

La rinnovata Fiat Uno debutterà a Francoforte

Ormai prossima al traguardo dei quattro milioni di esemplari prodotti e con quasi sette anni sulle spalle, la Uno - anche se continua a mantenere saldamente il primo posto nella classifica delle auto più vendute in Italia e se continua ad essere richiesta anche all'estero - aveva bisogno di un aggiornamento. Così i tecnici della Fiat hanno messo mano alla berlina, rinfrescandone la linea, migliorandone gli interni ed adottando nuove motorizzazioni.

Il debutto della Nuova serie avverrà il 14 settembre al Salone di Francoforte, dove la Fiat dovrebbe riservare il posto d'onore, visto che, a quanto si sa, la Casa torinese non dovrebbe presentare altre novità di rilievo.

I contenuti dell'evoluzione della Uno - stando alle scarse anticipazioni diffuse da Torino - riguardano la carrozzeria, af-

finata nell'estetica e nell'aerodinamica, gli allestimenti interni (e in particolare il cruscotto che è completamente nuovo), il confort e la meccanica. Si è fatto, insomma, il possibile per esaltare i pregi propri della formula moderna e funzionale della vettura.

Tra le nove motorizzazioni disponibili per il mercato italiano, dove la Uno sarà presentata subito dopo la rassegna tedesca, sono annunciate tre nuove motorizzazioni a benzina ed una nuova motorizzazione a gasolio. Le cilindrate della gamma Uno saranno comprese tra i 900 e i 1700 cc, con potenze che andranno da 45 a 118 cv.

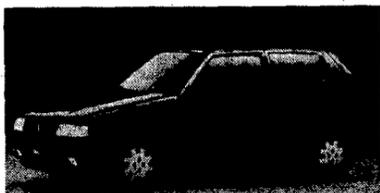
Tra i motori a benzina è nuovo un 1400 cc a iniezione elettronica che eroga 70 cv; ha maggiore potenza (118 cv invece di 105) il 1400 iniezione elettronica

turbo intercooler; è nuovo per la Uno il Fire 1100 di 58 cv, sino ad oggi utilizzato per il Tipo.

Per le versioni a gasolio un 1700 Diesel si affianca al 1300 Diesel e al 1400 Turbodiesel.

Le versioni della Uno Selecta, ossia quelle con il cambio a variazione continua dei rapporti (CVT) diventeranno due. A quella con motorizzazione di 1116 cc si affiancherà una versione con motore di 1400 cc ad iniezione elettronica.

Dopo la commercializzazione sul mercato italiano (alla Fiat assicurano che i prezzi subiranno un modesto incremento, comunque inferiore al nuovo contravviso della vettura) la Uno aggiornata prenderà la strada degli altri mercati europei.



Vista esterna ed interna della Uno aggiornata

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Riforma dell'RCA

Da tempo sono in discussione dinanzi alla competente commissione del Senato della Repubblica - che ha svolto una accurata indagine conoscitiva - le proposte di modifica della legge 990/69 relativa alla RCA.

Desidero qui sottolineare alcuni aspetti della questione che a me paiono rilevanti, non senza aver premesso che l'indicazione degli stessi non esaurisce l'intera problematica. In primo luogo occorre disciplinare la materia delle varie voci di danno alla persona, individuando con precisione i parametri per la liquidazione del danno biologico, indicando non discutibili indirizzi per la liquidazione del danno patrimoniale e soprattutto creando un meccanismo, per la liquidazione del danno non patrimoniale o morale, che non soltanto impedisca valutazioni ampiamente divergenti fra le imprese assicuratrici, ma fra gli stessi magistrati. Non è un problema che al Nord il danno non patrimoniale ha una diversa e maggiore valutazione, rispetto al Centro e al Sud dove, invece, si liquidano spesso somme che sono inferiori di un terzo o della metà.

