vetro che è fissato al ramo verticale di un lungo filo metallico, avvolto a spirale, che scorre entro una «guaina» dotata di ampi raggi di curvatura. Lo spostamento del «flessibile» a spirale viene comandato dalla manovella (o dal motore elettrico) tramite una ruota dentata (i cui denti entrano in presa con le spire metalliche).

I vetri stratificati sono costituiti da due lastre di vetro, incollate in maniera permanente mediante un sottile strato di materiale plastico trasparente posto tra di esse. In seguito ad urti essi tendono ad incrinarsi e non a rompersi («pezzetti» non si staccano) e consentono di mantenere una sufficiente visibilità.

L'unione dei vetri fissi alle loro cornici metalliche viene effettuata mediante guarnizioni di gomma, sovente ricorrendo all'impiego di mastice silicico.

Internamente alla parte inferiore di ogni porta sono alloggiati gli alzacristalli, che possono essere azionati manualmente, mediante una manovella, oppure elettricamente.

Negli alzacristalli «a fune» la manovella di comando è solidale con un tamburo sul quale si avvolge la fune; al ramo verticale di quest'ultima è fissato un supporto, al quale è vincolata



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 6.2

RENAULT
Muoversi, oggi.