

Ginevra: novità e molte attese

Poché novità assolute e molte attese: questo il clima in cui il Salone internazionale dell'automobile di Ginevra ha aperto giovedì scorso i battenti. Il mercato europeo continua a tirare nonostante le pessimistiche previsioni da più parti avanzate, ma il boom (2.248 mila auto vendute nei primi due mesi dell'89, con un ulteriore incremento rispetto all'88), prima o poi, finirà. In quel momento la sfida si giocherà soprattutto sulle strategie industriali che i singoli concorrenti saranno riusciti a mettere a punto. Che la sfida sia stata progressivamente spostata dal prodotto alla strategia lo fanno capire diversi fattori come il diradarsi delle presentazioni ai saloni di prodotti nuovi, l'avvicinarsi del mercato unico europeo, l'offensiva lanciata dai giapponesi, le voci sempre più insistenti su ipotesi di alleanze. Il Salone di Ginevra, giunto alla sua quarantunesima edizione, rappresenta da sempre una occasione particolare per verificare a che punto è il confronto tra le diverse case, soprattutto considerando che la Svizzera è molto più avanti rispetto a gran parte degli altri Paesi europei su due fronti: oggi più che mai «valdi»: la presenza giapponese e la normativa anti-inquinamento. Nella Confederazione elvetica non esistono, infatti, limitazioni alle importazioni di autovetture giapponesi (che in Europa hanno già raggiunto la quota di 1.480.000 vetture importate l'anno contro le 133.500 auto esportate in Giappone) e già da diversi anni le case costruttrici presentano a Ginevra tutti i loro modelli dotati di catalizzatori. Ma vediamo quali novità sono state presentate dalle diverse case automobilistiche al Salone, ripartite secondo la loro provenienza geografica.

ITALIA: tra i marchi nazionali quello che a Ginevra fa la parte del leone è l'Alfa Romeo. Oltre a esporre tutta la gamma delle sue autovetture, l'Alfa presenta infatti due novità: la «164» 3000 con cambio automatico, la cui commercializzazione comincerà subito dopo il Salone, e il prototipo «ES 30», quest'ultima è ancora in fase di sviluppo.

La «ES 30» è un prototipo destinato a circolare su strada. Due posti e un motore da 3000 cc, questo coupé sportivo può raggiungere una velocità di 245 chilometri orari. Il coupé «ES 30» sarà prodotto in serie limitata (1000 esemplari) e costerà tra gli 80 e i 90 milioni di lire.

La Ferrari propone, tra l'altro, una versione aggiornata della Mondial.

La Lancia, rimandata la presentazione della «Deiava» ad altra occasione, ha portato a Ginevra una antepilota e due recenti novità. L'ante-

prima è la nuova «Delta HF» integrale con nuova figura stilistica e nuovi contenuti come l'ABS e la frizione idraulica. La nuova «Delta HF» viene proposta con due motorizzazioni: 2000 I.E. turbo «catalizzata» e 2000 turbo 16V. Gli altri motivi di richiamo dello stand Lancia sono la gamma rinnovata della «Y10» e la nuova «Theta».

La Fiat espone a Ginevra un nuovo cambio automatico, il «C7X», evoluzione di quel «C7V» già montato sulla «Uno Selecta». Il «C7X» sarà montato sulla «Tipo Selecta»; fa parte della nuova generazione dei cambi a variazione continua e ha la particolarità di poter essere utilizzato con motori di cilindrata superiore ai 1100 cc.

Restando sempre tra le industrie italiane, c'è poi da segnalare l'antepilota di Zagato (che ha firmato anche l'Alfa «ES 30») battezzata «Stelvio». Si tratta di una lussuosa gran turismo con motore da 3000 cc realizzata in collaborazione con l'Auttech Japan, consociata del gruppo Nissan. Interessante, allo stand Pininfarina, la «Alliant» versione Europa, uno studio «Hi» per auto da rally in materiali compositi.

GERMANIA: Da questo Paese giungono alcune interessanti novità. Le prime sono le Mercedes «300 SC» e «500 SL», autovetture spider con una linea estremamente interessante. La Volkswagen ha invece portato a Ginevra la «Rally Golf», vettura dotata tra l'altro di trazione integrale «Synchro», servosterzo, sistema di antibloccaggio con regolazione elettronica.