All'uopo è necessario il contributo non soltanto dei giuristi, ma anche di medici legali e di psicologi; pur sapendo che non sarà possibile creare, soprattutto per la liquidazione del danno non patrimoniale, criteri uniformi, data la varietà dei casi, è urgente definire però parametri di riferimento che possano almeno costituire una base di partenza, che riduca l'area della discrezionalità e delle ingiustizie. Altro problema non secondario è quello relativo ai soggetti che debbono essere chiamati in giudizio per la liquidazione coatta. L'attuale sistema prevede tre distinte ipotesi, ma le stesse sono lontane, nella pratica attuazione, da problemi giudiziari di non facile soluzione. Sarà il caso che si proceda ad una unificazione delle soluzioni, indicando per legge i soggetti da convenire in giudizio, sia quando la liquidazione è già intervenuta sia quando la stessa si verifica nel corso del giudizio di risarcimento, in modo che nessuna deflagatoria eccezione sia proponibile da parte degli assicuratori.

Altra norma da rivedere, a mio giudizio, è quella relativa alla liquidazione d'accordo (la cosiddetta provvisoria) che è il caso di esaminare la possibilità di condizionarne la liquidazione alla sussistenza dei soli gravi elementi di responsabilità, eliminando l'altra condizione dello stato di bisogno e magari limitando l'accordo alla metà. La modifica consentirebbe di anticipare la liquidazione delle somme dovute e costringerebbe le imprese a trovare una soluzione transattiva con la massima sollecitudine. Le imprese corrobberanno meno rischi di quanti ne corrono oggi, perché è più difficile (in caso di successo) disconoscimento della responsabilità dell'assicurato) ottenere la restituzione di quanto anticipato.

Nell'alveo delle norme che dovrebbero modificarsi al fine di sollecitare la liquidazione dei sinistri, vedrei quella che prevede la liquidazione degli interessi sulle somme liquidate da quelli attuali (legali del 5%) a quelli del tasso di sconto. In aggiunta alla rivalutazione monetaria già riconosciuta dalla magistratura per effetto della svalutazione, la nuova norma - a fronte di un utile finanziario inferiore da parte delle imprese - costringerebbe queste a porsi il problema di una liquidazione dei danni nei tempi più brevi, sia pure facendo decorrere la norma dal superamento del periodo di moratoria dei 60 giorni oggi previsti dalla legge 990/69 per poter introdurre un giudizio civile. E non si venga a dire che spesso le imprese mancano dei necessari riferimenti sulla responsabilità stante il segreto istruttorio dei processi (fenomeno che dovrebbe essere superato con la introduzione del nuovo codice di procedura penale) perché le imprese, attraverso gli informatori, riescono sempre e comunque ad ottenere le notizie che bastano per adottare una decisione relativa alla determinazione delle responsabilità del danno.

Infine ritengo di dover esprimere un giudizio negativo sulla proposta di affidare la liquidazione dei danni al Giudice Conciliatore o di Pace quando questi sono inferiori a 30 milioni secondo il progetto governativo o a 50 milioni secondo la proposta del CSM.

Non per sfiducia nella istituzione, ma perché spesso giocano fattori localistici, sensibilità particolari, competenze non sempre adeguate. Meglio sarebbe prendere in considerazione l'introduzione di un arbitrato obbligatorio (un membro è designato dal danneggiato, un altro dall'assicuratore ed il terzo dal presidente del Tribunale); i membri potrebbero essere avvocati o magistrati.

Convegno internazionale sul «design» nei trasporti

Dal 9 all'11 di questo mese si terrà al Palazzo dei congressi di Lugano il 1° Convegno internazionale dedicato al design industriale dei mezzi di trasporto individuali e collettivi, in concomitanza con il Convegno (in alto a riprodotto il manifesto realizzato per l'occasione), nell'atrio del Palazzo dei congressi verrà aperta al pubblico, dal 7 al 12 settembre, una mostra che illustra i vari aspetti della tematica affrontata dai congressisti. Al dibattito parteciperanno i rappresentanti delle principali scuole di «design» industriale e noti specialisti delle varie aziende costruttrici. Per l'Italia sono presenti, tra gli altri, Enrico Fiuma della Pininfarina, Mauro Martinuzzi dell'Istituto europeo di design di Milano, Mario Maioli del Coordinamento Stile Fiat, Giuliano Molinella della Giugiaro Design e Roberto Segoni, dell'Università di Firenze.

