



Dal 26 aprile comincia l'obbligo di averle installate e dal 26 ottobre quello di allacciarle

# L'anno delle cinture

Il prossimo 26 aprile comincia l'applicazione della legge 111 sull'obbligo dei seggiolini e delle cinture di sicurezza sulle automobili. Chi ancora non lo ha fatto è bene si premuri di installarle, accertandosi che siano omologate. In ottobre comincia l'obbligo del loro uso per i posti anteriori. E dall'aprile del prossimo anno tutti, o quasi, in viaggio con la cintura allacciata.

FERNANDO STRAMBACI

Quello che si è da poco iniziato passerà alla storia dell'automobilismo italiano come l'anno delle cinture di sicurezza. Dal 26 di aprile, infatti, in applicazione della legge 111 del 16 marzo 1988, tutte le vetture immatricolate dopo il 1° gennaio 1978 dovranno essere equipaggiate ai posti anteriori con cinture di sicurezza omologate. In ottobre, e precisamente giovedì 26, si attuerà la parte più rilevante dell'operazione: le cinture di sicurezza. A quella data, infatti, non solo dovranno essere equipaggiate ai posti anteriori con cinture di sicurezza (a due o a tre punti di attacco) anche tutte le vetture immatricolate prima del 1° gennaio 1978, ma scatta pure l'obbligo dell'uso delle cinture per gli occupanti dei posti anteriori. Sempre dal 26 di ottobre, i bambini da 4 a 10 anni potranno trovar posto sul sedile a lato del conducente, soltanto se saranno sistemati su seggiolini di sicurezza omologati.

L'operazione "cinture" si concluderà il 26 aprile dell'anno prossimo quando, sempre in applicazione della legge 111, tutte le vetture di nuova immatricolazione dovranno essere equipaggiate con cinture di sicurezza su tutti i posti a sedere (e quindi anche su quelli posteriori) e tutti gli occupanti avranno l'obbligo di allacciarle. L'obbligo, alle date ricordate, non avrà installato le cinture o non

le userà, la legge prevede multe da 50 mila a 200 mila lire. Può apparire strano che, per ottenere il rispetto di una legge che ha per obiettivo la tutela della sicurezza del cittadino, si debbano prevedere sanzioni, ma tant'è. Non ci sarà nemmeno da stupirsi se qualcuno solleva obiezioni, di fronte al fatto che la legge sulle cinture prevede un trattamento differenziale tra utenti della strada. In base all'anzianità dell'auto che utilizzano. L'anno prossimo, infatti, ci saranno passeggeri dei posti posteriori che dovranno viaggiare con le cinture allacciate perché utilizzano vetture nuove, ed altri che potranno viaggiare senza questo dispositivo di sicurezza perché l'auto che li ospita è stata immatricolata prima del 26 aprile 1990.

Il buon senso - e le statistiche sull'informatica stradale - dovrebbe far comprendere ai privilegiati coloro che le cinture possono usarle, ma è certo che, almeno per qualche tempo, le discussioni con gli agenti della polizia stradale non mancheranno. Anche perché la legge 111 prevede sulla base della situazione di fatto, delle eccezioni all'installazione e all'uso delle cinture. Sono esentati, ad esempio, i veicoli non predisposti sin dall'origine con punti di ancoraggio specifici e le automobili di interesse collezionistico iscritte negli appositi Registri.

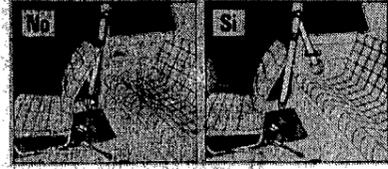
Successi così che il possessore di una Fiat «500» (che non sono ancora moltissime in circolazione, soprattutto nei Centrosud) potrà o non potrà installare le cinture e sarà o non sarà tenuto ad utilizzarle, a seconda che la sua auto sia

stata costruita dopo o prima del 1965. Dal 1957 al 1964, infatti, la Fiat ha venduto circa 800 mila «500», ma soltanto dal 1965 (con 23 anni di anticipo sull'approvazione della legge 111) e sino al 1975 le ha costruite con la predisposizione dei punti di attacco.

