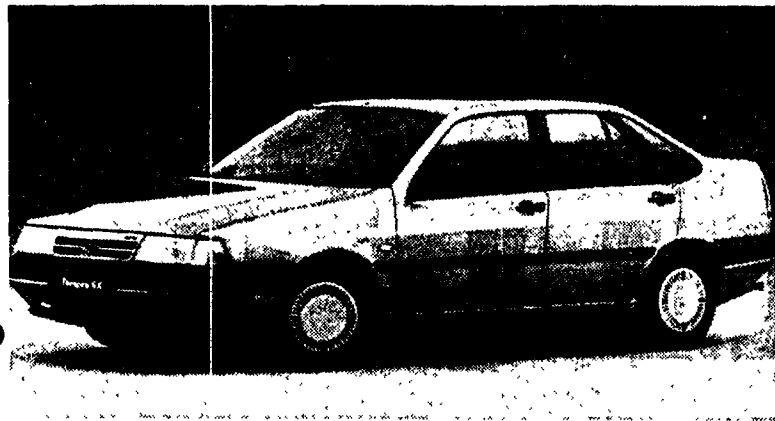


L'erede della Regata serve alla Fiat per consolidare le sue posizioni in Europa

Ma in Italia non sono ancora a listino le versioni che potrebbero inquinare di meno



# Tutta la forza della Tempra

Da giovedì comincia in Italia la commercializzazione della nuova Fiat Tempra. Dell'erede della Regata la casa torinese ha già pronte 17 versioni, ma da noi subito ne verranno vendute otto. Quelle con catalizzatore sono state realizzate con un occhio di riguardo ai più severi, per quel che attiene all'ecologia, mercati europei. Anche la versione «automatica» arriverà più avanti.

FERNANDO STRAMBACI

Giovedì prossimo, presso le filiali e le concessionarie italiane della Fiat, cominceranno le vendite della Tempra, la nuova berlina di classe medio-alta che sostituisce la Regata. Con la Tempra, costruita a Cassino, la casa torinese conta di inserirsi di forza in quel segmento del mercato europeo dell'auto che vale, come abbiamo avuto modo di ricordare martedì scorso, circa tre milioni e mezzo di macchine l'anno.

È normale che le vendite comincino prima in Italia, ma è singolare che in una gamma che prevede già oggi diciassette versioni (alle quali seguiranno le station wagon e quelle a trazione integrale permanente) soltanto otto siano già state messe a listino. E' come se alla Fiat dessero per scontato, probabilmente a ragione, che il cliente italiano non è ancora maturo, anche

se a Torino assicurano che gli acquirenti della Tempra saranno al 90 per cento quarantenni di buone condizioni economiche e con tanto di titolo di studio. Da giovedì infatti non saranno a listino né le versioni Selecta, ossia quelle con cambio automatico a variazione continua, né le versioni «Europa» con dispositivi antinquinamento.

Se per le automatiche c'è la giustificazione che tanto gli italiani non si sentono in auto se non possono affaticarsi con la leva del cambio, per le Tempra in allestimento Europa non c'è giustificazione alcuna: c'è semmai una precisa responsabilità del governo che non solo non ha preso la più piccola iniziativa per incentivare l'uso delle automobili meno inquinanti ma, consentendo la vendita senza

controlli della «benzina verde», permette che questa venga usata, per risparmiare qualche diecina di lire al litro, anche da chi non possiede auto munite di catalizzatore, con il risultato che aumentano le emissioni di «aromatici», considerati tra i cancerogeni più pericolosi.

Ma torniamo alle Tempra in vendita, delle quali ci siamo già occupati sommariamente, ricordando che i loro prezzi, iva inclusa, vanno dai 16.095.000 lire della Tempra 1.4 in allestimento base con motore a benzina ai 23.330.000 lire della 1.9 Tds Sx.

