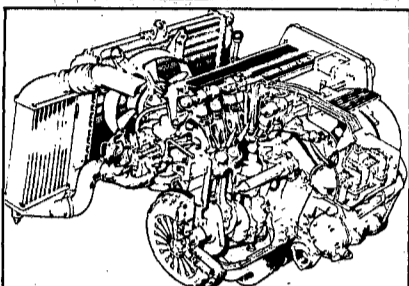
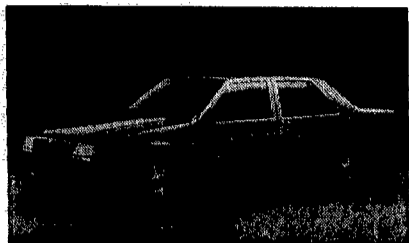


# I motori a sedici valvole sono stati adottati anche per le Lancia Thema

Il gruppo Fiat, come di consueto, sarà presente all'imminente Salone di Parigi con tutta la sua produzione. Se la Tipo sarà ancora per la Fiat il modello di maggior interesse, anche perché i visitatori potranno confrontarla con le più recenti rivali di categoria e in particolar modo con la Renault 19, la novità Alfa Romeo sarà rappresentata da una nuova versione della 75, mentre la Lancia farà debuttare proprio al «Mondial» la nuova gamma Thema rinnovata.



Le nuove Lancia Thema sono facilmente riconoscibili dal frontale con nuova calandra e gruppi ottici ridisegnati, come si può vedere dalla foto della Thema turbo 16v in alto. Nel disegno il motore 2 litri 16 valvole turbo da 185 cv.

La marca di Chivasso ha fornito ampie anticipazioni sulle nuove Thema e si può dire che la novità più importante è rappresentata dalla adozione di quattro valvole per cilindro per alcuni dei propulsori, anche se di interventi di rilievo hanno beneficiato la carrozzeria, gli interni ed altri elementi della meccanica.

La nuova gamma delle Lancia Thema, stando al comunicato della Casa che non accenna alla Limousine, si articola oggi su nove modelli, di cui quattro, due berline e due station wagon, montano propulsori a 16 valvole.

Ecco le caratteristiche essenziali (in corsivo le novità) dei modelli Thema:

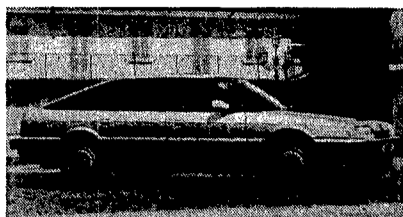
- Thema i.e.: motore 4 cilindri di 1995 cc e 119 cv, velocità massima 195 km/h.
- Thema i.e. 16v: motore 4 cilindri di 1995 cc e 150 cv, velocità massima 205 km/h.
- Thema turbo 16v: motore 4 cilindri di 1995 cc e 185 cv, velocità massima 225 km/h.
- Thema V6, motore 6 cilindri di 2849 cc e 150 cv, 205 km/h.
- Thema turbo ds, motore 4 cilindri di 2499 cc e 118 cv,

- velocità massima 195 km/h.
- Thema SW i.e. 16v: motore 4 cilindri di 1995 cc e 150 cv, velocità massima 198 km/h.
- Thema SW turbo 16v: motore 4 cilindri di 1995 cc e 185 cv, velocità massima 214 km/h.
- Thema SW turbo ds: motore 4 cilindri di 2499 cc e 118 cv, velocità massima 190 km/h.
- Thema 8-32: motore 8 cilindri di 2927 cc e 215 cv, 240 km/h.
- La nuova gamma Thema si riconosce esterneamente per il

frontale e i gruppi ottici ridisegnati, così come ridisegnate sono «minigonne» e coppe ruota. All'interno, quasi completamente rinnovato, sedili più avvolgenti, nuovo volante e plancia con grafica migliorata, inserti in legno pregiato. Per la meccanica: migliore insonorizzazione, freni più potenti, diversa taratura delle sospensioni con la possibilità di ottenere sospensioni ad assetto costante o a smorzamento controllato, nuovo cambio automatico.

