

Tutti «allacciati»
dal 26 aprile sulle auto
immatricolate dopo
il 1° gennaio 1978

Alla stessa data per
trasportare i bimbi
più piccoli obbligo
di sistemi appropriati

Con cinture e seggiolini

Dal 26 aprile, tutte le auto immatricolate dopo il 1° gennaio 1978 dovranno avere ai posti anteriori cinture di sicurezza a tre punti con arrotolatore e scattiera l'obbligo di utilizzarle. Sempre dal 26 non si potranno portare in auto bambini sino a quattro anni se non saranno assicurati su appositi seggiolini. In ottobre scattierà l'obbligo delle cinture anche per le auto immatricolate prima del 1978.

FERNANDO STAMBAZI

Chi ha dimenticato la scadenza del 26 aprile è bene affrettarsi a meritarla in regola. Fra due settimane, infatti, scattano alcune delle norme previste dalla legge 111 del 18 marzo 1968, più comunemente nota come legge sulle cinture di sicurezza, emendata nei giorni scorsi dal Senato.

Dal 26 aprile, tutte le auto immatricolate dopo il 1° gennaio 1978 o di nuova immatricolazione, devono essere equipaggiate ai posti anteriori con cinture di sicurezza omologate secondo la direttiva Cee n° 16 del 1968, emendata il 03/04. Ciò significa che tutte le auto in circolazione, devono essere provviste di cinture di sicurezza a tre punti con arrotolatore.

Le cinture dovranno essere allacciate e sono previste ammine da 10.000 a 50.000 lire non se ne usa nei centri abitati. La multa è raddoppiata se l'installazione è compiuta fuori dei centri abitati.

Il 26 ottobre, prossimo, l'obbligo di allacciare le cinture sarà esteso anche alle auto immatricolate prima del 1° gennaio 1978. Per questi ultimi veicoli non è richiesto che le cinture siano del tipo «scattiera» con arrotolatore e scattiera, ma possono anche essere di tipo «fissa» con scattiera e scattiera.

Dall'obbligo di allacciare le cinture sono esclusi, dice la legge, le donne in stato di gravidanza, gli invalidi e le persone con caratteristiche somatiche (troppo basse o troppo alte, Ndr) incompatibili con l'uso delle cinture. Le une e gli altri dovranno però avere con sé una certificazione medica. E sarà un bel pasticcio, così come un bel guaio sarà adottare sistemi di ritenuta efficaci per quelle macchine (proprio, grosso modo, sino a 1970) non predisposte sin dall'origine con punti di ancoraggio specifici per le cinture. Essenziali dall'obbligo di allacciare le cinture (e non si acci-

sc bene perché, come per vari altri particolari aspetti della legge) anche i soggetti che espletano un servizio di polizia di emergenza o di soccorso.

E' bene precisare che i seggiolini per il trasporto bambini differiscono l'uno dall'altro in base all'età e al peso dei bambini trasportati. Le caratteristiche di questi seggiolini sono precisate in circolari governative in applicazione della legge.

Se, dunque, a partire dal 26 di questo mese, i bambini inferiori ai quattro anni possono essere trasportati in macchina soltanto su appositi seggiolini e sulle trattenti dalle cinture di sicurezza, dal 26 di ottobre anche quelli più grandi dovranno viaggiare (anche se sono sui sedili posteriori) assicurati. Ciò comporta, di necessità, l'installazione di cinture di sicurezza anche ai posti posteriori, prima ancora della scadenza prevista per il 26 aprile 1990.

Tentiamo, qui, di condensare quanto stabilito dal ministero dei Trasporti a proposito dei bambini.

I dispositivi per il loro trasporto in auto sono divisi in quattro gruppi di massa che prendono in considerazione il peso dei trasportati e precisamente: 1) **Bambini che pesano meno di 10 kg.** Questo tipo di seggiolino (per bambini da 0 a 9 mesi) va collocato, sul posto anteriore a lato del guidatore o su quello posteriore se l'auto dispone già di cinture opposte a quello di marcia. E' ritenuto dalla cintura di sicurezza con «riavvolgitore montata sulla vettura. Deve essere obbligatoriamente usato a partire dal 26 aprile.

