

Per chi vuole le Ford Fiesta c'è solo l'«imbarazzo del motore»

Dall'11 di aprile saranno in vendita in Italia le nuove Ford Fiesta. Hanno i numeri - e l'ambizione - per sfondare nel segmento B, che da noi corrisponde al 50 per cento del mercato. La Casa punta sui prezzi molto concorrenziali e sulla possibilità offerta al cliente di scegliere,

senza sovrapprezzo, tra due diverse cilindrate. Una gamma larga con un listino corto. Rispetto ai modelli lanciati dodici anni fa, le Fiesta sono più spaziose, più parsimoniose e più confortevoli. Per tutte, in opzione, un sistema antibloccaggio delle ruote in frenata.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

NIZZA. La Ford ha scelto la Costa azzurra per il lancio internazionale della nuova Fiesta. Un bel posto per una bella macchina, che si appresta a svolgere un ruolo non marginale in un segmento di mercato, il B, che vale il cinquanta per cento delle immatricolazioni totali.

Della vecchia Fiesta, la nuova, a parte il segmento di appartenenza, ha conservato soltanto il nome. Una scelta opinabile, della cui validità non si potrà avere riscontro, nemmeno se si realizzerà la previsione di Alain Deleau, il presidente della Ford Italia: è infatti certo che questa «compatta» si appropria, in Italia, del 3,5 per cento del mercato. Se l'avesse chiamata «Linx», come qualcuno aveva proposto, il risultato sarebbe potuto essere migliore? Non lo sapremo mai.

Si farà invece presto a sapere quale impatto avrà sul mercato la strategia commerciale sviluppata dalla Ford Italia in occasione del lancio della nuova Fiesta, strategia che era già stata saggiata con successo in un'azione promozionale sulle Corsi.

Il discorso è un po' quello già fatto dal vecchio Henry Ford a proposito della Ford T, che poteva essere di ogni colore purché fosse nera. La Fiat è stata aggiornata da Deleau: «Comprate la Fiesta allo stesso prezzo del motore che volete, ma compratela». Il che significa un allentamento in più per il cliente, che già può confrontare i prezzi delle nuove Fiesta con quelli delle vetture concorrenti, ma significa anche maggiore elasticità nelle consegne, meno perdite di tempo, meno confusione. Tutto il contrario della corsa alla «personalizzazione», sulla quale pure si è giocata, spesso e volentieri, la battaglia commerciale in Italia.

Una gamma compatta, dunque, per la nuova compatta della Ford. Ed ecco che sul mercato italiano le nuove Fiesta a tre porte, sia nella versione CLX che nella versione S, di impronta più sportiva, avranno lo stesso prezzo di 10.480.000 lire (chiavi in mano) tanto se montano un motore di 1100 cc, sia che ne montino uno di 1400 cc. Stessa possibilità di scegliere la motorizzazione che si preferisce per le Fiesta: CLX (1.244.000 lire) che in allestimento Ghia (1.887.000 lire). In sintesi: un listino chiaro, basato su tre prezzi allestiti, per otto modelli della Fiesta.

Le premesse perché la Ford, come si dichiara, sopravviva (ma gli altri staranno a guardare?) la Renault e la Peugeot nel segmento B in Italia ci sono tutte. Anche perché le macchine, come si accennava, sono completamente diverse dalle Fiesta lanciate dodici anni o sono. Diverse nello stile (al quale ha messo mano anche un progettista italiano del Centro Stile Ford di Colonia, Roberto Giacchini), nelle dimensioni (9 centimetri in più di lunghezza e due di larghezza), nell'abitabilità (il bagagliaio ha una capacità aumentata a 250 litri), nella meccanica.

Le nuove Fiesta faranno la loro comparsa sul mercato italiano il prossimo 11 aprile. Saranno seguite, a brevissima distanza di tempo l'una dall'altra, dalla versione XR2 (a tre porte, con un motore a iniezione di 1600 cc e 110 cv che le spinge a 192 km/h), da due CLX 1800 Diesel, da una Ghia 1800 Diesel e da due CLX con cambio a variazione continua CTX (in pratica lo stesso che equipaggia la Fiat Uno Selecta).