Resta il fatto che, a meno di quattro mesi dalla scadenza del 26 aprile, sono ancora milioni le auto in circolazione sprovviste di cinture. Nello scorso settembre un'indagine della Daxa ha accertato che, su circa 26 milioni di autoveicoli, circa 10 milioni viaggiavano ancora su auto che il 26 aprile prossimo non saranno in regola.

E' bene, dunque, che costoro si affrettino, tenendo conto che si rischia di non trovare più le cinture adatte alla propria auto (ogni modello deve montare una cintura specifica), che qualcuno approfitterà della circostanza per immettere sul mercato cinture non omologate e quindi fuorilegge, che gli installatori (l'installazione delle cinture richiede, a chi è esperto, da 30 a 70 minuti di lavoro a seconda dei modelli) saranno oberati di richieste, che i prezzi tenderanno inevitabilmente a lievitare.

Se ci è consentito, un consiglio: coloro che devono ancora installare le cinture si rivolgano alle officine autorizzate delle singole Marche, per esser certi che le cinture montate siano quelle giuste e per garantirsi che siano installate in modo che possano assolvere perfettamente lo scopo; chi ha già le cinture cominciate, nel suo interesse, a utilizzarle regolarmente.



Le cinture di sicurezza, oltre che corrispondere alle norme di omologazione Cee (le etichette riportate in alto riportano, a sinistra, le sigle di identificazione delle cinture e dei punti di attacco e, a destra, quelle delle norme Cee), devono essere montate correttamente. Nel disegno si vede come può essere montata su una Fiat Panda, scorrendo il cinghiale e correttamente, una cintura regolarmente omologata. Nella foto sopra il titolo: la Fiat «500» che può o non può montare le cinture.



Il ciclomotore Garelli Urka carenato e, nella foto sotto il titolo, un particolare della ricca strumentazione.

Interessanti soluzioni per un «tubone» ciclomotore

# In città e fuori col Garelli Urka

Il nuovo ciclomotore della Garelli, la fabbrica lombarda con sede a Montebelluna, si chiama Urka ed è prodotto in tre versioni: Urka Aria venduto a lire 2.530.000, Urka LC a lire 2.730.000 ed Urka LC Avviamento Elettrico a lire 2.980.000. Si tratta di una interessante interpretazione

del «tubone», cioè di quel tipo di ciclomotore il cui telaio è costituito da un tubo di grande diametro, con funzione anche di serbatoio; al quale vengono appesi il motore e tutto il resto. Sul cruscotto ampia strumentazione con contagiri digitale e numerose spie.

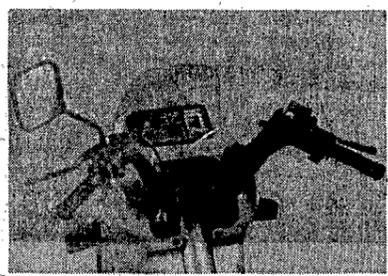
UGO DALLO

L'aspetto, moderno e sportivo, dell'Urka è gradevole ed elegante, specialmente nella colorazione nera. Gli usi che si possono fare dell'Urka sono molteplici: la grande sella e le sofisticate sospensioni ne suggeriscono un utilizzo quotidiano come mezzo di trasporto, mentre il brillante motore e la carenatura sembrano indicarne l'impiego come mezzo di svago.

L'Urka è equipaggiata con un motore derivato dal collaudato modello «Sabelt» e dotato di tre marce. A seconda delle versioni, il raffreddamento del propulsore avviene tramite aria oppure liquido, con pompa e valvole elettrostatiche. In questa più sofisticata versione è presente un radiatore in alluminio, con vaso di espansione.