2) **Bambini che pesano da 9 a 18 kg.** Il seggiolino (per bambini da 9 mesi a 4 anni) potrà essere usato sul sedile posteriore, saldamente trattenuto dalla cintura di sicurezza che deve passare attraverso un cuscinetto di protezione. Può essere fissa o reclinabile. Obbligatorio dal 26 aprile prossimo.

3) **Bambini che pesano da 15 a 25 kg.** Devono essere tra-

sportati in auto (età va dai 4 ai 6 anni) utilizzando una tavoletta protettiva, attraverso la quale passa la cintura di sicurezza. Obbligatorio dal 26 ottobre prossimo.

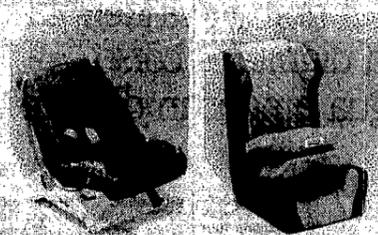
4) **Bambini che pesano da 22 a 36 kg.** Per trasportarli (età va dai 6 ai 10 anni) si deve utilizzare un apposito «cuscinetto» di plastica anatomica sul quale il bambino si siede. Il «cuscinetto» è realizzato in modo che portando il bambino all'altezza giusta, può tranquillamente indossare la cintura di sicurezza per adulti. Anche questo «cuscinetto» è obbligatorio dal 26 ottobre.

A proposito di trasporto bambini, nella legge non si fa cenno a come devono recarsi i tassisti. Se, di qui al 26 aprile non succorrà qualche scivolone interpretativo, i tassisti dovrebbero rifiutare di prendere a bordo bambini o riempire il bagagliaio della macchina con seggiolini corrispondenti ai quattro gruppi di massa, da sistemare di volta in volta in base al peso o all'età dichiarati del bambino o dei bambini da trasportare.

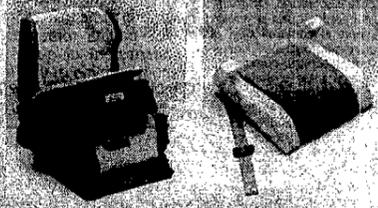
Tornando alle cinture, ma il discorso vale anche per i seggiolini, è consigliabile non aspettare la vigilia della data di applicazione della legge per mettersi in regola. E' bene preoccuparsi che i dispositivi di ritenuta corrispondano alle norme (ne fanno fede le etichette di omologazione che, ancora una volta, riproduciamo a lato) stabilite dalla Cee. I produttori italiani che danno maggiori garanzie e che stanno facendo grossi affari sono: Piaggio Autolux, Trw-Sabelt, Britax e Autolux. Proprio che dopo quella del 26 ottobre scattierà un'altra scadenza: il 26 aprile 1990 tutte le auto di nuova immatricolazione dovranno avere le cinture anche ai posti posteriori. E dalla stessa data andranno usate.



I bambini da 4 a 6 anni devono essere trasportati in auto utilizzando una tavoletta di sicurezza del tipo di quella qui riprodotta. La tavoletta, naturalmente, va assicurata con la cintura. Bisogna stare attenti che la cintura e i seggiolini siano omologati ed abbiano le etichette di identificazione del tipo che riproduciamo qui a lato.



Il «Britaxino» (a sinistra) è un modello di culla di sicurezza per neonati da 0 a 9 mesi. Queste culle vanno montate in posizione contraria al senso di marcia della vettura, come indicato nel disegno sopra. Il titolo, e vanno trattenute da una cintura di sicurezza a tre punti con riavvolgitore. A destra: il «Britax Baby», un esempio di seggiolino di sicurezza per bambini da 9 mesi a 4 anni.



La «Britax Comfort» (a sinistra) è un modello di poltroncina di sicurezza reclinabile per bambini da 9 mesi a 4 anni. A destra: il «Britax Cushion», cuscinetto di sicurezza per bambini da 6 a 10 anni.

<p>TRW Sabelt Torino Ar4m E2 04XYZW MADE IN ITALY</p>	<p>TRW Sabelt Torino Ar4m E2 04XYZW MADE IN ITALY</p>
<p>TRW Sabelt Torino A E2 03XYZW MADE IN ITALY</p>	<p>sabelt Torino B E2 03XYZW MADE IN ITALY</p>

Seggiolini e cinture devono avere un'etichetta di omologazione Cee. In alto sono riprodotte le sigle di identificazione di cintura a 3 punti con riavvolgitore a sensibilità dinamica. Qui sopra: a sinistra etichetta di cintura a 3 punti statico, e destra cintura a 2 punti statica.