La «Rallye Golf» sarà prodotta, per ora, in 5000 unità (2000 per il mercato tedesco e 3000 per gli altri mercati). Sempre sulla Golf, la Volkswagen presenta a Ginevra il «Progetto Montana», per l'impiego di questa vettura nel fuoristrada. Nuova per Ginevra anche la «Audi coupe».

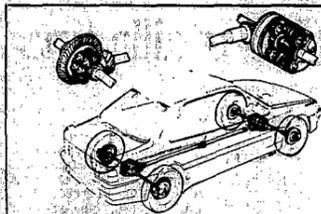
FRANCIA: La Renault ha portato a Ginevra la «25 TXI», una due litri a tre valvole per cilindro. Il gruppo PSA punta soprattutto sulle versioni a trazione integrale della 405.

STATI UNITI: Le case automobilistiche americane Ford e General Motors (anche attraverso le loro filiazioni europee) hanno presentato a Ginevra diverse novità, di cui si è comunque già parlato. È il caso della nuova Ford «Fiesta», su cui la casa di Detroit punta molto per guadagnare nuove fette del mercato europeo. Novità Opel sono invece, oltre alla Vectra, la «Corsa GSi» e una «Omega» a sei porte. Di richiamo il più lussuoso coupé Cadillac.

GIAPPONE: Agguerriti come sempre i costruttori del Sol Levante. La Honda propone la supersportiva «NSX», la Mazda la «MX5» e la Nissan la sportiva «300ZX» con motore 6V.

La tenuta di strada è la principale qualità di queste vetture a trazione integrale

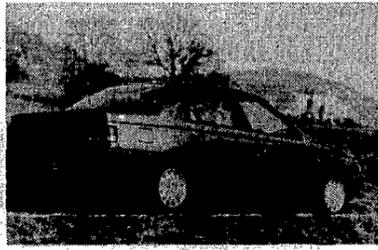
Con le Peugeot 405 X4 garanzia di sicurezza



Provate in Sardegna le Peugeot 405 a trazione integrale permanente. In Italia saranno vendute soltanto due versioni: la GR X4 (a maggio) e la MI 16 X4 (a novembre). La prima è dedicata ai normali automobilisti che ne apprezzeranno soprattutto le eccezionali doti di tenuta di strada e quindi di sicurezza. La seconda è proposta a coloro che hanno ambizioni corsaiola.

DAL NOSTRO INVIATO FERNANDO STRAMBACI

CAGLIARI. La Peugeot importa in Italia soltanto due delle tre versioni a quattro ruote motrici della 405. Lo abbiamo appreso a Santa Margherita di Pula, una accogliente località turistica del Cagliaritano. È qui che, alla vigilia del debutto a Ginevra dei modelli che segnano la conversione della Peugeot alla tra-



zione integrale sulle auto di serie, la casa francese ha organizzato le prove per la stampa internazionale.

Piovaschi e raffiche di vento hanno dato una mano per dimostrare quali capacità hanno queste vetture di stare in strada, anche su un tracciato dove si sprecano curve, controcurve, salite e discese; un percorso «artificiale» (una lastra d'acciaio inclinata e generosamente irrorata di un liquido viscoso per renderla simile ad una lastra di ghiaccio) ha permesso di constatare quanto sia facile trarre d'impaccio nelle condizioni più critiche, grazie al blocco dei differenziali.

In Italia le X4, così alla Peugeot chiamano le 405 con la trazione integrale permanente, saranno, come s'accennava, la GR e la MI 16.

La prima, che alla Peugeot definiscono «ogni tempo», è destinata a quegli automobilisti che della loro vettura intendono fare un uso «normale» ma che ne apprezzano le specifiche qualità di tenuta di strada e quindi di sicurezza. Sarà messa in vendita a maggio a 24.500.000 lire, salvo impreviste inflazionistiche.

La seconda «sarà scelta da coloro che, pur apprezzando queste caratteristiche, non disdegnano macchine» dalla esplicita vocazione corsaiola. Potranno guidare la 405 MI 16 X4 da novembre, dopo aver sborsato 39.300.000 lire, consoliati dal fatto che nel secondo è previsto di serie il sistema frenante ABS.