«Electronic climate control» della Diavia

La Diavia di Molinella non mancherà l'appuntamento del Salone di Francoforte. Vi esporrà, tra gli altri, i nuovi impianti di climatizzazione realizzati per la Suzuki Vitara, per la Citroën XM, per la Mitsubishi Space Wagon e per la Daihatsu Feroza. Di particolare interesse l'«Electronic climate control», un impianto di condizionamento (nella foto) progettato per la Lancia Dedra che, come dice il nome, è controllato elettronicamente.

Protezione mobile antisole per le auto

L'informazione è arrivata fuori tempo, ma ci si può fare un pensiero per l'anno prossimo. La tedesca Hema ha brevettato una protezione antisole per l'auto. In pratica si tratta di uno spoiler posteriore che contiene una tendina con la quale, con una semplicissima manovra, si possono coprire tutti i vetri dell'auto lasciata al sole (la foto riproduce il dispositivo montato su una Panda). È assicurata la riduzione di 30° della temperatura interna. Il «Car Shadow», questo il nome commerciale, dovrebbe, d'inverno, impedire la formazione di ghiaccio sui vetri.

NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

Sui mari teatro di tante battaglie

Lo storico Fernand Braudel del secolo scorso, a dargli del vedeva nel Mediterraneo due spazi opposti. Uno bipartito lungo il canale d'Oranto e le coste occidentali della Grecia. Ad Ovest l'Oceano, le grandi superfici, il mondo dell'Odissea; ad Est l'Oriente, brulicchio di isole, terre e acque mitiche, il mondo dell'Iliade.

Si possono rivisitare (se si devono ancora fare le ferie, se no il consiglio vale per l'anno prossimo) i luoghi storici della costa occidentale greca, teatro di tante battaglie navali, nel corso di una crociera di 150 miglia, spinti dal vento di nord-ovest che in questa stagione soffia regolarmente sul Ionio.

Base di partenza Corfù, bella isola che si vuole sia stata la patria dei Peaci. A quaranta miglia a sud-est di Corfù si combatté la battaglia che decise le sorti di Ottaviano, Cleopatra ed Antonio; nelle acque dell'odierna Preveza. Dove oggi c'è una distesa d'acqua cheta, quel giorno di settembre del 31 a.C. il mare frangeva. Dopo due ore di equilibrio, le settanta navi egiziane, azzurre le vele e gli scafi, abbandonavano lo specchio di mare di fronte ad Azio. Il mare ribolle schiaffeggiato dai remi, per il cozzare degli scafi e dei rostri, finto di relitti, galeotti che annegano, feriti che anaspiano. L'onda trasporta a riva cinquemila morti nelle file di Antonio. La provincia d'Oriente, il «regno dell'impero», ha perso la grande occasione di battere Roma. La storia e Shakespeare renderanno immortali lo scontro e l'amore di Antonio e Cleopatra.

Sul teatro della battaglia di Lepanto si arriva con 45 miglia di navigazione per SE, passando attraverso il canale di Leukas. Furono i Corinzi, nel

VII secolo avanti Cristo, a dragarlo per primi. Oggi un albatro di boia indica dove inlano le paludi con le loro acque basse. Poche miglia di mare lo separano da Cefalonia ed Itaca, entrambe belle e ricche di storia. In particolare la seconda, su cui aleggia il mito di Odiseo.

Si scende ancora verso Sud, attraverso un dedalo di isole dal profilo tormentato, per arrivare all'imboccatura del Golfo di Corinto. Qui, il 7 ottobre 1571, la flotta della Lega Santa di Pio V prese posizione contro le galee ottomane. A Sud della piccola isola di Ochia, quasi uno scoglio disabitato, sotto settanta metri d'acqua, devono trovarsi ancora penconi delle galee di Malta, colubrine pontifiche, cote di galeotti turchi. Morirono in 40 mila quel giorno, affogati, spazzati dalla mitraglia, stroncati dalle armi bianche.