A trattore potente pneumatico «Super 15»

In Italia si usano sempre di più trattori di grande potenza (l'altro anno sono aumentati del 4 per cento) e diventano di conseguenza necessari pneumatici che li sfruttino e li trasmettano al suolo in modo ottimale. A queste caratteristiche sembra corrispondere, stando ai dati della casa, il nuovo «Super 15» (nella foto) che la Kiebert ha presentato alla Fiera di Verona. Si tratta di un pneumatico a carcassa radiale che può lavorare a bassa pressione. Attualmente la Kiebert offre 9 diversi tipi di pneumatici per trattori in 38 diverse dimensioni.

E' un'Omega station wagon la Opel numero 25 milioni

E' toccata ad una Omega station wagon (nella foto) la targa di 25 milioniesima automobile prodotta dalla Adam Opel AG. Quando la fabbrica tedesca, oggi filiazione della General Motors, iniziò la sua attività, novant'anni fa produceva undici autoveicoli l'anno. La diciannovesima Opel venne costruita nel 1971. Oggi, secondo quanto è stato affermato durante i festeggiamenti per il traguardo raggiunto, le richieste di auto Opel in Europa sono in continua ascesa, tanto che l'azienda ha dovuto assumere negli ultimi dodici mesi altri mille lavoratori.

Per le auto più potenti anche gomme 4 stagioni

La Goodyear, che per prima ha introdotto in Europa il concetto di «gomma per tutte le stagioni», ha realizzato recentemente un nuovo pneumatico Eagle GT (nella foto) che può essere utilizzato dalle auto con codice di velocità V (oltre 210 km/h). Il nuovo pneumatico 4 stagioni è già stato adottato dalla Ford per il primo equipaggiamento della versione Super High Output della Thunderbird e della versione Super Coupé della Thunderbird. Entrambe queste vetture sono mosse da motori che erogano potenze superiori ai 200 cv e possono raggiungere velocità superiori ai 210 orari. Gli Eagle GT soddisfano tutte le specifiche Ford.

IL LEGALE
Se il danneggiato è un dipendente

Il nodo, per lungo tempo non sciolto, se il datore di lavoro possa ritenersi assicurato per responsabilità civile, è stato tagliato dalle Sezioni unite, con la sentenza n. 6132 del 12 novembre 1988, dopo che le varie sezioni della Corte di Cassazione e i problemi di merito avevano dato al problema soluzioni diverse.

La sentenza ora pronunciata, alla quale dovranno attenersi tutti i giudici della Repubblica, ha sancito il principio che il fatto illecito del terzo (investitore di un lavoratore dipendente) determina un danno immediato e diretto al datore di lavoro, perché si vede privato dell'apporto lavorativo di un soggetto, al quale dovrà comunque corrispondere il salario in virtù dell'art. 2110 C.C. L'assicuratore, pertanto, è tenuto a versare al datore di lavoro quanto ha versato al proprio dipendente non soltanto sotto forma di salario, ma anche quanto sarà tenuto a versare al dipendente stesso in caso di questo il principio innovativo, mai in precedenza preso in considerazione - a titolo di contributo previdenziale agli enti di assicurazione obbligatoria.

La sentenza naturalmente non nega il diritto risarcitorio del danneggiato.

Già in precedenza la giurisprudenza aveva affermato il principio che al dipendente che continua a percepire la retribuzione, nulla è dovuto a titolo di danni patrimoniali, ritenendo che nessuna perdita economica, determinata il sinistro. Pur tuttavia al lavoratore dipendente spetta egualmente il danno biologico per il non cumulo alla salute subito a seguito del sinistro. Seppur non in questo caso, il danno è molto resistente da parte degli assicuratori, che pretendono di rifiutare il riconoscimento di tale diritto, ma la posizione è inaccettabile e va rigorosamente respinta.