Tutte le versioni hanno in comune una linea moderna, caratterizzata dalle forme avvolgenti, dal cofano spiovente, dalla terza luce laterale e dalla parte posteriore rialzata. Le dimensioni esterne (4,35 metri di lunghezza) sono molto contenute in rapporto alla grande abitabilità interna, della quale fanno fede la distanza tra pedaliera e spalliera posteriore (1,79 metri) e la larghezza dell'abitacolo, rilevata all'altezza delle spalle dei passeggeri, che è di metri 1,42 all'anteriore e di metri 1,40 al posteriore.

La linea aerodinamica della vettura (il 70 per cento della carrozzeria è in lamiera zincata) ha portato ad ottenere un

coefficiente di penetrazione che è il più basso (Cx: 0,28) della categoria e si accompagna ad una grande luminosità dell'abitacolo. Così se l'un elemento contribuisce ad una riduzione dei consumi (ai 90 orari si possono percorrere 17 km con un litro di benzina e circa 14 ai 120) ed alla silenziosità di marcia, l'altro è un contributo al confort.

La strumentazione è del tipo analogico per le versioni «base» e di tipo digitale per quelle Sx, purtroppo senza possibilità di interscambio.

Abbiamo già avuto modo di sottolineare la grande comodità dei sedili della Tempra (regolabili anche in altezza, così come è regolabile il vo-

lante) e le caratteristiche di «tenuta laterale» di quelli anteriori. Ricordiamo ancora che quelli posteriori sono provvisti (nelle versioni Sx) di un «passaggio sci» dal bagagliaio che è capace di 500 litri. Peccato che anche per le cinture di sicurezza si sia adottato il criterio dell'allestimento superiore: il punto d'attacco sul piantone può essere regolato in altezza soltanto sulle Sx.

Un accenno, ancora, alla grande silenziosità di marcia di queste vetture, alla loro facilità di guida, supportata dallo sterzo con idroguida (ottenibile a richiesta anche sulla versione base) e da un sistema frenante misto.

Dall'ampia documentazione

tecnica fornita dalla Fiat attingiamo per le caratteristiche degli otto motori che equipaggiano la gamma.

Alimentato con carburatore doppio corpo, con distribuzione monoalbero in testa e accensione elettronica con cutoff, il motore di 1372 cc eroga 78 cv a 6.000 giri e dispone di una coppia massima di 11 kgm a 2.900 giri. Consente 172 km/h di velocità massima e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 13,4 secondi. Consumi normalizzati: 5,6 - 7,4 - 9 l/100 km.

Il motore di 1.581 cc, grazie alla maggiore cilindrata, eroga 86 cv a 5.800 giri e ha una coppia di 13,5 kgm a 2.900 g/m. Con il cambio a 5 rap-

porti la velocità è di 177 km/h, l'accelerazione di 12,3 secondi, i consumi: 5,6 - 7,6 - 9,4. Con il cambio a variazione continua la velocità è di 167 km/h, 14,4 secondi per l'accelerazione da 0 a 100. Consumi: 5,8 - 7,6 - 10 l/100 km.

Distribuzione bialbero in testa e gestione elettronica integrale dell'iniezione multipoint e dell'accensione per il motore di 1756 cc che eroga 110 cv a 6.000 giri e che ha una coppia massima di 14,5 kgm a 2.500 g/m. Consente una velocità massima di 190 orari e richiede soltanto 10,9 secondi per raggiungere i 100 orari. Consumi: 6,3 - 8,3 - 10,1 litri/100 km.

Il Diesel di 1929 cc, il già noto 1.9 Fiat riveduto per ridurre le emissioni, eroga 65 cv a 4.600 g/m ed ha una coppia di 12,1 kgm a 2.000 giri. 162 km/h la velocità massima, 18,9 l'accelerazione. Consumi: 4,5 - 6,3 - 6,4 l/100 km.

Maggiore potenza (92 cv a 4.100 giri) e brillantezza (coppia di 19,4 kgm a 2.400 g) per il turbodiesel 1.9. La velocità sale a 178 km/h, l'accelerazione da 0 a 100 km scende a 12,1 secondi, 4,9 - 6,5 - 6,5 i consumi.

I motori provvisti di catalizzatore sono l'1.6 e il 2.0 litri ad iniezione elettronica. Nella serie «Europa» compare anche un turbodiesel «ecologico».



