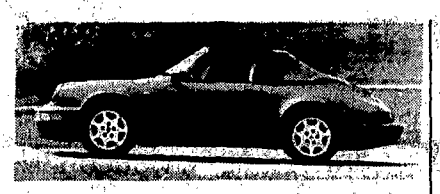
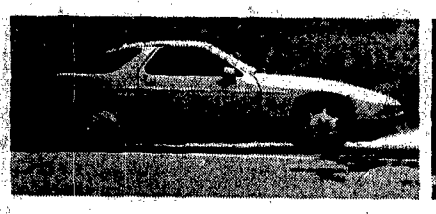
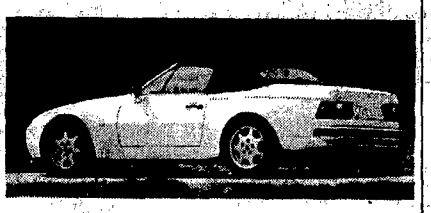
A Stoccarda hanno messo mano a tutta la gamma delle famose auto sportive







Nella foto in alto: una vista della Porsche 911 Carrera 4 Targa fotografata senza tettuccio. Nelle foto qui a lato: la Porsche 928 S4 coupé (a sinistra) e la Porsche 944 S2 cabriolet.

Sofisticate innovazioni nelle Porsche modello '90

Per consuetudine, all'inizio dell'estate la Porsche annuncia le novità che caratterizzeranno la sua gamma l'anno successivo. Ogni anno c'è da faticare per districarsi tra le innovazioni che consentono alla Casa di Stoccarda di mantenere il suo primato tecnologico tra le auto sportive. Anche per il 1990 la Porsche non è venuta meno alla regola, con una raffica di novità e di aggiornamenti.

FERNANDO STRAMBACI

Le Porsche sono a listino a prezzi che vanno dagli oltre 61 milioni della 944 con motore di 2,7 litri agli oltre 156 milioni della 911 Turbo Cabriolet e la Porsche Italia ne vende, si e no, settecento pezzi l'anno, con tempi di attesa che per certi modelli arrivano anche a sette mesi. Eppure, quando la Casa di Stoccarda vara le novità della sua gamma, chi ha la passione dell'automobile, anche se non potrà mai permettersi una Porsche, non può fare a meno di aggiornarsi.

Alla bisogna provvede la Porsche Italia che, puntualmente, nel pieno dell'estate, dà notizia delle novità per i modelli dell'anno successivo. Si tratta sempre di novità tecnologicamente molto importanti e la difficoltà maggiore sta nella fatica di districarsi tra l'una e l'altra.

In estrema sintesi, si può dire che la Porsche, per le sue sportive modello 1990, annuncia: la comparsa di una nuova 911 Carrera 2, esternamente del tutto simile alla Carrera 4 dalla quale deriva; l'adozione di un rivoluzionario cambio a doppia funzione (automatico e manuale); varianti Targa e Cabriolet per le Carrera 2 e 4; un equipaggiamento ulteriormente migliorato per la serie 944; una versione 928 GT con il solo cambio manuale e, per tutti i modelli della gamma, miglioramenti dal punto di vista del confort, della sicurezza (ABS di serie), e dell'ecologia (tutte le Porsche 1990 sono fornite con o senza catalizzatore con la stessa potenza e allo stesso prezzo).

Occorrerebbe troppo spazio per parlare di tutto. Limitiamoci dunque a ricordare che la 944 con motore 2,7 – che era il modello base – non comparirà più a listino, sacrificata alla necessità di lasciar spazio, sulle linee dello stabilimento di Stoccarda Zuffenhausen, alla 944 S2 Cabriolet con motore di tre litri a quattro valvole per cilindro e 211 cv.

Tutta la serie 944 è dotata, primo caso al mondo per tutte le versioni di un modello, di sistema frenante ABS. Inoltre, su tutte le 944 S2: cinture di sicurezza automatiche a tre punti ai due posti posteriori, bulloni delle ruote con serratura, proiettori regolabili dal posto di guida. Il Cabriolet è offerto soltanto con capote ad apertura elettrica. Sulla 944 Turbo, infine, spoiler posteriore ad ala.

Per le Carrera, di rilievo l'offerta sulla Carrera 2 del cambio a doppia funzione «Porsche Tiptronic» a quattro marce. Il sistema si avvale di due selettori di manovra affiancati: il primo, a sinistra, per il comando automatico delle marce; il secondo (a destra) per il comando manuale. Alla Porsche sottolineano che questo cambio deriva dal cambio a doppia frizione (PDK) montato sulle vetture da competizione 962C e che, in entrambe le condizioni d'uso, il cambio di rapporto avviene senza interrompere il flusso di forza motrice.

Per le Porsche 928, alimentate da un propulsore di cinque litri a otto cilindri e 32 valvole, di rilievo tra le dotazioni di bordo un sistema di controllo della pressione pneumatici, un sistema di informazioni e diagnosi elettronico e, anche qui, cinture di sicurezza automatiche a tre punti.