Di queste versioni non si sanno ancora i prezzi. Si sa invece già il sovrapprezzo (795 mila lire) di un utilissimo «ac-

cessorio» (il sistema frenante antibloccaggio elettromeccanico ALB) disponibile su tutte le Fiesta con cambio meccanico. Secondo i tecnici della Ford che evidentemente hanno dimenticato l'esistenza della Fiat Uno Turbo Antiskid (l'antibloccaggio non è mai stato offerto per vetture di questo segmento).

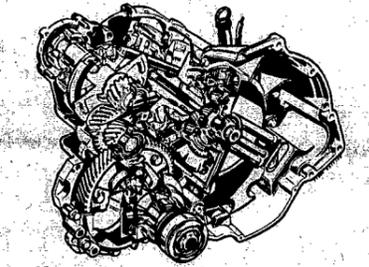
Il tempo ristretto concesso per le prove delle nuove Fiesta non ci ha consentito di sedurre altro che la versione Ghia 5 porte con motore di 1400 cc e 75 cv. Un primo approccio alla vettura, sufficiente comunque per rendersi conto della sua buona abitabilità e del suo confort di marcia. Ottima la tenuta di strada a molto buona, ma questa era una qualità presente anche sulle vecchie Fiesta, la manovrabilità del cambio, a cinque marce su tutte le versioni.

Per il rapporto peso (815 kg) potenza non proprio eccezionale induce, su percorso mi-

sto, ad un frequente uso del cambio. La Fiesta 1400 passa da 0 a 100 km/h in 12 secondi ed è accreditata di una velocità massima di 165 km/h, che non abbiamo raggiunto perché, in Francia, i limiti vengono fatti rispettare. A velocità di crociera il confort di marcia è eccellente.

I tecnici della Ford hanno lavorato molto per ottimizzare il rendimento dei motori e per ridurre le emissioni inquinanti. I migliori risultati, stando ai dati tecnici, sono stati ottenuti sull'HC5 1100 la cui potenza è passata da 50 a 55 cv e i cui consumi si sono ridotti del 10 per cento.

Particolarmente buono anche il lavoro fatto sui motori Diesel, che equipaggiano le versioni che saranno proposte tra qualche mese sul mercato. Per il 1800 Diesel da 60 cv si parla infatti di un consumo normalizzato di 4 litri di gasolio per 100 chilometri.



La nuova Fiesta nella versione CLX a cinque porte (è disponibile anche a tre porte) e, vista posteriormente, la versione S a tre porte. Nel disegno qui sopra il cambio automatico che equipaggerà, più avanti, la CLX. Sopra il titolo il cruscotto e le misure della nuova vettura della Ford.

La Tipo ha avuto anche il premio «Auto Europa 89»



Dopo aver vinto il premio «Auto dell'anno», assegnato da una giuria internazionale di giornalisti specializzati, la Fiat Tipo, come si sa, ha ottenuto anche il titolo «Auto Europa» per il 1989. Questo riconoscimento viene dai soci dell'Unione italiana giornalisti dell'automobile, che lo assegnano da tre anni al modello ritenuto più interessante per il mercato della Cee.

Tra le vetture commercializzate nel corso dell'anno precedente quello di assegnazione del premio, la scelta cade sull'auto che, complessivamente, si ritiene abbia le migliori qualità tecniche, estetiche, aerodinamiche e di confort.

Vengono pure presi in considerazione l'originalità del progetto, le prestazioni, i consumi, i fattori di sicurezza attiva e passiva ed il contravalore rispetto al prezzo di vendita al pubblico.

Che la Tipo vincesse il premio «Auto Europa» non era per nulla scontato: non soltanto per la qualità delle vetture concorrenti che, per regolamento, non vengono citate al momento dell'assegnazione del trofeo, opera dello scrittore Bruno Munari. I soci dell'Unione, infatti, hanno già dimostrato di essere particolarmente severi con le auto costruite in Italia. Doppia soddi-

stazione, quindi, in casa Fiat. A ricevere il trofeo, durante una cerimonia che si è svolta a Milano, è stato il dottor Paolo Bernardelli, direttore commerciale e membro del comitato direttivo della Fiat Auto - visto che l'ingegner Vittorio Ghidella, padre della Tipo è già stata consegnata in Italia in 250 mila esemplari e le vendite vanno bene anche all'estero, frenate soltanto dalle difficoltà di consegna, anche per la propensione della Fiat a privilegiare il mercato di casa.