La plancia della Tempra in allestimento Sx; qui è provvista di climatizzatore automatico. Nelle foto sopra il Tds: vista esterna della Sx e vista interna della «base».

## Un unico seggiolino dalla nascita a quattro anni



Il Britax «Amico» (nella foto) è l'ultima novità in fatto di seggiolini di sicurezza. Sua principale caratteristica è quella di consentire il trasporto in auto del bambino dalla nascita ai quattro anni, età per la quale la legge ne rende obbligatorio l'uso. Per bambini fino a 9 mesi può essere fissato, in senso inverso a quello di marcia, sia sul sedile anteriore che su quello posteriore, con la cintura a 3 punti. Per i bambini da 9 mesi a 4 anni può essere collocato, nel senso di marcia, sul sedile anteriore con la cintura in dotazione alla vettura, oppure sul sedile posteriore in posizione laterale con la cintura a tre punti o in posizione centrale con quella a due punti.

## «Coup de Coeur» in attesa dell'erede della Renault 5



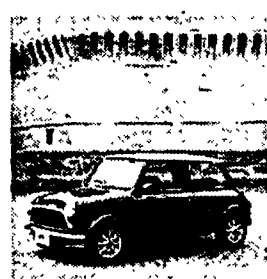
Verso il mese di giugno dovrebbe fare il suo debutto l'erede della Renault 5, la fortunata berlina già prodotta in oltre 2.665.000 unità. Intanto la casa francese continua a proporre serie speciali. È il caso della «Coup de Coeur», commercializzata in Italia proprio il giorno di san Valentino ad un prezzo (chiavi in mano) di 12.468.820 lire per la tre porte (nella foto è ripresa la parte posteriore) e di 13.382.740 lire per la cinque porte. Rispetto alle Supercinque GL da cui derivano, queste versioni hanno in più, di serie: tetto apribile, vetri colorati, funzionali sedili posteriori 1/3-2/3, vernice metallizzata o nera, cerchi cromati di disegno specifico, appoggiatesta pieni neri, interni e moquette color cenere, tappetino in pvc sulla plancia oltre a cuori e coniglietti riprodotti sui sedili, sul volante, sulla parte destra del portellone, ecc.

## Madison: una serie speciale della Golf

Da lunedì scorso l'Autogemma ha messo in vendita una serie speciale della Volkswagen Golf. Si tratta della Madison, proposta in versione a tre o a cinque porte, sia con motore di 1600 cc a benzina con potenza di 75 cv che

con motore da 70 cv con catalizzatore. Purtroppo, quest'ultima versione, meno inquinante, costa circa un milione più delle altre. I prezzi (chiavi in mano) vanno dai 15.297.450 lire della tre porte non catalizzata ai 16.850.400 lire della cinque porte catalizzata. Per le versioni con motore di 75 cv è previsto, a richiesta, il cambio automatico. Le Golf Madison sono caratterizzate da: vernice metallizzata, vetri atermici, cerchi in acciaio 6x14, pneumatici da 185/60 R14H, protezione passaruota e laterale nera, volante sportivo a quattro razze, tappezzeria speciale, sedile di guida regolabile in altezza, appoggiatesta regolabili sia in altezza che in inclinazione ai sedili anteriori, contagiri, orologio digitale. Il lancio di questa serie speciale, che sarà venduta in circa 10 mila unità secondo le previsioni dell'Autogemma, non prelude alla presentazione di nuove versioni della Golf, già annunciata recentemente. Per quel che si sa, c'è soltanto alle viste una nuova motorizzazione da 1.400 cc.

## Tre Mini speciali anche con catalitica



Una è verde, una rossa ed una nera. Tutte e tre hanno il tetto rigorosamente bianco, come vuole una tradizione ormai consolidata. Sono le Mini Racing, Flame e Checkmate (nella foto), tre nuove versioni in edizione limitata, proposte anche con catalizzatore in opzione.

Le prime Mini degli anni 90 si richiamano alle fortunate «speciali» che la Rover ha presentato nel corso del 1989, non ultima l'ambitissima «edizione del trentennale». La loro colorazione bicolore ricorda le Mini Cooper degli anni 60, almeno sul piano estetico.