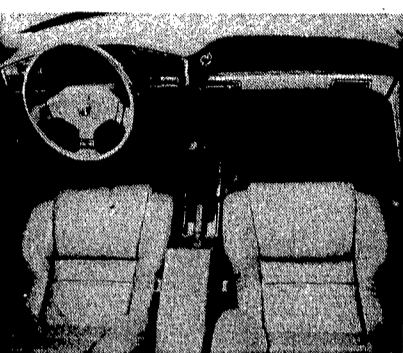
La linea filante della Rover 820 Si Fastback.

## L'Austin Rover Italia ha presentato la nuova gamma 800 per il nostro mercato senza puntare sulla velocità



# E «coda veloce» diventò soltanto «coda filante»

L'Austin Rover Italia ha presentato la nuova gamma 800 che per il nostro mercato comprende due versioni 820 a due volumi denominate Fastback, una 820 Sterling tre volumi e due 827 Sterling, sempre a tre volumi. Durante la presentazione sono state praticamente ignorate le prestazioni e si è puntato sul comfort e sulla convenienza dei modelli rispetto alla concorrenza.



Vista dell'elegante e confortevolissimo interno della Rover 827 Sterling.

DAL NOSTRO INVIATO  
FERNANDO STRAMBACI

CAMOGLI. In Italia, delle quattordici versioni della nuova gamma Rover 800, tra due e tre volumi ne sono arrivate cinque. Su queste si dovrà basare la scelta dell'automobilista italiano in grado di spendere da 27.532.000 lire (iva compresa) della 820 Si Fastback a 54.200.000 lire della 827 Sterling automatica. La prova delle versioni che saranno importate da noi si è svolta sulle autostrade e sulle strade «dell'entroterra ligure ed ha confermato i giudizi positivi che su queste macchine, costruite in Inghilterra dalla Rover in collaborazione con la giapponese Honda, avevano espresso in maggio in occasione di un assaggio sulle strade britanniche. La presentazione ha anche confermato come «facciano presto gli esperti di mercato

ad adeguarsi ai tempi. A Stratford Upon Avon si era molto puntato sul significato di quel «Fastback», che individua la due volumi, tradotto in italiano in «coda veloce» e si era sottolineato che con i suoi 225 chilometri orari la Sterling 827 è la più veloce berlina mai prodotta dalla Rover. A Camogli quel «Fastback» è diventato «coda filante» e dei 225 della Sterling quasi non si è fatto parola, anche se, come è naturale, il dato della velocità massima compare nella documentazione tecnica insieme a tutti gli altri. Si è puntato invece, e giustamente, sull'elevatissimo confort della vettura, sulle caratteristiche di avanguardia della versione con cambio automatico della 827 Sterling e, veduti veduti, sul dispositivo che consente di determinare a

piacere, con due semplici, comodi pulsanti, la velocità massima che non si vuole superare. Non si è ancora arrivati ad affidare all'elaboratore di bordo anche il compito di ricordarsi di quando si può viaggiare al 130 o di quando non si devono superare i 110, ma il sistema è efficientissimo. Proprio sui vari accessori di bordo, oltre che sulle prestazioni e sui consumi, si giocherà la campagna Rover in Italia. La nuova gamma 800, infatti,

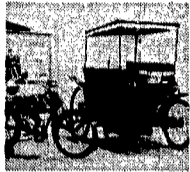
esce molto bene dal confronto con le concorrenti quando si parla di prezzi in rapporto al controvalore della macchina. Così se il prezzo della Rover 820 Fastback Si ha indice 100, a parità di equipaggiamento c'è soltanto la Cromia IE che si piazza a 98. Tutte le altre vanno al di là dell'indice 100 e la Mercedes 200 E, che pure non può competere in prestazioni, si colloca, secondo gli studi Austin Rover, addirittura a 144.