NAUTICA
GIANNI BOSCOLO
Tanta vela per il nuovo «Meteor»

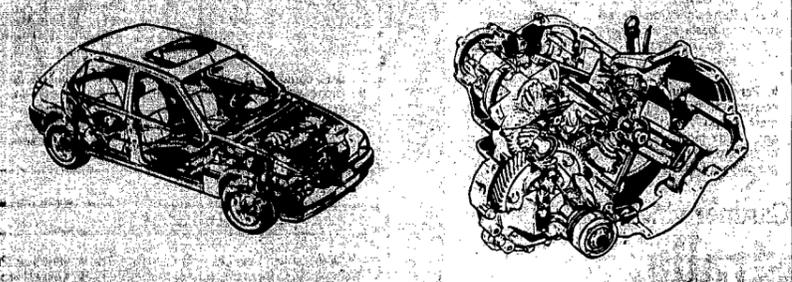


La Nauticodi è un cantiere specializzato nella costruzione di imbarcazioni a vela e motore. Nell'ultima edizione del Salone di Genova, questo cantiere di Lodi ha presentato una nuova versione del «Meteor», già da anni presente sul mercato con un notevole successo.

Queste le caratteristiche tecniche del «Meteor» ultima versione: lunghezza fuori tutto 6 metri; lunghezza al galleggiamento metri 5,20; larghezza metri 2,13; dislocamento kg. 850. La superficie velica della barca è di mq 21,55, mentre il solo spinaker ha una superficie di 26 mq.

All'interno il Meteor (che nella foto è ritratto in navigazione) è attrezzato con quattro cuccette, ma sono sei le persone imbarcabili. Sullo specchio di poppa è applicabile un motore fuoribordo, con potenza variabile tra i quattro e gli otto cavalli.

La nuova gamma è stata ancora ampliata
La Ford ha fatto un «tredici» con le Fiesta Diesel e CTX



La nuova Ford Fiesta con il motore Diesel 1800 vista in trasparenza e una vista «aperta» del cambio CTX che la Ford costruisce utilizzando la cinghia metallica della Van Doorne.

La Ford (Italia) ha fatto «tredici» con le nuove Fiesta per il mercato italiano. Dopo l'introduzione delle versioni a benzina e con cambi meccanici a cinque rapporti, ha commercializzato in questi giorni le nuove Fiesta con motore a benzina e cambio a variazione continua CTX e le nuove Fiesta con motore Diesel, portando appunto a tredici il numero delle versioni della gamma.

Su questi modelli Fiesta non incide la tecnica commerciale della Ford, nota per praticare lo stesso prezzo per motorizzazioni e allestimenti diversi. Le Fiesta con il cambio automatico sono infatti uguali per allestimento (CLD), ma differiscono oltre che per la cilindrata anche per il numero delle porte. Diversi, dunque, i prezzi, fissati in 1.770.000 lire (chiavi in mano) per la Fiesta CLX/CTX 1100 tre porte e in 1.534.000 lire per la Fiesta CLX/CTX 1400 cinque porte.

Stesso discorso per le versioni Diesel, anche se sono tutte equipaggiate con un motore 1800. La Diesel CLX a tre porte costa 12.973.000 lire, quella a cinque porte costa 13.731.000 lire, la Ghia a 5 porte costa 14.369.000.

Dando notizia della immissione sul mercato di queste nuove versioni, la Ford Italia sottolinea che nel 1988 la domanda del segmento di appartenenza della Fiesta è sciolto si è aggirata intorno alle 111.000 unità, cioè a dire circa il 10,4 per cento della domanda dell'intero popolazione segmento, mentre nell'ambito delle versioni con cambio automatico i valori sono di poche migliaia di unità, tenuto conto che nel segmento B erano

presenti soltanto la Fiesta CTX, la Fiat Selecta e la Renault Supercinque Automatic.

Sempre aggressiva nella sua politica commerciale, la Ford Italia sottolinea ancora che, fra le versioni con il cambio automatico, i prezzi delle Fiesta CTX a 3 e a 5 porte risultano essere i più contenuti, visto che nell'ambito delle 3 porte la Uno Selecta costa 13.207.000 lire e la Supercinque Automatic costa lire 15.146.000, mentre l'unica a 5 porte presente nel segmento B, cioè la Uno Selecta, costa 14.182.000 lire, cioè oltre un milione seicentomila lire in più rispetto alla nuova Fiesta CTX, che oltretutto dispone di un motore da 1392 cc contro il motore di 1116 cc della Uno.