La vettura premiata, come si ricorderà, è disponibile in Italia con cinque diverse motorizzazioni a benzina e a gasolio e due livelli di allestimento. Può essere interessante ricordare che gli italiani, che hanno decretato il successo della Tipo prima ancora dei verdetti delle giurie, la richiedono, per il 78 per cento, con motori a benzina. La cilindrata che in quest'ambito è risultata più richiesta (54%) è quella di 1372 cc, seguita da quella con il motore Fire di 1108 cc (36%) e da quella di 1580 cc (10%). Tra i propulsori a gasolio le richieste sono andate per il 62% alla versione aspirata di 1697 cc ed il 38% alla versione con turbocompressore di 1929 cc.

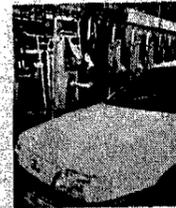
Caschi, bob e slittini in galleria del vento

Quando si dice BMW si pensa subito alle automobili e alle motociclette ma, in occasione delle gare olimpiche di bob svoltesi lo scorso anno a Calgary, i telespettatori più attenti avranno sicuramente notato che sui caschi dei bobisti della Repubblica democratica tedesca e dell'Unione sovietica (nella foto) appariva, sotto alla sigla della nazionale, il caratteristico marchio bianco blu della BMW. Lo hanno notato, ovviamente, anche i bobisti della Repubblica federale tedesca, che hanno deciso di rivolgersi alla casa di Monaco non solo per affinare i loro caschi, ma anche per migliorare, dopo esperimenti nella galleria del vento della BMW, nella quale era stato ricostruito un tratto rettilineo di una pista di bob, l'aerodinamica dei loro bob e dei loro slittini.



Tecnologia giapponese per cruscotti americani

La Goodyear ha raggiunto un accordo con la Toyota. Acquisita dalla casa giapponese tecnologia e macchinari atti a produrre rivestimenti in vinile di alta qualità per pannelli di strumentazione, secondo una tecnica detta dello «stamping in umido delle polveri». La casa americana, nota soprattutto per i suoi pneumatici, produce già cruscotti per l'industria automobilistica nel suo stabilimento di Logan (nella foto) ed utilizza una tecnica sotto vuoto per realizzare i rivestimenti. Lo stampaggio umido di polveri - secondo i tecnici della Goodyear, che fornisce pannelli di strumentazione per vari modelli della Ford, dalla Taunus alla Thunderbird - permetterà di realizzare rivestimenti a grana molto più densa, che avranno un aspetto assai simile a quello della vera pelle.



A chi non ha un garage può servire il «Telo-Box»

Per chi non possiede un garage ma ha a disposizione un posto macchina, è stato realizzato un box in tela impermeabile che si ripiega a soffiato in un apposito alloggiamento fissato al suolo (nella foto). Il box in tela, per la cui installazione non è richiesta licenza edilizia, è munito di due paia di ammortizzatori che, sbloccando un fermo, consentono l'apertura automatica del telo sino all'altezza del tetto dell'auto. Si completa l'operazione, che naturalmente avviene nello stesso modo in senso inverso, semplicemente tirando due cavi. Per ulteriori informazioni sul «Telo-Box» ci si può rivolgere alla Alfaticat Giovanni di Milano (02/2402305).



Obbligatoria tra poche settimane Come devono essere montati i seggiolini di sicurezza



Due esempi di montaggio dei seggiolini di sicurezza per bambini, obbligatori a partire dal 29 aprile prossimo. A sinistra il Sabelit Baby, per bambini da 9 mesi a 4 anni, che va collocato sul sedile posteriore; a destra, a lato del posto di guida, il Sabelitino per bambini da 0 a 9 mesi.

Tra poche settimane i neonati, sin dal momento stesso in cui usciranno dall'ospedale, dovranno essere trasportati su vetture previste di seggiolino di sicurezza. La scadenza che rende obbligatoria l'uso di tali seggiolini non è, infatti, ormai prossima: il 29 aprile 1989 per i bambini da zero a 4 anni; dal 26 ottobre per quelli dai 4 ai

10 anni. Il ministro dei Trasporti ha emanato una circolare per chiarire come deve essere applicata la legge e come devono essere installati ed usati i dispositivi di sicurezza per bambini.