In un anno da noi, secondo le previsioni della Peugeot che ne costruirà 20 mila in dodici mesi, i primi saranno un migliaio e forse più, i secondi

Una canzone per vendere ricambi originali



La Citroën ha alle spalle una lunga storia di primati tecnici in campo automobilistico. Ora può anche vantarsi di essere stata la prima ad aver fatto incidere su disco una canzone (nella foto un particolare della controportina) che magnifica bontà e convenienza dei ricambi originali. La canzone (parole di Pierre Lafitan, responsabile della comunicazione della Citroën Ricambi di Parigi, che però, discretamente, non fa il nome della Citroën; musica del compositore Alain Mouysset) si intitola «Pitèca». Dovrebbe contribuire a convincere gli utenti che è meglio utilizzare i pezzi di marca. Tanto più oggi che, anche in Italia, la Citroën può fornirli, entro 24 ore, in ogni luogo.



I Pirelli P Zero e P 700Z per i bolidi del Salone

Alcune delle più interessanti novità presentate al Salone di Ginevra: dal coupé Alfa ES 30; alla Citroën V 16 T; alla Lancia Delta Integrale 16 v - sono equipaggiate con pneumatici Pirelli P Zero (nella foto) e P 700Z. Si tratta di super pneumatici per velocità oltre i 240 km orari. Salgono così a 336 i primi equipaggiamenti Pirelli su modelli europei e giapponesi. Nel 60 per cento dei casi si tratta di auto ad alte prestazioni.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

Con il meltemi nel mar di Licia



Vento assicurato, infinità di baie, accoglienti cittadine ed una originalissima escursione archeologica. Questa, in estrema sintesi, è una vacanza in Licia, la costa sud-occidentale della Turchia. Il bacino di crociera è un triangolo delimitato da tre vertici: Rodi, Fetie e Marmaris.

Cominciamo con il vento: Fetie è rinomata per una vacanza in vela. Nell'Egeo meridionale soffia, da giugno al primo di settembre, il meltemi, caratteristico vento stagionale da nord-est; tuttavia in quest'area esso risulta orientato da ovest e di intensità minore, regolarmente soffia a forza 4-5, raramente arriva a forza 7. Soltanto il porto di Fetie è una giornata di spruzzi, ma se proprio dovesse insistere, non mancano gli ancoraggi ridossati.

La navigazione, pertanto, non presenta problemi: in caso di attracco da Rodi a Marmaris, occorre tener conto di una corrente per ovest che deriva di circa 10 gradi.

Le baie. La costa turca al fronte a Rodi si compone di due gruppi di golfi: quello di Fetie e quello di Marmaris. Entrambi, ma soprattutto il primo, sono a loro volta costituiti da una costa ricca di insenature che li rendono piacevoli alla navigazione: per diversi giorni liscianti, portate dal proprio umore e dal vento.

L'escursione archiologica singolarissima è quella a Causus, antica città, con vestigia greche, romane e medioevali, situata in un golfo che il fiume Dalyhan ha anticamente coperto di cannelli. Poiché la foce del fiume ha creato dei bassi fondali ed il meandro di canali è un vero labirinto, occorre affidarsi alle piccole imbarcazioni locali, che vengono ad offrirvi l'escursione, direttamente al vostro ancoraggio. Si sbarca davanti agli impianti di una peschiera e, con un breve tragitto a piedi, si arriva all'antico porto in un luogo affascinante, non soltanto perché dominato da due promontori che lo chiudevano rendendolo sicurissimo, ma per le numerose tombe rupestri di epoca licia che si affacciano sul fiume Dalyhan.

I porti. Sia Marmaris che Fetie sono porti di entrata ed uscita in Turchia, dove poter fare il transito (per qualsiasi provenienza dalla Grecia). Le pratiche non sono così lunghe come un luogo comune vorrebbe attribuire alla burocrazia dell'ex Impero ottomano. In entrambi i porti sono disponibili il ghiaccio (che vi viene sferzato e portato con spesa modesta) e rubinetti per l'acqua, mentre, per il gasolio, a Fetie c'è un distributore; a Marmaris viene portato al vostro attracco.

Portolani e carte alla mano non vi resta che tracciare la vostra rotta. Vi segnaliamo soltanto i luoghi «da non perdere», il resto sta a voi scoprire.

Rodi: città ricca di storia, ottimo porto dominato dalle caverie di bronzo. Sono l'emblema della città da quando, importate su consiglio dell'oracolo di Delphi, la liberarono dalle serpi. La città è ottimamente conservata e percorribile a piedi. Da vedere il castello dei Grandi Maestri (i cavalieri di San Giovanni) ed i bagni turchi, fruibili ancora oggi.