A proposito del Diesel adottato per la Fiesta, si ricorda che si tratta di un propulsore sviluppato sulla base del 1600 impiegato sulla Fiesta precedente, ma che appare migliorato sia in termini di silenziosità di impiego, sia per quanto riguarda un concreto incremento delle prestazioni ai regimi medi di utilizzo. Questo motore, rammentano alla Ford, dal 1983 viene prodotto al ritmo di 150.000 unità l'anno ed ha dimostrato una affidabilità eccezionale, riducendo praticamente a zero la necessità di interventi di assistenza.

Anche sul cambio CTX la nota della Ford Italia che accompagna la notizia della commercializzazione di queste nuove versioni della Fiesta si sofferma a lungo. Ricorda che il CTX (Continuously Variable Transaxle), ossia cambio a variazione continuamente variabile, viene

Un occhio al mercato europeo
Ora hanno più potenza gli Iveco da cantiere



Un milione di «Silvia». La «Silvia», l'auto che la Nissan esporta con grande successo negli Stati Uniti, è stata prodotta dal 1965 ad oggi in un milione di esemplari. L'anno scorso la «Silvia» quinta serie ottenne in Giappone il titolo di «Auto dell'anno».

Oscar agli orangutan. La Uniroyal ha ottenuto l'Oscar della pubblicità per uno spot che promuove la sicurezza dei suoi pneumatici. Protagonisti del filmato: quattro orangutan.

Ford con Nissan. Ford e Nissan hanno sottoscritto un accordo di cooperazione per la produzione in Australia di una nuova automobile di media cilindrata equipaggiata con un motore a 4 cilindri.

Direttore mktg Vauxhall. Il direttore commerciale della General Motors Italia, Giovanni P. Cantarella, ha lasciato Roma per Luton, dove ha assunto la direzione marketing della Vauxhall-Bedford.

Manichini modificati. Esami biomeccanici effettuati nei laboratori di ricerca della General Motors hanno portato alla modifica dei manichini usati nelle prove di crash. Ciò per meglio riprodurre gli effetti provocati sul corpo umano, e in particolare sul torace, da impatti laterali.

Il pianeta Iveco non è fatto solo dei grandi Turbo-diesel, autoveicoli e possenti protagonisti dell'autotrasporto sulle lunghe rotte internazionali, o dell'agile Turbo Daily per la consegna delle merci porta a porta, al marchio Iveco spicca anche sul colano di quei veicoli chiamati a svolgere un oscuro ma preziosissimo lavoro nelle cave e nei cantieri, veicoli cui gli operatori chiedono le sollecitazioni più stressanti e dunque il massimo sia dal punto di vista dell'affidabilità globale.

In un settore, questo, che in Italia ha fatto registrare nel 1988 4.350 immatricolazioni rispetto alle 3.468 unità del 1987 e dunque con un incremento del 24,4%. La quota Iveco nel 1988 ha contato per 2.101 unità (1.519 nel 1987) con un incremento del 38,31%.

Finora la gamma pesante cantiere risponde egregiamente alle esigenze del mercato italiano e dell'area mediterranea, un po' meno a quelle dei mercati dell'Europa continentale. Di qui la decisione di rivedere il complesso dell'offerta Iveco partendo dal modello «330.30H/HT», che si proponeva come un ottimo banco di prova per le evoluzioni future del prodotto, il tutto in funzione della imminente integrazione dei mercati europei.

Il nuovo «330.36H» (nella foto), presentato nelle settimane scorse ad Anall, risponde alla domanda della clientela europea soprattutto in termini di potenza (360 cavalli) mentre l'intera gamma precedente è stata ampliata con il motore turbo da 300 cv e le trazioni integrali. Il nuovo sel cilindri (porta la sigla «8210.42R»), che equipaggia il «330.36H», dispone di una notevole cilindrata (13.798 cc) e in grado di sviluppare una coppia elevata fornendo una potenza a regimi di rotazione bassa, laddove il consumo specifico di combustibile si presenta nella condizione ottimale. In una parola è un motore di ridotti consumi e con una notevole elasticità di funzionamento.