Troppe le auto con i pneumatici in cattivo stato

L'automobile è come il nostro organismo: necessita di costanti cure ed attenzioni. Anch'essa ha un cuore, che deve pur garantire la massima funzionalità, ed un numero di organi, sottoposti ciascuno ad un diverso tipo di stress, dei quali comunque dipende il buon funzionamento dell'auto stessa.

Un discorso importante riguarda il pneumatico. Parlano chiaro, a tal proposito, i risultati davvero impressionanti scaturiti da una recente indagine condotta dall'Automobile Club su un campione di 41.834 vetture: ebbene, sul 56,6 per cento di esse sono stati rilevati pneumatici in precarie condizioni e comunque non atti a garantire un sufficiente standard di sicurezza (da notare che il dato è stato raggiunto senza considerare la corretta pressione di gonfiaggio); il 40,61 per cento invece, ha evidenziato gravi anomalie ai fari, mentre oltre il 21 per cento circolava tranquillamente con freni tali solamente di nome. È indubbio quindi come proprio queste cifre, rilevate su un campione d'utenza certamente attendibile e significativo, debbono far riflettere. L'autovettura non può e non deve essere solamente un qualcosa da «usare», ma necessita proprio per la complessità della sua struttura, di una continua e costante attenzione, mirata in particolare a quelle componenti che risultano determinanti ai fini della sicurezza nostra e altrui.

Ai pneumatici naturalmente, spetta il delicato e difficile compito di trasmettere al suolo la potenza erogata dal motore, garantendo al tempo stesso stabilità e tenuta della strada in qualsiasi condizione. L'impegno che viene richiesto - fa notare una nota del Sistema Puntogomme - è decisamente trascurabile. Così come il nostro organismo abbisogna, di tanto in tanto, di un check completo, allo stesso modo anche i pneumatici necessitano, particolarmente, di verifiche atte a stabilire il grado di affidabilità. Le particolari situazioni climatiche, le condizioni di marcia e quelle troppo spesso precarie delle strade, e poi ancora il peso dell'automobile e del suo carico, la corretta regolazione degli ammortizzatori sono tutti fattori che incidono in maniera notevole sul pneumatico, sulla sua stabilità e funzionalità: proprio per questo motivo è necessario mantenere il pneumatico sempre al massimo dell'efficienza. Farlo, è cosa semplice: lungo le strade infatti, sono numerose le strutture professionali e dotate di sofisticate apparecchiature in grado di verificare in pochi minuti lo stato di usura dei pneumatici. È il caso di Sistema Puntogomme, l'organizzazione che in Italia vanta ben 53 punti di assistenza pronti a soddisfare ogni necessità dell'utenza. In questi centri un check all'auto e al pneumatico è questione di pochi minuti. □P.A.

«Servizio cortesia» per auto e moto BMW

Stile, confort, prestazioni, sicurezza, qualità sono gli attributi che universalmente si riconoscono alle BMW, sia che si tratti di automobili sia che si tratti di motociclette. Ora la filiale italiana della Casa di Monaco di Baviera, il cui servizio di assistenza è riconosciuto dai clienti essere molto buono, ha dato il via al «Servizio cortesia». Esso consente a tutti indistintamente i clienti BMW (il parco circolante delle vetture e motociclette tedesche ammonta in Italia a 300 mila unità, alle quali vanno aggiunte le auto dei turisti) di rivolgersi, in caso di bisogno, da ogni parte d'Italia, ad una centrale di informazioni utilizzando il numero telefonico «verde» 1678-41054. Con la sola spesa di un gettone telefonico il cliente BMW verrà raggiunto sul posto da una «Touring Serie 3» *(nella foto)* appositamente attrezzata per effettuare in loco la riparazione. In caso di guasto grave interverrà la normale assistenza BMW.

A Torino le nuove frontiere del plein-air

Al prossimo Caravan Europa, in programma a Torino Esposizioni dal 16 al 24 settembre, saranno presentati tutti gli «strumenti» per la vacanza all'aria aperta: caravan, autocaravan, camper, tende ed accessori prodotti in tutta Europa. Ma da quest'anno il Salone non è soltanto una rassegna merceologica. Vi si insegna, infatti, anche il miglior uso di questi strumenti, attraverso allestimenti «dal vero», reportages di esperienze dirette ed una mappa ideale dell'Italia del plein-air. Quest'ultima iniziativa, organizzata con la collaborazione della rivista «PleinAir 2c», è volta soprattutto ad illustrare le strutture che si sono date località turistiche molto interessanti ma misconosciute come Castelbasso, ai piedi del Gran Sasso, Treia nelle Marche, Teano nella Campania, Suvereto in Maremma, la Val Maira in Piemonte. Tra le iniziative di Caravan Europa, che sarà aperta al pubblico nei giorni 21-22-23-24 settembre con orario dalle 9,30 alle 22,30, merita ancora un cenno il «Festival del videofilm amatoriale», organizzato in collaborazione con l'Iveco. Al centro dell'attenzione, naturalmente, i mezzi con i quali spostarsi e vivere durante le vacanze, che stanno di nuovo incontrando grande favore. Secondo un sondaggio condotto dagli organizzatori della manifestazione torinese, infatti, emerge un incremento medio della domanda di motorcaravan – veicolo principe del turismo plein-air – del 25-30 per cento rispetto allo scorso anno, con punte anche del 50 per cento raggiunte da alcune marche, soprattutto nella categoria dei veicoli rivolti alla fascia media di utenza.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Le sentenze sul danno immediatamente esecutive

L'articolo 5 bis della legge 77/39 (miniriforma della Rca) ha fissato il principio che le sentenze di primo grado, che liquidano il danno a seguito di sinistro stradale, sono immediatamente esecutive; possono cioè essere azionate per ottenere il pagamento di quanto liquidato dal primo giudice, indipendentemente dal fatto che l'assicuratore proponga appello avverso la sentenza stessa.