## Al «Mondial» la Oxia «marziana» di Peugeot



Al prossimo Salone di Parigi, battezzato quest'anno con il nome di «Mondial Auto '88», la Peugeot presenterà, oltre alla sua produzione di serie, un prototipo di coupé Gran Turismo denominato Oxia, dal nome di una regione di Marte. La vettura è ancora più avveniristica delle precedenti Quasar e Proxima. Il motore è un sei cilindri a 24 valvole di 2849 cc, sovralimentato con due turbocompressori, in grado di sviluppare, a 8000 giri, una potenza di 680 cv e di far viaggiare la Oxia oltre i 300 orari. La carrozzeria è realizzata in kevlar su telaio in alluminio. La Oxia è dotata di trazione integrale abbinata ad un sistema di quattro ruote direzionali. L'abitacolo (nella foto), è realizzato con principi tecnici che anticipano una produzione industriale su larga scala ed è un concentrato di elettronica. Tra l'altro, l'elaboratore che regola la climatizzazione è alimentato, a vettura ferma, da cellule solari.

## A Sochaux 700 pezzi col marchio del leone

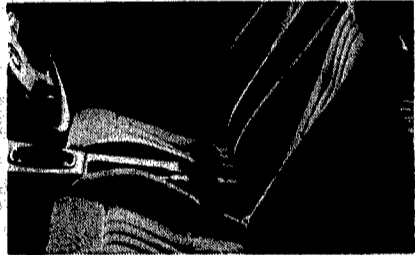
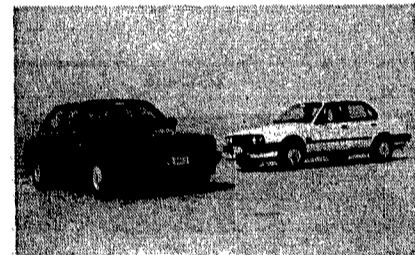


Un Museo che raccoglie esemplari di tutta la produzione della Peugeot - dalle automobili, alle biciclette, ai macchinari - è stato ufficialmente aperto il 13 settembre a Sochaux, a pochi chilometri dal confine franco-svizzero-tedesco. Su 2600 metri quadrati di esposizione, divisa in cinque reparti (nella foto uno scorcio), sono esposti 700 pezzi da collezione che hanno in comune un marchio: il leone Peugeot. A Sochaux, nell'800, la famiglia Peugeot aveva cominciato la sua attività industriale.

## Una versione speciale «Look» della 309

A 12.600.000 lire, iva compresa, la Peugeot Italia ha proposto in questi giorni una versione speciale della 309 denominata «Look». Si tratta di una cinque porte che presenta un fronte allineamento sulla collaudata meccanica della 309 di 1118 cc, con potenza massima di 55 cv a 6000 giri e cambio a cinque rapporti. Riconoscibile, oltre che per il monogramma «Look», per un inserto rosso sui paraurti, coprinota identici a quelli della 205 Open, pneumatici 165/70 R 13 e piccolo spoiler posteriore, la «Look» si distingue per la dotazione particolarmente ricca e curata di accessori e per i rivestimenti interni in tessuto Elliott con impunture rosse. E' disponibile nei colori bianco melige, grigio grafite e grigio futura metallizzato.

# Per chi vuole avvicinarsi alle auto di Monaco Una BMW 316i è ora alla base della gamma proposta all'utenza



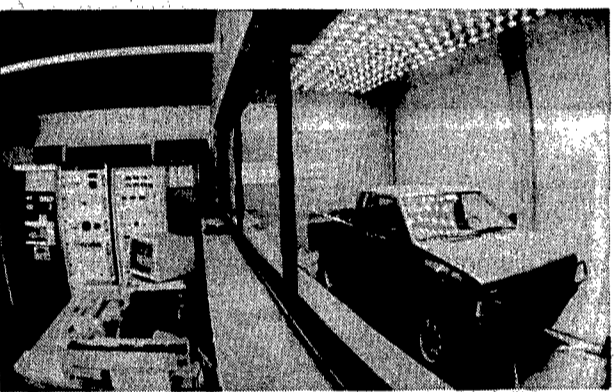
Due viste della nuova BMW 316i ed un particolare dell'interno. Questa berlina vuole essere un invito ad entrare nella «famiglia BMW».