Altri elementi caratterizzanti sono l'aspirazione lamellare, il pistone in riporto in nichel-silicio e l'accensione elettronica. Sul ciclomotore con raffreddamento a liquido è possibile avere anche l'avviamento elettrico.

L'impianto di scarico presenta il silenziatore separato



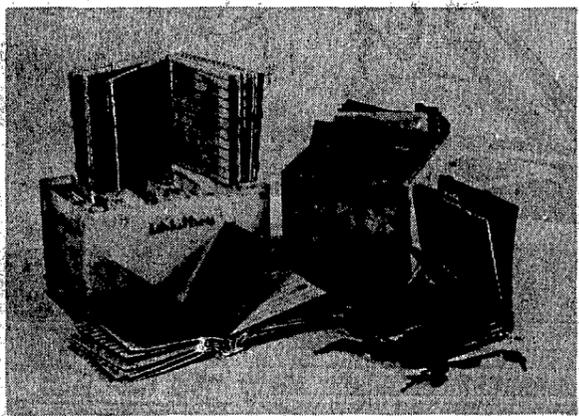
dalla camera di espansione ed ambedue parzialmente nascosti dalla carenatura in plastica antirullo verniciata.

Per quanto riguarda la parte ciclistica - del telaio abbiamo già detto - le sospensioni sono a forcella telescopica e forcellone posteriore. Quest'ultimo comanda il meccanismo monoammortizzatore progressivo «Soft Lever». Le ruote in lega leggera a tre stadi, sono da 16" e quella anteriore è dotata di freno a disco con pinza idraulica a doppio effetto.

L'ampia sella è rivestita in sky e nasconde, protetto da serratura, il bocchettone del serbatoio. Non mancano l'utile gancio appendi-casco ed un portapacchi.

Sul cruscotto troneggia la completa strumentazione, arricchita da un contagiri digitale e da numerose spie.

Denotano infine la cura messa nella realizzazione dei particolari - la carenatura in plastica del manubrio e l'unico chiave con funzione di interruzione circuito e bloccasterzo.



Le piastre «di pietra» della Liobatteria realizzata dal riminese Ferruccio Ferrari. Due di questi accumulatori sono stati montati su un «Man» che assiste le Pajero Mitsubishi della Parigi-Dakar.

Sui libri di scuola abbiamo imparato a studiare anche tutte le scoperte fondamentali fatte dall'uomo, cioè da quei geni che grazie alle loro ricerche nel campo della medicina, della tecnologia, della fisica, hanno permesso all'umanità consistenti passi avanti. La nostra però non è più epoca di scoperte, o meglio queste, se vengono fatte, passano spesso nell'indifferenza generale. Un signore di Rimini però, rischia, grazie al suo intuito e alla sua costanza, di essere ricordato.

Esasperato dal fatto di ritrovare, dopo la stasi invernale, le batterie delle sue barche regolarmente esaurite, Ferruccio Ferrari decise infatti di iniziare una serie di ricerche che potessero per sempre fine al problema.

Titolare di un laboratorio di elettrochimica a Cattolica ed appassionato, sin da ragazzo, nel ricercare intrugli e sostanze particolari, Ferrari si mise al lavoro. Dopo tre anni i suoi esperimenti si sono conclusi positivamente con quella che qualcuno ha già definito la «scoperta del secolo» nel campo degli accumulatori.

Questo schivo romagnolo sarebbe di fatto riuscito ad eliminare il punto debole degli accumulatori al piombo (almeno questo è stato sostenuto nella conferenza tenutasi recentemente a Rimini), eliminando così la friabilità delle piastre positive che a seguito di forti sollecitazioni elettriche si disgregano, mettendo allo scoperto le griglie di piombo, soggette ad ossidazione e quindi a distruzione.

ha sempre cercato di «sponsorzare» iniziative del genere, ha pensato bene di sfruttare questa scoperta, che se davvero affidabile come sostengono i suoi promotori, scambiusse radicalmente l'attuale panorama industriale ed economico del settore. Tanto più che già sin da ora viene fornita una garanzia di 4 anni, sostenendo inoltre l'indistruttibilità del congelamento.