I seggiolini saranno infatti suddivisi in quattro diverse categorie a seconda del peso del bambino: per quelli cioè che pesano meno di dieci chili, per quelli dai nove ai 18 chili; dai 15 ai 25 chili e dai 22 ai 36 chili. Ogni seggiolino dovrà riportare l'etichetta di omologazione con la categoria, il simbolo della «E» maiuscola seguita dal numero che indica il paese nel quale è stata ottenuta l'omologazione ed il gruppo «di massa», quello cioè corrispondente al peso del bambino.

Quasi tutti i seggiolini presenti sul mercato italiano sono universali, possono quindi essere usati su tutti i modelli di vettura e riportano la scritta «universale».

La circolare del ministero chiarisce, inoltre, che sono esenti dall'obbligo di installare dispositivi di sicurezza per bambini, tutti i veicoli privi di punti di ancoraggio, in armonia con quanto previsto dalle norme sulle cinture di sicurezza. Sono, inoltre, valide le

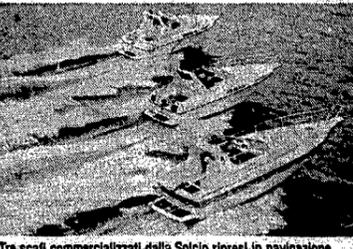
I cantieri minori, una realtà diffusa nel nostro Paese, cercano di stare sul mercato con una continua ricerca di innovazione della gamma prodotta o commercializzata. Le innovazioni negli equipaggiamenti e nella disposizione degli interni caratterizzano, appunto, i modelli delle aziende che in Italia affilano per la commercializzazione i loro prodotti ai Cantieri Sotico di Lesa, sul lago Maggiore.

Sia il «Ford 900 Dolphin» che il «Ford 775 Dolphin» sono stati migliorati nelle disposizioni interne e rinnovati nella gamma dei colori, mentre la gamma «Windy» è stata ampliata e migliorata. Tra le imbarcazioni costruite direttamente dal cantiere piemontese vanno ricordati il «Ford 39» ed il «Major 11,30».

Il cantiere Plastimar di Vibo Valentia ha presentato all'ultimo salone di Genova due imbarcazioni alle quali ha approntato diversi miglioramenti. Si tratta del «Cuca 490 Open», riproposto con una nuova moniera centrale sicuramente più comoda per un motoscafo di quasi cinque metri. Aggiornato anche il «Blitz 20», un cabinato di metri 6,18 di cui sono già state vendute diverse unità.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

I cantieri minori innovano per poter restare sul mercato



Tre scafi commercializzati dalla Solcio ripresi in navigazione.

Moto usate al restauro

Il continuo aumento dei prezzi delle moto nuove (ormai una «media» costa sui 9-10 milioni, una «maxi» dai 12 in su) ha spinto fasce sempre più consistenti di utenti a orientarsi verso la moto usata; tuttavia anche in questo campo la continua assestazione dei motori e delle linee ha determinato un fenomeno nuovo: la ricerca della «vera» moto, quella anni Sessanta-Settanta, per capricci, ricca di cromature, confortevole, abbordabile nei costi.

In questo settore ha perciò preso piede il restauro a nuovo delle macchine, effettuato da artigiani superspecializzati. Ne è un esempio il lavoro di Carlo Morelli, che opera pre-

so il concessionario romano della Honda, la Sar, sio, e restaura a nuovo alcune gloriose Honda CB «Four», nelle varie cilindrate 350, 400 e 750. Morelli valuta che se ci fosse il tempo per soddisfare tutte le richieste si potrebbero piazzare sul mercato di Roma non meno di una cinquantina di questi «pezzi».

Una Honda 500 «Four», per esempio, perfettamente restaurata può costare circa tre milioni di lire. Un milione circa per la moto (basta trovare un esemplare in discrete condizioni), due necessari per i lavori di officina.

Come si procede al restauro? Il telaio della vettura viene portato completamente a nudo, vengono tolti tutti gli eventuali punti di ruggine, e poi i tubi vengono completamente riverniciati; la riverniciatura è prevista anche per le parti della carrozzeria (serbatoio e fianchetti) mentre la sella viene completamente ricoperta. Per il propulsore è prevista la smerigliatura delle valvole e anche la sostituzione dei pistoni (se necessaria) più il cambio della catena della distribuzione; il motore viene poi completamente ripulito con la trilinea e verniciato con un trasparente speciale per conservarne la brillantezza.