Al top della gamma BMW ci sarà, da gennaio, la M5 che con i suoi 315 cv a 6900 giri è la berlina di serie più potente del mondo. Ma sono pochi coloro che possono permettersi un'auto da oltre 105 milioni. I numeri, non soltanto in Italia, si fanno ancora con le piccole e le medie. Ecco quindi che la Casa di Monaco porta da 1800 a 1600 cc la cilindrata della sua berlina basso di gamma.

cy grazie all'iniezione elettronica che ha sostituito l'alimentazione a carburatore. La potenza del propulsore della 316i è, infatti, di 102 cv a 5500 giri e la sua coppia massima è di 14,5 kgm a 4250 giri/minuto. L'una e l'altra assicurano velocità elevata (ma i 182 km/h sono ora raggiungibili soltanto sulle autostrade tedesche) e, quel che più conta oggi, accelerazioni molto brillanti (da 0 a 100 km/h in 12").

In questa BMW di base - grazie anche alla rinuncia al carburatore che ormai non verrà più utilizzato su nessuno dei modelli della Casa di Monaco di Baviera - le caratteristiche delle auto della Mar-

ca sono state conservate tutte e in particolare la vivacità del motore, appunto, la manovrabilità del cambio e la accuratezza delle finiture. Anche se costa soltanto 21.288.000 lire nella versione due porte e 21.994.000 lire nella versione quattro porte, la 316i è una vera BMW e la sua silenziosità ed elasticità di marcia è davvero apprezzabile. Grazie all'iniezione elettronica, il sistema è il Bosch Motronic M1-III, il motore riprende con grande dolcezza anche in quinta, nonostante questa sia una marcia di potenza. Unico neo: l'abitabilità posteriore non è saliente. Ma questo limite, si dice, sparisce fra due anni. □ F.S.



Il collaudo in sala climatica dell'impianto di condizionamento realizzato dalla Diavia per la Nissan King Cab 4x4.

# Aria fresca a Parigi

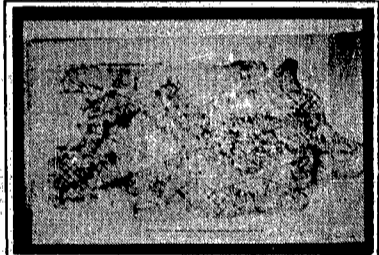
Al settantacinquesimo Salon Mondial de l'Automobile, che a fine settimana apre i suoi battenti a Parigi, oltre a quelli delle Case automobilistiche, uno spazio considerevole è riservato agli stand delle aziende della componentistica. Tra queste un cenno particolare merita la Diavia di Molinella, i cui impianti di climatizzazione per automobili vanno sempre più affermandosi per la loro qualità in un mercato che, in Italia, è in costante ascesa. Non a caso il bilancio dell'azienda emiliana si è chiuso lo scorso anno con un utile lordo di 8,2 miliardi, contro i 5,1 miliardi dell'anno precedente. Sempre non a caso, a fine luglio di quest'anno la Diavia aveva già fatturato 60 miliardi, ossia quanto aveva realizzato nell'intera

annata 1987. Questo successo deriva certamente dalla aspirazione degli automobilisti a viaggiare in modo sempre più confortevole e, quindi, in modo più sicuro, ma i record della Diavia si spiegano anche con l'elevato livello di qualità e di affidabilità dei suoi impianti per fornire aria fresca e pulita nell'abitacolo. E proprio la qualità e l'affidabilità dei condizionatori Diavia a rendere sempre più numerosi le Case che si rivolgono a Molinella per «condizionare» i loro modelli. Basti ricordare la Sierra, le Scorpio, le Orion e le Escort della Ford, la Espace, la Quadra e la R 19 della Renault, la AX della Citroën, la Passat della Volkswagen.