Fetie, l'antica Telessoa, è dominata da una fortezza costruita dai cavalieri di Rodi e da un annesso di roccia nel quale sono riciccate le tombe liche risalenti al IV secolo a.C.

Tutta la costa occidentale del golfo è riparsa e piena di baie. Unica avventura: ancorarsi sempre con il cavo a terra per sicurezza. Devo segnalare: Cala Kapl, splendida baia non vi sono troppe barcine, e Cala Boyuz, dove potrete rifornirvi d'acqua e farvi preparare pranzo o cena, da gustare a terra sotto una fresca macchia.

Puntando verso ovest (Marmaris e Ekinlik), sia come base di partenza per la già citata gita a Causus, sia perché gli ancoraggi sono veramente affascinanti e tranquilli.

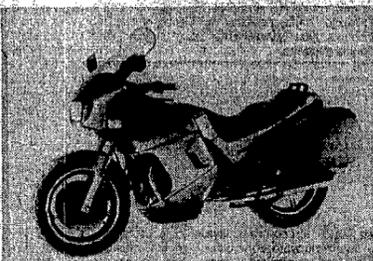
Marmaris: una fortezza eretta da Solimano il Magnifico nel 1522, ed una moschea del 1783.

Infine, prima di rientrare a Rodi, Cala Bizantina. Non è segnalata sulle carte ed è stata denominata così per i ruderi di quell'epoca, che si trovano al fondo di un piccolo fiordo verde. È un luogo incantevole, sia visto da terra che dal mare.

La moto è stata aggiornata ma è un po' troppo cara

Un utilizzo spiccatamente turistico per la Guzzi 1000 SP terza serie

Terza edizione della Moto Guzzi 1000 SP. Nuova la carenatura e parzialmente aggiornato il motore. Si presenta come l'alternativa italiana alle gran turismo tedesche e giapponesi. Dotata di borse rigide di grande capienza, è adatta ai lunghi viaggi. Relativamente parco nei consumi ha, però, un prezzo elevato ed ingiustificato dai contenuti tecnologici.



La velocità massima è indicata in 195 km/h ed il peso a secco in 230 kg.

Un discorso a parte va fatto sul prezzo che, in relazione ai contenuti tecnologici della moto ed alle sue prestazioni, ci sembra elevato. La 1000 SP III costa, infatti, 12.599.400 lire più 535.000 lire per le valigie, franco fabbrica; perciò vanno aggiunte le spese di trasporto ed immatricolazione.

scotto è prudenzialmente presente l'indicatore di livello del carburante.

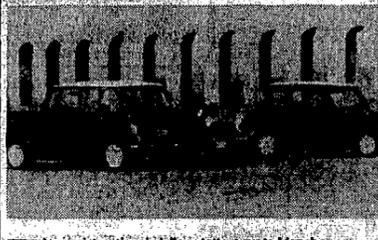
La nuova 1000 SP III può contare sul sistema frenante integrale, caratteristico delle Guzzi, che garantisce un elevato livello di sicurezza attiva. Sospensioni anteriori e posteriori sono regolabili sul precarico delle molle e sul freno degli ammortizzatori (quelli posteriori sono ottimi Kom).

La velocità massima è indicata in 195 km/h ed il peso a secco in 230 kg.

Un discorso a parte va fatto sul prezzo che, in relazione ai contenuti tecnologici della moto ed alle sue prestazioni, ci sembra elevato. La 1000 SP III costa, infatti, 12.599.400 lire più 535.000 lire per le valigie, franco fabbrica; perciò vanno aggiunte le spese di trasporto ed immatricolazione.

Su Racing e Flame

Servofreno per le Mini



A quasi trent'anni dalla sua prima apparizione, la Mini Cooper non va in pensione. La Austin Rover Italia la ripropone in due versioni denominate Racing (a sinistra nella foto) e Flame (a destra) che si differenziano soltanto per il colore (verde inglese, la prima, rosso brillante la seconda) e per le scritte sulle fiancate. Di notte, per entrambe, tetto e ruote bianche.

Affrontando i nuovi i rivenditori di colori nero, i sedili in tessuto cromatico e PVC, le vetture portogoggetti, la griglia della strumentazione. Il motore è il solito (A Plus di 998 cc e 44 cv), così come il cambio a 4 marce. Adottato il servofreno. Prezzo, compresa Iva, 8.470 mila lire per entrambe le versioni.