Ancora uno scontro tra Oriente ed Occidente, nell'ultima battaglia tra galee. Se vi inoltrate nel golfo non mancherà una visita a Naupaktos, l'antica Lepanto. Conserva il portico dell'epoca: un bacino circondato da mura e torri.

Se fate rotta verso Sud troverete invece la baia di Navarino. Si costeggiano le alte coste rocciose di Sactaria, che chiude e ripara la baia, per entrare da Sud. L'entrata Nord, dominata dal palazzo di Nestore (si trovava qui l'omonica Pilo), è bella, ma non è navigabile.

In quest'ansa riparata si svolse, cinque secoli dopo Lepanto, l'ultima grande battaglia della marina a vela. Mariani francesi, inglesi e russi, contro una flotta turco-egiziana. Ancora una volta Oriente ed Occidente di fronte, ancora una volta sul mare davanti alle coste greche.

Più ricche e grintose le Golf modello 1990

Dal 15 settembre, praticamente in coincidenza con il Salone di Francoforte, l'Autogerma comincerà la vendita in Italia delle Golf 1990. In attesa delle Golf terza serie, che non arriveranno prima di due anni, tutta la gamma è stata migliorata e viene offerta praticamente senza aumenti di prezzo e, in qualche caso, a prezzi ridotti. Pezzo forte la GTD con l'intercooler.

DAL NOSTRO INVIATO

FERNANDO STRAMBACI

VERONA. Prodotta dal 1974 in quasi undici milioni di esemplari, la Volkswagen Golf continua ad essere l'auto del segmento C più diffusa in Europa, ma la sua supremazia ha cominciato a scricchiolare da quando è uscita la Fiat Tipo. Lo si è visto soprattutto in Italia, dove la vettura tedesca di Wolfsburg, che rappresentava nell'87 il 42 per cento del segmento, è scesa nei primi sei mesi di quest'anno - anche in conseguenza della commercializzazione della Renault 19 - al 16 per cento. Una percentuale che comunque ha intaccato di poco il numero delle Golf vendute (47.983 nei primi sei mesi contro 99.811 dell'intero 1988) grazie all'aumento delle vendite del mercato totale.

Ecco quindi spiegato perché la Volkswagen, in attesa del lancio, previsto tra due anni, della Golf terza serie (i cacciatori di scoops delle riviste specializzate ne hanno già anticipato le caratteristiche di massima, tali da impensierire tutta la concorrenza) ha messo mano in modo robusto a quelle della seconda serie.

In pratica si è migliorato tutto quanto era migliorabile e in più sono stati impiegati motori che anticipano il ventaglio di motorizzazioni che caratterizzerà la terza serie. Ciò significa che chi acquisterà, a partire dal 15 settembre, queste Golf, non si sentirà defraudato di qui a due anni, perché l'Autogerma ha deciso di fissare un listino prezzi che rende molto conveniente l'acquisto di queste Golf 1990.

Nel caso estremo l'aumento, grazie anche al favorevole rapporto di cambio con il marco, non supera l'1 per cento per un controltore che può essere valutato sul 15 per cento. Addebitura ci sono versioni, come la 1600 GL, che costeranno di meno, nonostante i miglioramenti.

Ma vediamo, in estrema sintesi, le novità della gamma: il motore di cui possiamo soffermarci sulla prova su strada della Turbodiesel, che si è rivelata, nelle condizioni che è facile immaginare, sugli itinerari del Garda ancora affollatissimi di turisti.

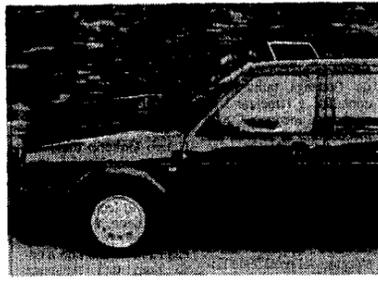
La versione base, la CL, ha beneficiato soltanto di un equipaggiamento di serie di livello più elevato.