Paraurti cromati e modanature laterali e posteriori con il nome della versione contribuiscono a caratterizzare l'aspetto esterno di queste Mini speciali, riconoscibili da quelle della serie precedente per la mascherina modificata e il nuovo scudetto sul cofano motore, oltre che per i cerchi in lega a otto raggi, identici a quelli adottati sull'edizione del trentennale.

Nell'abitacolo troviamo sedili in tessuto Crayons di colore nero, pannelli porta rivestiti in Pvc ad «effetto tessuto» di colore nero con bordi rossi, vaschette porta oggetti alle porte, nonché (una novità di questi modelli 1990) il contagiri e le cinture di sicurezza per i posti posteriori.

La meccanica è quella della Mini Mayfair. Il motore Plus di 998 cc con potenza di 41 cv consente una velocità massima di 130 km/h. Il prezzo è di 10 milioni.

Per un anno la Ppg li fornisce in esclusiva

## Per ridurre l'effetto serra in auto le Lancia Thema con i vetri «Solextra»

Dal 1984, anno del lancio, a tutto il 1989 sono state vendute in Italia 164.931 Thema, un successo che ha consentito alla Lancia di assicurarsi il 20,4 per cento del mercato nel segmento E, che raggruppa le auto di prestigio. Nel momento in cui festeggiava il record del maggior numero di auto mai vendute in un mese (24.700 unità a gennaio, tra Y10, Dedra, Thema e Delta) la casa di Chivasso ha annunciato un'iniziativa che sicuramente contribuirà ad un ulteriore successo della sua «ammiraglia».

D'ora innanzi le Thema «turbo 16v», «v6» e «8.32» saranno consegnate ai clienti, senza aumento di prezzo, con parabrezza, lunotto e finestrini laterali costruiti utilizzando un nuovo tipo di vetro che ha il nome commerciale di «Solextra».

Si tratta di un vetro, il cui colore azzurrino contribuisce a migliorare ancora l'estetica delle vetture, la cui caratteristica principale è quella di ridurre di 10 gradi C la temperatura interna dell'automobile esposta al sole, praticamente eliminando quel fastidiosissimo «effetto serra», tanto frequente in Italia e che gli automobilisti conoscono bene. Per sovrappiù, il Solextra contribuirebbe a ridurre l'abbagliamento quando si incontrano auto con i fan accesi durante le ore notturne.

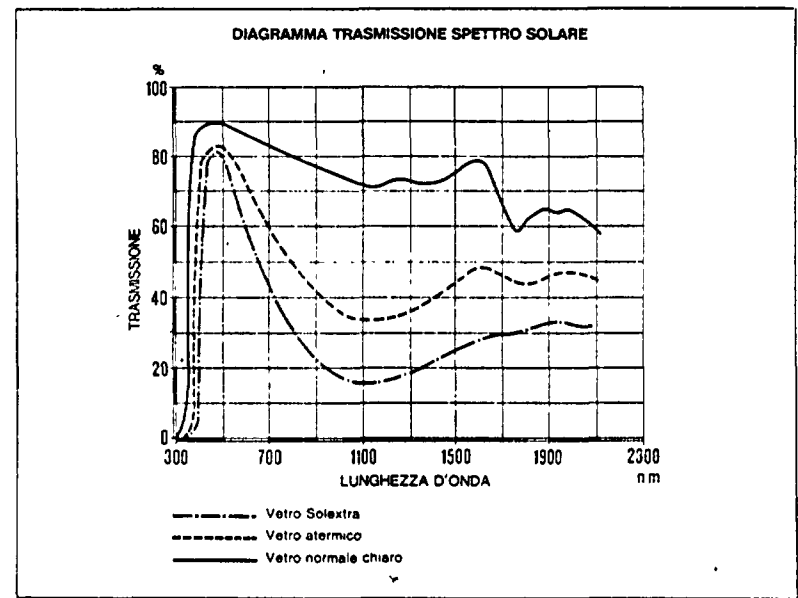
La vetratura Solextra è stata realizzata dalla americana Ppg Industries, azienda leader nel settore vetrario, che dispone di 73 stabilimenti in tutto il mondo, tre dei quali dislocati in Italia a Salerno, a Rocca-secca (in quel di Frosinone) e a Cuneo e che ha assicurato alla Lancia per un anno (grazie ai rapporti preferenziali che intercorrono con il gruppo Fiat) l'esclusiva per l'utilizzazione delle nuove vetture.