Ora, il dottor Soatti, titolare della Water&Fire, Ferruccio Ferrari, inventore e l'ingegner Biella, esperti di elettrochimica, daranno il via al programma commerciale. Che risulta abbastanza singolare, dato che questa batteria non verrà prodotta nella sua interezza a Rimini. Nella città romagnola verrà soltanto operato il «trattamento» sugli accumulatori delle varie case mondiali che saranno interessate alla scoperta.

Industrie ed enti nazionali e stranieri hanno già mostrato il loro interesse. Tra questi l'Enea, l'Iri, La Flamm, la Scaini, la Minimet Financy Company di Losanna, nonostante il rigoroso riserbo di Ferrari e compagnia. Persino l'ospedale di Bolzano la vorrebbe impiegare nelle sale operatorie, data la grande affidabilità, precisione, preziosa, quando venga improvvisamente a mancare l'energia elettrica.

Inutile sottolineare che proprio l'auto elettrica, ora allo stadio di prototipo con mille problemi per via dell'elevato consumo e del lungo tempo di ricarica, potrebbe beneficiare dei vantaggi dati dalla Liobatteria. I tempi di ricarica, grazie alla maggiore resistenza, si accorcerebbero di molto.

Naturalmente non manca il risvolto agonistico. Alcuni sportivi riminesi a bordo di 18 fuoristrada stanno effettuando un raid di sedicimila chilometri in Africa servendosi della Liobatteria. Proprio con questo tipo di mezzo Ferruccio Ferrari ha potuto constatare l'efficacia della sua scoperta. Smontando la batteria «stratta» (con una potenza di soli 40 ampere), dopo un anno e mezzo l'ha trovata come nuova. Al futuro la conferma, della bontà della scoperta.

# Una presenza che ha fatto molto discutere Le Bluebird sbarcate in Italia giapponesi solo al 30 per cento

Da due mesi, nonostante le polemiche provocate dall'annuncio della commercializzazione in Italia, le Nissan Bluebird sono sul nostro mercato. Gli importatori sostengono che, essendo costruite in Inghilterra, queste macchine sono giapponesi soltanto al trenta per cento. La linea delle Bluebird è un po' superata, salvo che per il coupé 200 SX, ma i prezzi appaiono molto interessanti.

LODOVICO BASALU'

Quando è arrivata in Italia ha suscitato non poche polemiche e discussioni, eppure la «Bluebird», berlina di gamma medio-alta proposta con carrozzeria a due o tre volumi, dal 5 novembre scorso è sul nostro mercato ed a prezzi davvero interessanti.

Il colosso Nissan ha operato così il suo sbarco, nel nostro Paese usando come testa di ponte la fabbrica inglese situata a Sunderland dopo il tramonto dell'accordo con l'Alfa Romeo, al tempo della gestione Iri. «Prodotto europeo» il marchio garantisce un responsabile della casa - almeno al 70 per cento delle sue componenti.

La Bluebird si propone in sei versioni: 1.6 LX a 4 e 5 porte, 1.6 S LX a 4 porte, 1.8 Turbo Gti a 4 porte, 2.0 SLX a 4 porte ed infine la Diesel. Molto ricca, in rapporto al costo su strada, l'equipaggiamento di serie: la versione base LX comprende infatti alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, chiusura centralizzata delle portiere, vetri azzurrati, volante regolabile in altezza e predisposizione per radio e registratore stereo.

Le prestazioni, non esuberanti a causa dell'elevato peso della vettura (più di 1300 chili), vanno dal 165 km/h con il motore 1600 con un consumo di 8,4 litri per cento chilometri, al 195 l'ora della versione turbo.