Ottantadue anni dopo l'Itala rifà su altre strade il raid Pechino-Parigi



Giovedì prossimo partirà da Pechino una carovana di automezzi in testa alla quale ci sarà la storica Itala che, nel 1907, si affermò nell'avventuroso raid Pechino-Parigi con l'equipaggio formato da Scipione Borghese, dal meccanico Ettore Guizzardi e dal giornalista Luigi Barzini.

Sarà, più di ottant'anni dopo, non tanto l'improbabile ripetizione della gara, ma piuttosto una rievocazione che porterà un messaggio di amicizia italiano agli undici Paesi attraversati lungo un percorso completamente diverso da quello del 1907: Repubblica popolare cinese, Pakistan, Iran, Turchia, Unione sovietica, Polonia, Germania orientale e occidentale, Olanda, Belgio, Francia.

Oltre all'Itala (nella foto), conservata nel Museo dell'automobile di Torino e rimessa in perfetta efficienza, parteciperanno al raid quattro vetture e un autocarro della Fiat Auto (due Fiat, una Lancia, un'Alfa Romeo, un carro officina Ducato 4x4) e quattro veicoli Iveco 4x4, tra i quali un furgoncino delle Poste italiane che promuoveranno iniziative filateliche.

L'itinerario è di circa 22 mila chilometri, da percorrere in circa tre mesi, attraverso più di 90 tappe su uno sfondo eccezionale per varietà di paesaggi, di tradizioni, di costumi.

Solo per 4mila la versione «Bel Ami» Polo



Dalla fine del mese scorso l'Autogerma ha messo in vendita in Italia una versione speciale della Volkswagen Polo, la «Bel Ami».

Equipaggiata con i motori di 1.043 cc e 45 cv a benzina e di 1.272 cc e 45 cv a gasolio, la Polo Bel Ami (nella foto) è caratterizzata, tra l'altro, da un nuovo tettuccio apribile (trasparente, basculante ed asportabile) da coprimozzi anodizzati a forma di stella, da due specchietti retrovisori esterni regolabili dall'interno, da tessuti di nuovo disegno e dalla scritta «Bel Ami» sulle fiancate e sul portellone posteriore.

Sette i colori della carrozzeria: di cui tre metallizzati, ottenibili con sovrapprezzo.

La Volkswagen Polo Bel Ami sarà venduta in un numero limitato di esemplari (circa 4.000 unità) al prezzo (chiavi in mano) di 11.477.550 lire per la versione benzina e 13.507.650 lire per quella Diesel.

Giunta alla terza serie, la Guzzi 1000 SP è stata ampiamente rinnovata, finalizzando le modifiche ad un utilizzo spiccatamente turistico.

Indubbiamente si tratta di una moto collaudata, nei suoi oltre dieci anni di vita. Oggi con la nuova carenatura, diventa una moto appetibile per il gran turismo a largo raggio. Certamente non ha le prestazioni di una Suzuki GSX 1100 o di una Kawasaki 1000 GTR, ma è in grado di offrire ugualmente, elevate velocità di crociera.

La protettività della carenatura ne estende l'uso anche ai mesi freddi e le grandi valigie aumentano la versatilità della moto; che ha altresì una notevole autonomia. Il consumo «normalizzato» è di litri 5,6 per 100 km e la capienza del serbatoio è di 22,5 litri.

Particolarmente curate, rispetto agli standard della Ca-

IL LEGALE FRANCO ASSANTI

Se si svolta ad un crocevia

Il divieto di sorpasso in corrispondenza di un crocevia da parte di un veicolo deve considerarsi assoluto, anche se non sussiste la segnaletica orizzontale (Cass. pen. Sez. IV 15 settembre 1986, n. 9346).

Tale principio è stato costantemente applicato dalla Magistratura e costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di sorpasso, si scontra all'incrocio con altro veicolo che lo precede e che si è svolto a sinistra, può parlarsi di esclusiva responsabilità del primo veicolo nella produzione dell'eventuale danno?

La norma di cui sopra deve sempre correlarsi con quella relativa alla svolta e non basta l'assolutezza del divieto per escludere il concorso di colpa da parte del veicolo favorito.

Il ripetersi dell'obbligo per il veicolo che intende svolgere una svolta a sinistra, costituisce, quindi, un principio del tutto pacifico. Ma se tale veicolo, mentre è in fase di