I vetri Solextra, i cui costi di produzione sono del 25 per cento superiori a quelli per la

fabbricazione dei tradizionali vetri atermici verdi, sono il risultato delle ricerche condotte dalla Ppg per filtrare al meglio la fascia infrarossa delle radiazioni solari, che è particolarmente penetrante e che trasmette l'energia termica.

Come ricordano i tecnici della Ppg, lo spettro della luce solare comprende tre categorie di radiazioni: la fascia ultravioletta, di lunghezza d'onda compresa tra i 400 e i 700 nm; la fascia infrarossa, di lunghezza d'onda compresa tra i 700 e i 2.600 nm, non percepibili dall'occhio umano. Le radiazioni della fascia ultravioletta trasmettono circa il 5 per cento dell'energia complessiva della luce solare; quelle della fascia visibile circa il 45 per cento; quelle della fascia infrarossa il restante 50 per cento.

Il problema era quello di ridurre al massimo l'influenza degli infrarossi e degli ultravioletti (questi ultimi sono responsabili del lento degrado delle superfici esposte) senza ridurre la fascia visibile al di sotto di quel 75 per cento per il parabrezza e di quel 70 per cento per le altre superfici vetrate che, per evidenti ragioni di visibilità, sono previsti dalle leggi europee. Il risultato è stato raggiunto utilizzando contemporaneamente due tecniche: quella della riflessione, con una speciale pellicola metallica trasparente applicata ad una delle superfici del vetro, e quella dell'assorbimento, inserendo speciali sostanze nell'impasto di vetro. Ne deriva che col Solextra (si veda il diagramma riprodotto in alto), viene trasmesso nell'abitacolo solo il 22 per cento delle radiazioni infrarosse (contro il 48 per cento di un parabrezza atermico verde) e solo il 12 per cento (contro il 21 per cento) di quelle ultraviolette.



## La Toyota Corolla Gt-i 16 monta un motore da 131 cv e in opzione adotta l'Abs



La Toyota Italiana ha cominciato le consegne della Corolla Gt-i 16, edizione 1990 (nella foto), che presentano significative modifiche rispetto al modello introdotto due anni fa sul nostro mercato. Da que-

st'anno, la sportiva a tre porte della gamma Corolla è equipaggiata con una versione più potente (131 cv invece di 125) del motore 1.600 bialbero a 16 valvole, alimentato ad iniezione elettronica, ha freni a disco autoventilanti di maggiori dimensioni e sospensioni indipendenti tarate in funzione delle aumentate prestazioni della vettura.

A richiesta, inoltre, è ottenibile, per la prima volta su questo modello, un dispositivo elettronico antibloccaggio dei freni, che aiuta il guidatore a controllare la vettura in caso di frenata in condizioni limite. Carrozzeria ed abitacolo sono stati inoltre oggetto di una serie di ritocchi estetici: nuovi copriporta in acciaio, rivestimenti dei sedili in velluto, portacomandi elettrici nel pannello porta lato guidatore di serie.

## NAUTICA GIANNI BOSCOLO

## Le dotazioni di sicurezza non sono degli optional

I possessori di barca sembrano dividersi, rispetto agli accessori, in due categorie: quelli che ne abusano pensando che l'abbondanza di accessori faccia bella figura, e quelli che, al contrario, non usano nemmeno quelli indispensabili.

Le dotazioni di sicurezza, ad esempio, sono troppo spesso considerate un «optional». Intanto è ovvio ma è bene ricordare che un certo numero e tipo di dotazioni, a seconda del genere di navigazione a cui la barca è abilitata, sono obbligatorie per legge: cinture di sicurezza, autogonfiabili, cassetta di medicinali, ecc.