Questo successo deriva certamente dalla aspirazione degli automobilisti a viaggiare in modo sempre più confortevole e, quindi, in modo più sicuro, ma i record della Diavia si spiegano anche con l'elevato livello di qualità e di affidabilità dei suoi impianti per fornire aria fresca e pulita nell'abitacolo. E proprio la qualità e l'affidabilità dei condizionatori Diavia a rendere sempre più numerosi le Case che si rivolgono a Molinella per «condizionare» i loro modelli. Basti ricordare la Sierra, le Scorpio, le Orion e le Escort della Ford, la Espace, la Quadra e la R 19 della Renault, la AX della Citroën, la Passat della Volkswagen.

## NAUTICA GIANNI BOSCOLO

# In barca con il «cartotronico»



La carta «Pisana», portolano della seconda metà del 1200, è la più antica carta nautica conosciuta.

C'erano una volta i portolani... molti secoli fa. Poi sono venute le moderne carte nautiche ed ora siamo alle videocarte. Lo strumento per servirsene si rolla? Parrebbe di sì, visti i costi relativamente contenuti, anche se è bene non lasciare a terra carte tradizionali, compasso, squadrette e regoli, perché, è noto, gli impianti elettrici patiscono la salsedine. Comunque, per chi vuole saperne di più, elenchiamo i modelli più diffusi sul mercato e le aziende che li distribuiscono.

Echotec CT 600 (Ivo Subani e C. - Trieste, 040 / 771886), unico a colori, costo 2.200.000 lire; Ez.Nav. (Generale Elettronica Navale - Genova 010/369066) costa 3 milioni 900 mila lire, le cartucce coprono le carte di tutto il mondo; Geomark MK 10 (Gem elettronica - San Benedetto del Tronto, 0735/5631) 3 milioni di lire, il sistema può dialogare con il radar di bordo; Geonav/T (Compagnia Generale Telemar - Roma 06/3900241 e Champion marine, Milano 02 / 6691663), 4 milioni di lire e cartucce con carte italiane molto dettagliate; Navimap DS 501 e DS 601 (Sirm - Roma 06/5910441), di fabbricazione italiana, disponibile in due versioni: per imbarcazioni da diporto e per navi; Pan Navigator 8640 N (Nautic Service - Milano 02/7420684), 2 milioni 650 mila lire con software di base cambiabile.

## BREVISSIME

**Guanti anti Aids.** Dal primo di ottobre gli automobilisti della Germania occidentale dovranno obbligatoriamente avere in macchina guanti sanitari. Ciò allo scopo di evitare omissioni di soccorso con il pretesto del timore di essere contagiati da feriti malati di Aids.

**Fiat bene in Spagna.** Le auto del gruppo Fiat vanno bene sul mercato spagnolo, dove nel mese di agosto hanno raggiunto una quota di penetrazione del 9,7 per cento. La commercializzazione della Tipo, che ha avuto un'accoglienza molto favorevole, dovrebbe consolidare la posizione.

**Siverra campione.** La Ford Sierra, nella versione RS 500 Cosworth, ha conquistato il prestigioso titolo di Campione Europeo Turismo Marche vincendo otto delle undici prove in calendario, seguita da BMW e Toyota.

**Materiali plastici.** La General Motors, la Ford e la Chrysler hanno annunciato una «joint venture» della durata di 12 anni per la ricerca nel settore dei materiali plastici, stabilendo standard comuni per i collaudi.