Come è pacifico in giurisprudenza la norma si applica soltanto nei confronti dell'assicuratore e non dell'assicurato, nel senso che la immediata esecutività della sentenza può essere pronunciata soltanto nei confronti del primo e sempre che sia stato convenuto in giudizio.

La esecutività è concessa come s'usa dire in diritto «ope legis», cioè in virtù di una precisa disposizione di legge, ed al giudice non è consentito alcun accertamento circa il pericolo nel ritardo del pagamento da parte dell'assicuratore. Il Giudice non è tenuto quindi (Corte di Cass. Sez. III, 16 giugno 1983, n. 4145, sia pure in fattispecie diversa) ad annotare tale esecutività nella sentenza; il Cancelliere ha il potere-dovere di apporre egualmente la formula esecutiva, che consente poi di azionare il titolo. Lo stesso, infatti, esaminato se la sentenza «appartiene, per l'oggetto della pronuncia e i soggetti del rapporto processuale, ad uno dei tipi ai quali la legge attribuisce direttamente efficacia esecutiva», è tenuto ad apporre la formula sulla sentenza.

Per rendere più fluido il traffico

E se da noi si provasse a usare il «griglione»?

Lo hanno chiamato il «griglione», ma non è una ricetta di arrosti alla brace, come si potrebbe pensare. È invece una facile ricetta che potrebbe aiutare a rendere più vivibili le nostre città intasate dal traffico selvaggio. Il «griglione» è una serie di quadrati bianchi disegnati sull'asfalto a formare una grata, un «griglione» appunto, che copre lo spazio centrale di un crocevia. La funzione è quella di far individuare visivamente (e psicologicamente) l'area di intersezione e far sì che l'automobilista non l'impegni quando rischia di restarvi immobilizzato. Se il guidatore resta bloccato sul «griglione» è passibile di multa. Frequentemente, infatti, gli ingorghi sono provocati da quegli automobilisti che, pur vedendo che impegnando il crocevia vi resteranno bloccati, avanzano ugualmente; così impediscono il flusso dei veicoli che vengono da destra e sinistra e rendono difficile l'attraversamento dei pedoni.

È un comportamento sciocco ed incivile, talmente diffuso da mettere in imbarazzo chi voglia astenersene. Eppure questo comportamento non è solo vietato dal buonsenso. Lo è anche — ma molti neppure lo sanno — dal regolamento di attuazione del codice della strada.

Dispone infatti l'art. 533 (art. 114 del testo unico): «Nel caso di fermate di lunghe file di veicoli, per qualunque motivo connesso con esigenze della circolazione, i conducenti debbono lasciare liberi gli sbocchi delle strade laterali in guisa da consentire il possibile deflusso delle correnti di circolazione trasversali. È vietato impegnare un incrocio se il conducente non ha la possibilità di proseguire e sgomberare l'area di manovra, perché già occupata da altri veicoli». Questa disposizione è espressa e in quasi tutti i codici europei.

Torniamo dunque al «griglione», che fu sperimentato saltuariamente in alcuni Paesi tra il 1970 ed il 1978 senza risultati soddisfacenti. Da un paio di anni lo si sperimenta a Parigi, Londra e Madrid, accompagnato questa volta da una vasta campagna di informazione.

Perché non provare anche in Italia? Un'idea del genere può far sorridere se si pensa alla indisciplina che caratterizza il nostro traffico ed alla impossibilità per i vigili (peraltro a volte di manica decisamente troppo larga) di reprimere ogni infrazione.

Il ricordo, per Roma, dei tratti di strada segnati con vernice gialla e nera in prossimità degli incroci o di altri punti particolarmente «delicati» per il traffico, fa ancora sorridere. Dovevano essere zone «tabù», dove un veicolo in sosta sarebbe stato immediatamente rimosso. La vernice non ha fatto in tempo a scolorire: dopo pochi giorni per vederla era necessario chinarsi e sbirciare sotto le ruote delle auto parcheggiate.

E tuttavia in materia di traffico, visto che soluzioni radicali non si possono o non si vogliono affrontare, è giocoforza tentarle tutte. Nel febbraio di due anni fa «Via sicura» (la rivista dell'Aisico, l'Associazione italiana per la sicurezza della circolazione) lanciò questa idea «alle autorità competenti del nostro Paese». La proposta cadde nel vuoto. □M.Q.