Si tratta di attrezzature che devono essere omologate, oppure conformi al prototipo sottoposto a visita di controllo e certificate sotto la responsabilità del costruttore. Detto ciò, questo tipo di accessori merita una particolare attenzione e se si ha da «tesinare» sulle spese non è il ca-

so di farlo proprio al riguardo. Spesso, ad esempio, una cintura di sicurezza di qualità evita un bagno indesiderato, e via di questo passo.

Un genere invece in cui si abbonda sono gli allarmi. Ve ne sono di tutti i generi, ma a volte mancano quelli veramente utili, tipo uno per segnalazione di fumi pericolosi o di acqua in sentina, oppure un avvisatore di surriscaldamento dei motori. Sono invece proprio quelli che, anche se non obbligatori, non dovrebbero mancare su una qualsiasi imbarcazione a motore.

Un discorso a parte meritano gli strumenti di meteorologia. La legge prevede l'obbligo soltanto del barometro e dell'orologio per gli acquisti di navigazione senza limitazioni alla vela. Tuttavia l'installazione di una piccola stazione meteo con barometro, termometro ed igrometro è utile nonché divertente an-

che su scali di minori dimensioni.

Stesso discorso vale per binocolo e carte nautiche. Anch'essi sono previsti dalla legge ma sono consigliabili anche a chi si allontana poco dalla costa. Impraticabili nel loro uso può costituire un'attività divertente, che torna sempre utile: ad esempio quando, passati a barche più grandi, si fa troppo affidamento sul carteggio elettronico e questo va in tilt.

Quest'ultimo genere di accessori è ormai sul mercato a prezzi accessibili, tuttavia chi vuol navigare con reale sicurezza deve essere in grado di cavarsela anche senza l'elettronica. Per quanto riguarda invece la strumentazione elettronica: il VHF è da due anni obbligatorio per chi naviga oltre le sei miglia, mentre l'ecoscandaglio e il pilota automatico si vanno diffondendo e sono accessori di una certa utilità e comodità.

## IL LEGALE FRANCO ASSANTE

## Per il risarcimento danni meglio non perdere tempo

«Nel caso in cui i danni siano derivati da un incidente stradale provocato dalla condotta del responsabile civile, costituente reato perseguibile a querela e quest'ultima non sia stata proposta, il termine di prescrizione del diritto al risarcimento è quello previsto dal secondo comma e non dal terzo comma dell'art. 2947 cod. civ.» (Trib. Roma - 22 febbraio 1989, n. 2879).

Quando si tratta di fatto considerato dalla legge come reato, per il quale non viene presentata querela, e, pertanto, estinto ab origine, il termine biennale di prescrizione decorre dalla data del fatto» (Trib. Catania - 24 maggio 1988, n. 1381). Deside-

riamo segnalare tali sentenze perché esse costituiscono una innovazione di cui bisogna tener conto, pur essendo allo stato una giurisprudenza minoritaria, ad evitare che si consolidi tale indirizzo con il rischio per i danneggiati di vedersi dichiarato prescritto il loro diritto al risarcimento dei danni. Infatti la prevalente giurisprudenza ed in particolare quella della Suprema Corte (Cass. Civ. Sez. III, 14 febbraio 1987, n. 136) ha sempre ritenuto che anche in caso di mancata presentazione della querela, si applica ugualmente il più lungo termine prescrizione previsto per i fatti costituenti reato e sempre che nel fatto siano ravvisabili estremi di reato: tale

valutazione è demandata al giudice civile al quale il lesso si è rivolto per ottenere il risarcimento dei danni patiti, costituendo la querela una semplice condizione di procedibilità. Le sentenze indicate in apertura ritengono invece che il reato debba considerarsi estinto ab origine e, quindi, decorso due anni dal fatto - se non è stata proposta querela - il diritto al risarcimento deve considerarsi prescritto, cioè non più azionabile. Non ci stenderemo mai di segnalare ai lettori l'esigenza di non lasciare mai decorrere dal fatto i due anni (a meno che non sia in corso un giudizio penale) e di interrompere con anticipo sulla scadenza i termini prescrizione.