**Più tasse dall'auto.** Nei primi sette mesi del 1988 l'Eranio italiano ha incassato 1.142 miliardi di lire per la «tassa di possesso» auto. L'incremento è stato del 14,2 per cento rispetto all'87. Ancora più alto l'incremento per il «superbollo» Diesel: 63,4 per cento, per un totale di 1.273 miliardi. L'incremento del gettito delle imposte erariali sugli atti (221 miliardi) è stato del 3,8 per cento.

# Perché le compagnie di assicurazione spesso risarciscono il danno in ritardo

Chi subisce un danno grave (lesioni o morte di congiunto) trova oggi difficoltà ad ottenere l'equo risarcimento dei danni. Un tempo erano le imprese comunemente chiamate «corsare» a ritardare il risarcimento dei danni; oggi il fenomeno appare più consistente ed allargato anche ad imprese economicamente solide e senza problemi di liquidità. La ragione, a mio giudizio, è da riferirsi alla assenza di una rigorosa legislazione, al diminuito tasso di inflazione ed al basso interesse legale, fissato dal codice civile nel 5%. Un tempo le imprese, in presenza di una inflazione a due cifre, non avevano convenienza a ritardare la liquidazione: infatti, con la sentenza di liquidazione del danno, la magistratura le condannava non soltanto a pagare il risarcimento dovuto secondo i normali parametri di liquidazione, ma anche

gli interessi dal giorno del fatto e le rivalutazioni delle somme, secondo gli indici della intervenuta svalutazione. Interessi e rivalutazione superavano ampiamente la normale redditività del capitale, per cui chi pagava in ritardo risultava pesantemente penalizzato. Oggi, invece, interessi e rivalutazione rappresentano soltanto il 10%, certamente al di sotto di un intelligente investimento degli enormi capitali a disposizione dell'assicuratore, per cui ogni ritardo nel pagamento rappresenta un affare. Non sostengo, naturalmente, che a tale regola si adeguano tutte le imprese assicuratrici, ma la tendenza a non accelerare i tempi della liquidazione si è alquanto generalizzata. La legge in vigore non impedisce il fenomeno, perché limiti temporali sono previsti soltanto per i normali atti, mentre nessun limite è imposto

agli altri danni (per inciso osservo che anche i primi difficilmente vengono rispettati; sarei curioso altresì di sapere quante sanzioni sono state irrogate agli assicuratori, in virtù dell'art. 3 della legge 39/77, per aver pagato somme inferiori a quelle dovute). A giustificazione si oppone la difficoltà di accertare la guastazione delle lesioni o di definizione del procedimento penale per omicidio colposo a carico del responsabile. Ciò può essere vero fino a quando gli atti non diventano pubblici o i postumi delle lesioni non si siano stabilizzati. Ma quando ciò si è verificato, perché le imprese assicuratrici, che pure sono in grado di valutare il danno (pure se in somme inferiori a quelle pretese dai danneggiati), non versano quanto risulta dai loro conteggi? Tali somme potrebbero essere, poi, trattene in acconto o a saldo dai

danneggiati, con il rischio per questi, ove risultasse giusta l'offerta e iniziasse il giudizio di danno, di vedersi condannati alle spese di giudizio. Ma ciò non accade mai, o perché gli assicuratori sperano di prendere per la gola i danneggiati costringendoli - a fronte della prospettiva di un lungo giudizio civile o penale - ad accettare somme inferiori a quelle effettivamente dovute, o perché, comunque, gli stessi si avvantaggiano di un ritardato pagamento per le ragioni innanzi spiegate. Tale comportamento, censurabile e non onesto, deve essere rimosso puntando non sulla correttezza degli assicuratori, ma attraverso un aumento per legge degli interessi (portandoli al 10-12%). Un tale provvedimento non renderebbe più conveniente per gli assicuratori il rinvio delle liquidazioni dei danni perché interessi e rivalutazioni supererebbero il rendimento del denaro.

## IL LEGALE FRANCO ASSANTE