I cerchi e le gomme sono completamente nuovi, mentre per la catena e la corona si valuta caso per caso, a seconda delle condizioni d'uso. La forcella subisce un completo ricambio, mentre gli ammortizzatori in genere sono nuovi, come anche gli strumenti di bordo. Al termine di questa operazione, che richiede alcuni giorni di lavoro - conclude Morelli - la moto è quasi come se fosse uscita allora dalla fabbrica. □ F.R.

BREVISSIME

Formula Truck. La Kuwait Petroleum Italia ha chiuso in rosso il bilancio 1988, anche se ha registrato un aumento del 2,4 per cento nelle vendite di benzina e del 7,3 per cento in quelle di gasolio. La Q8 continua, comunque, a potenziare la sua rete e non rinuncia alle sponsorizzazioni. Curt Goransson, campione europeo 1988, parteciperà infatti quest'anno con i colori della Q8 al campionato Formula Truck (le corse di camion).

India il Pick Up 504. Il Pick Up 504 della Peugeot sarà costruito anche in India a partire dal 1990. Ne ha dato notizia la casa francese dopo un accordo con la Mahindra che prevede la produzione di 10 mila Pick Up e di 20 mila cambi Peugeot l'anno.

Telecamere anti violazioni. Per dare la caccia agli automobilisti indisciplinati la polizia inglese vorrebbe servirsi di telecamere nascoste. Lo ha annunciato il ministro dei Trasporti, che prevede uno stanziamento di 24 miliardi di lire. Non si sa se la proposta passerà ai Comuni.

Premio alla Passat Variant. La Volkswagen Passat Variant è stata giudicata la migliore «familiare» nella fascia di prezzo dai lettori di «Auto Zeitung». L'anno scorso lo stesso riconoscimento era andato alla Passat Familiar.

Controllo pneumatici. Gli automobilisti italiani hanno cambiato, portato a riparare o controllato l'anno scorso, presso i gommisti della penisola, oltre 30 milioni di pneumatici. Ne ha dato notizia la Federpneu, denunciando come insufficiente per la sicurezza il millimetro di battistrada previsto dalla legge.

Per i bambini dai quattro ai sei anni è necessaria, invece, una tavoletta protettiva davanti al seggiolino nella quale passi la cintura di sicurezza, mentre per i bambini dai sei ai dieci anni la circolare specifica l'utilizzo di un cuscinetto di plastica anatomica, sul quale il bambino dovrà sedere per essere così portato all'altezza giusta per poter indossare la cintura di sicurezza per adulti. □ O.I.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Con i pedoni si stia particolarmente attenti

In caso di investimento di pedone, il primo comma dell'art. 2054 cod. civ. recita: «Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a ridurre il danno prodotto a persone o cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno».

La norma appare estremamente rigorosa per la obiettività, per il conducente del veicolo investitore, di fornire la prova liberatoria della propria responsabilità.

La lettura della norma lascerebbe intendere che il conducente dovrebbe dimostrare di aver tenuto un comportamento conforme alle regole della circolazione stradale e di non aver commesso alcuna imprudenza o negligenza. Prova difficile, quando vi è assenza di testimoni che abbiano assistito allo svolgersi dell'evento e che possano descriverne le modalità.

Una interpretazione così rigorosa non esime da colpa civile (e cioè dall'obbligo di far luogo al risarcimento dei danni) nemmeno quando il Magistrato in sede penale ha assolto l'imputato con la formula «il fatto non costituisce reato». Anche in tale caso, infatti, il danneggiato è imposto l'obbligo di dimostrare di aver fatto tutto il possibile per evitare l'evento.

La giurisprudenza fortunatamente si è preoccupata di

attenuare il rigore della norma (Cass. civ. sez. II, 10/3/1988 n. 2379) fissando il principio che «in tema di investimento di pedoni, la prova liberatoria richiesta al conducente del veicolo senza guida di rotaie dal primo comma dell'art. 2054 cod. civ. non deve essere data necessariamente in modo diretto, potendo risultare anche dall'accertamento del comportamento della vittima, che sia stato tale da rappresentare il fatto esclusivo dell'evento». Un rigore solo in parte attenuato perché è sempre oltre il dovere di dimostrare che è la condotta del investito a rappresentare l'«fattore esclusivo» dell'evento.