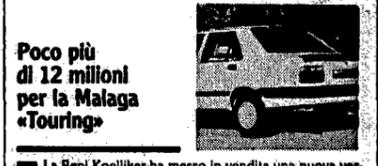
Tutti i propulsori sono del quattro cilindri in linea con albero a camme in testa, particolarmente affidabili, secondo le dichiarazioni della Casa. I prezzi partono dai



La gamma delle Nissan importate in Italia. Dall'alto in basso: la Bluebird quattro porte, la Bluebird cinque porte e il coupé sportivo 200 SX che sta per essere commercializzato sul nostro mercato a meno di 40 milioni di lire. Tutti questi modelli si impongono per l'alto livello di equipaggiamento, tipico delle automobili giapponesi.

# Per la Guida Michelin il «Cambio» al terzo posto

La più classica delle guide turistiche, la «Michelin rossa», è regolarmente comparsa nelle edicole e nelle librerie nella edizione dedicata all'Italia. La «Michelin Italia 1989» elenca in 708 pagine 4.500 alberghi e 3.300 ristoranti selezionati in 2.200 località italiane. Costa 27 mila lire. Tra le tante variazioni di giudizio ha suscitato sorpresa il passaggio del «Cambio» dal secondo al terzo posto tra i ristoranti torinesi.



La Bepi Koelliker ha messo in vendita una nuova versione della Seat Malaga. Si tratta della «Touring» (nella foto) che amplia verso il basso la gamma di questo modello spagnolo. Il suo prezzo (12.415.000 lire schiavi in mano) per la versione con motore benzina di 1.2 litri e 12.976.000 lire per la versione Diesel) rende la «Touring» particolarmente interessante. Costa, infatti, rispettivamente, 655.000 lire e 630.000 lire meno della versione «GL». La «Touring» si riconosce all'esterno per uno spoiler posteriore che ne migliora l'aerodinamica e per il logo stilizzato sulle fiancate. I coprimozzo sono bianchi o grigi per intonarli con i sei colori di carrozzeria. All'interno: tappezzeria «ringiovanita», comandi delle «sicure» porte semplificati, aggiunta di due tasche portadocumenti alle portiere anteriori.

Poco più di 12 milioni per la Malaga «Touring»

A fine anno la Peugeot ha avviato la commercializzazione di una nuova serie speciale della 309. Si tratta della 309 Look Diesel, dotata del collaudato motore a gasolio di 1769 cc da 60 CV. Il lancio della Look Diesel (nella foto), segue quello, avvenuto a settembre, della Look a benzina. Colore base il bianco beige e, in opzione con sovrapprezzo di 345.000 lire, due colori metallizzati. Il prezzo della 309 Look Diesel è di 14.800.000 lire (Iva inclusa, I. c.).

# IL LEGALE FRANCO ASSANTE

## L'adeguamento del risarcimento

Il Tribunale civile di Roma, con sentenza del 6 giugno 1988 n. 7996 (che desidera segnalare ai nostri lettori ed a quanti si occupano della materia), ha ritenuto che le conseguenze della sentenza della Corte Costituzionale 18 dicembre 1987, n. 560, con la quale è stata dichiarata la illegittimità costituzionale del primo comma dell'art. 21 della legge n. 990 del 1969, si applicano a tutti i sinistri verificatisi o tuttora non liquidati secondo la interpretazione più avanti indicata.

La norma dichiarata incostituzionale stabiliva che l'intervento del Fondo di Garanzia, dani subiti ed opera di veicoli non identificati era limitato a 15 milioni di lire per ogni persona sinistrata, nel limite di 25 milioni per sinistro. Con la suddetta sentenza n. 560 la Corte Costituzionale ha ribadito la natura risarcitoria e non indennitaria del Fondo di Garanzia, anche per la parte riguardante i danni causati da veicoli ritenuti sconosciuti ed ha argomentato in conseguenza che, avendo il legislatore fatto cadere tale limite, con quelli minimi di legge al momento della introduzione della assicurazione obbligatoria, ha dimostrato in concreto di voler ancorare l'intervento del Fondo di Garanzia ai valori fissati per tale assicurazione obbligatoria.