La Golf GL ha un aspetto più grintoso, grazie agli spoiler anteriori e posteriori integrati nei paraurti. Dispone ora di chiusura centralizzata, volante sportivo a 4 razze, pneumatici più larghi e contagiri nella versione di 1,6 litri e 75 cv.

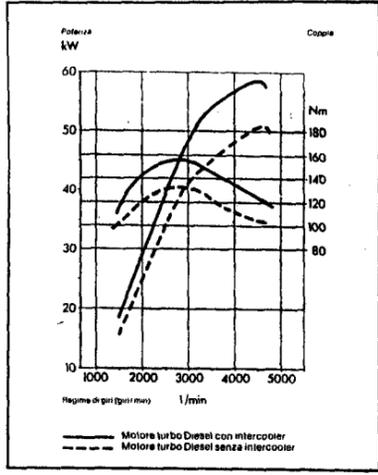
Prezzo forte la GTD, che ha aggiunto al suo propulsore un intercooler (scambiatore di calore) che ha consentito di elevare a 80 cv la potenza massima. Migliorate, oltre alla velocità (169 km/h), le doti di accelerazione e di ripresa. Spoiler con fari fendinebbia. Servosterzo di serie. Nuova tappezzeria e nuovi cerchi ruote.

Anche per la GTI e la GTI 16V, oltre agli spoiler, servosterzo di serie, nuove ruote e nuovo quadro con strumenti analogici (diventa opzionale la strumentazione digitale).

Inmutata l'estetica della CL



Nella foto: la nuova versione della Volkswagen Golf GTD con intercooler ripresa su strada. Lo schema qui sopra evidenzia le differenze di potenza e di coppia dei motori turbodiesel della Golf con e senza intercooler



Grazie alla prossima introduzione di sei «due volumi» Cambia e si amplia a venti versioni la gamma delle Renault 21 berlina e SW

La Renault rilancia nel segmento D proponendo una nuova gamma della 21, la cui produzione ormai supera le 800 unità giornalieri. La novità di maggior rilievo è rappresentata dalla proposta delle versioni a due volumi, che si affiancano a quelle a tre volumi e alle station wagon Nevada. Complessivamente, in Italia, si potrà scegliere tra venti versioni con diverse motorizzazioni e tipi di trazione.

Grossa novità in vista per la Renault 21, la vettura del segmento D che la Casa francese aveva lanciato nel 1986. Ora che la cadenza produttiva negli stabilimenti francesi e spagnoli della Renault è diventata di oltre 800 unità giornaliere, ecco il lancio di una nuova gamma, il cui punto di forza è rappresentato - oltre che dalle modifiche alla linea delle versioni berlina e station wagon e ad alcuni particolari degli interni (a cominciare dal cruscotto) - dalla introduzione della versione a due volumi, che sa tanto di gradevole compromesso tra la berlina di linea tradizionale e il coupé.

Salvo che per la 21 2L Turbo Quadra, che da noi arriverà agli inizi del 1990, la nuova gamma 21 sarà commercializzata in Italia nel mese di ottobre, dopo che saranno concluse le prove che la stampa internazionale sta effettuando nello Yemen del Nord. Complessivamente le versioni disponibili, fra tre volumi (no-ve), due volumi (sei) e station wagon (quattro, se non si considera che tre versioni della Nevada sono disponibili in allestimento a 5 o a 7 posti) saranno giuste venti. Non resta che l'imbarazzo della scelta e del prezzo, che non è stato ancora fissato.

Per chi ci stesse facendo un pensiero, vediamo come si articolerà la gamma Italia.

Con il motore di 1397 cc e 70 cv (168 km/h di velocità massima) saranno disponibili soltanto le versioni a tre volumi TL (6,90 litri per 100 km il consumo medio) e GTL (6,96 litri per 100 km). Tutte le altre versioni utilizzano propulsori di maggiore cilindrata.