Aver lasciato invariato tale limite, mentre con successivi provvedimenti legislativi venivano elevati gli altri massimali, ha dimostrato che il legislatore ha commesso una «disattenta estraniatura della materia» (legittima materia) della propria disposizione del 1969; inoltre il meccanismo della alimentazione del Fondo con contribuzioni percentuali sui premi incassati ha consentito al Fondo stesso un incasso maggiore, che non giustifica il mantenimento dell'originario massimale di L. 15 milioni.

Da tale dichiarazione di incostituzionalità deriva che la predetta norma ai sensi dell'art. 30, 3° comma della legge n. 87 del 1953, cessa di avere efficacia dal giorno successivo alla pubblicazione della sentenza. Poiché, però, è venuto a determinarsi un vuoto legislativo, non avendo ancora il Parlamento legittimamente proposto, il Tribunale di Roma ha ritenuto di far ricorso ai mezzi interpretativi previsti dall'art. 12, secondo comma delle preleggi stabilendo «che fino all'auspicato intervento del legislatore, anche nel caso di sinistri verificatisi prima del 12 gennaio 1988» (danno cagionato da veicolo non identificato), il danno debba essere risarcito nel limite di L. 15 milioni.

La sentenza importante, soprattutto perché applicabile tuttora, è stata, malgrado sia passato un anno dalla sentenza della Corte Costituzionale.

## BREVISSIME

Costomiglia lire di risarcimento. Il signor Raffaele Fratangelo, utilizzatore della tessera Viacard, ha chiesto 100 mila lire di indennizzo alla Società Autostrade. Lo considera un risarcimento del tempo perduto per evitare di trovarsi abbonato, suo malgrado, alla rivista «Viaggiando in autostrada». Il signor Fratangelo si è rivolto anche alla polizia.

Settimana flessibile. Nel più moderno stabilimento della BMW, quello di Ratisbona, è stato introdotto l'orario flessibile. In realtà si potrebbe parlare di «settimana flessibile». In pratica, ogni operaio lavora nove ore, per quattro giorni la settimana a scalare. Sembrano tutti soddisfatti e in particolare lo sono i pendolari.

Motofilia antipatica. L'annuncio che a Genova si sarebbe svolta una nuova rassegna motoristica denominata Motofilia sembra abbia molto interessato le aziende del settore. Lo comunica la Fiera di Genova, precisando che la manifestazione sarà anticipata da maggio ad aprile.

La «Moto dell'anno». La Honda Africa Twin è stata eletta «Moto dell'anno 1988» dai lettori della rivista «La Moto» e da una giuria specializzata. Il titolo di «Moto junior 1988» è andato alla Aprilia AF 1 Sintesi.

Vanno bene i vetri colorati. Il commissario della Cee Carlo Heinz Narjes, in risposta ad un'interrogazione, ha assicurato che i vetri colorati o atermici utilizzati per le auto non rappresentano un pericolo durante la guida. Secondo l'interrogazione comunitaria del 1977 è sufficiente che la loro trasparenza non sia inferiore al 70 per cento.

Importazioni parallele. Oltre quello ufficiale, è andato bene nel 1988 in Italia anche il mercato delle importazioni parallele. Dalle 80 mila auto del 1987 si è passati alle 85 mila dell'anno scorso. Ne hanno fatto le spese, in particolare, le importazioni ufficiali delle Mercedes. Quasi la metà delle Mercedes vendute in Italia non sono infatti passate attraverso la società direttamente collegata con la Casa tedesca.