Per le due volumi così si avranno: la GTS e la TSE con motori di 1721 cc e 92 cv, con velocità massima di 185 km/h e consumo medio di 7,5 litri; la TXI con motore 12 valvole

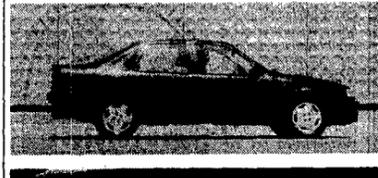
di 1995 cc e 140 cv (205 km/h e 8,8 litri di consumo medio); la TXI 12 valvole Quadra (a trazione integrale) che fa i 200 orari e consuma 9,4 litri; la GTD Diesel 2068 cc e 74 cv (168 km/h e 5,9 litri); la Turbo DX 2068 cc e 88 cv, capace di 177 km/h con un consumo medio indicato in 6,6 litri.

Fra le tre volumi, oltre alla TL e alla GTL saranno disponibili: la GTS, con motorizzazione e prestazioni uguali alla GTS due volumi; la TSE con motore di 1762 cc ma con velocità di 186 km/h e consumi di 7,5 litri; la 2L Turbo (1995 cc e 175 cv) con velocità di 227 km/h e consumi di 8,56 litri; la 2L Turbo Quadra (2222 cc e 9,20 litri); la GTD Diesel di 2068 cc e 74 cv (164 km/h e 5,94 litri); la Turbo D di 2068 cc e 88 cv (177 km/h e 6,66 litri); la Turbo DX con la stessa motorizzazione e le stesse prestazioni della Turbo D.

Le versioni Nevada SW sono: la GTS (1721 cc e 92 cv) che fa i 181 orari e consuma, in media, 7,73 litri; la GTX 1995 cc, una 4x4 da 120 cv che fa i 154 orari e consuma 6,13 litri; la GTD Diesel che fa i 158 nella versione normale e i 154 con la trazione integrale; la Turbo DX che fa i 172 e consuma 6,13 litri. □ F.S.



Nella foto in alto una vista della nuova versione a due volumi della Renault 21; in basso la 21 a tre volumi con la parte anteriore ridisegnata



Il motore e, in alto, la linea sportiva della Vectra 2.000 16V

Arriva la Vectra sportiva con il motore bialbero già adottato per la Kadett

Il suo prezzo, chiavi in mano, è stato indicato in 30.657.000 lire, ma se si volesse tutti gli optional disponibili (dall'impianto di aria condizionata ai sedili riscaldabili) si può arrivare a superare i 35 milioni. Siamo parlando dell'ultima delle Vectra, la 2.000 16V, che è venuta ad affiancarsi agli altri modelli che compongono l'attuale gamma italiana di questa media della Opel.

Francamente, salvo forse il condizionatore, di questi optional anche i più esigenti possono fare tranquillamente a meno, visto che la Vectra 2.000 16V ha di serie dal sistema frenante ABS all'autora-

dio-mangianastri e che si propone come una vettura di impostazione sportiva. Lo si capisce già dall'esterno, per i profili alla base delle porte e lo spoiler montato a filo sul cofano del bagagliaio e per lo speciale disegno della griglia frontale, realizzata per raffreddare meglio il motore a 16 valvole.

È il motore, infatti, l'elemento caratterizzante di questa versione della Vectra, una gamma che sta dando alla G.M. Italia grandi soddisfazioni, insieme a non pochi grattaciapi, perché le vetture arrivano dalla fabbrica con il contagocce rispetto alle attuali potenzialità del mercato italiano.

Quando si dice che questo bialbero (è lo stesso tipo 20 XE) a 16 valvole adottato per la prima volta sulla versione sportiva della Kadett) ha una potenza di 150 CV ed è in grado di far raggiungere alla Vectra 2.000 16V la velocità di 217 km orari e che il cambio è a cinque rapporti molto ravvicinati, si capisce subito di che tipo di vettura si tratti. Alla G.M. Italia, però, si premurano soprattutto di sottolineare che il motore risponde alla normativa CEE 15.04 sulle emissioni e che la vettura viene egregiamente la strada grazie al sistema di sospensioni adottato.