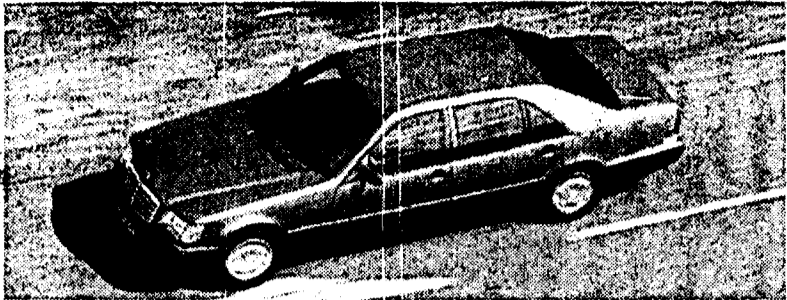


La nuova Mercedes Serie S (foto a fianco) che debutterà a marzo al Salone di Ginevra. Nella foto sotto il titolo: la Mercedes-Benz 500 E.



In Italia la casa tedesca ha immatricolato 39.310 vetture e punta sulle 42 mila per l'anno nuovo

La lieve flessione del mercato non ha toccato la Mercedes-Benz

Con 39.310 vetture immatricolate, che significano un incremento del 12 per cento rispetto al 1989, con una quota di penetrazione portata all'1,7 per cento, con un fatturato di 2080 miliardi di lire, la Mercedes-Benz Italia chiude positivamente il 1990. Il segreto del successo sta in una gamma di automobili sempre di grande esclusività. Fiducia nel motore Diesel.

lineare come la Serie 190 nel suo segmento di appartenenza oggi rappresenti una quota del 9,8 per cento, che è praticamente identica a quella del 1987, mentre concorrenti come la Bmw Serie 3 o la Fiat Croma sono scese rispettivamente dal 10,7 al 5,5 e dal 28,7 al 14,5.



Ma Serie 200/300 ha addirittura migliorato le sue posizioni, passando nel suo segmento dal 14,1 del 1987 al 19,6 del 1990 mentre, a titolo di esempio, la Lancia Thema è passata dal 47,7 per cento del 1987 al 23,4 del 1990. La Serie S/SL ha accusato invece un evidente calo (dal 28,4 del 1987 al 22,2 del 1990) che però dovrebbe essere annullato già il prossimo anno grazie all'introduzione della nuova Serie S, il cui debutto è programmato in occasione del Salone di Ginevra del marzo prossimo.

stanzia ottimistiche. In un mercato che viene valutato intorno a 2.200.000 unità, la Mercedes-Benz Italia ritiene di poter raggiungere nell'anno che sta per cominciare l'obiettivo di 42.000 immatricolazioni, e questo anche perché saranno 12 mesi accompagnati da importanti novità.

Si comincia, come accennato, in marzo con la nuova Serie S, un'automobile con un concentrato di tecnologia che, a detta dei responsabili della casa tedesca, non ha uguali negli altri modelli del 1990. Ebbene, in questo stesso periodo i modelli Diesel della Casa di Stoccarda sono passati da una quota del 51,5 al 28,2 per cento sul totale prodotto. In casa Mercedes-Benz Italia le previsioni 1991 sono abbastanza ottimistiche. In un mercato che viene valutato intorno a 2.200.000 unità, la Mercedes-Benz Italia ritiene di poter raggiungere nell'anno che sta per cominciare l'obiettivo di 42.000 immatricolazioni, e questo anche perché saranno 12 mesi accompagnati da importanti novità.

VALLELUNGA. Appuntamento di fine anno sulla pista di Vallelunga con tutti i modelli della gamma Mercedes-Benz, automobili che sembrano infischiarne della crisi del settore, visto che anche nel 1990, un anno contraddistinto da molte «paure», in Italia come all'estero, hanno continuato ad essere richieste da migliaia e migliaia di automobilisti. Alla fine di dicembre sono state ben 570.000 le vetture di Stoccarda consegnate in tutto il mondo, con un incremento del 5 per cento rispetto al 1989.

A fronte di un sostanziale mantenimento dei livelli 1989 per quanto riguarda il mercato tedesco, sono le esportazioni che hanno registrato un trend decisamente positivo e che hanno portato in alcuni mercati a significativi incrementi. Basti pensare ai 45 per cento circa in più del Giappone, ai valori compresi tra il 6 e il 15

per cento nei principali Paesi dell'Europa occidentale, all'aumento del 3 per cento segnato sul sempre più difficile mercato degli Stati Uniti. In Italia l'andamento 1990 delle vetture contraddistinte dalla famosa «stellina» è stato altrettanto positivo. A tutto dicembre sono state consegnate 39.310 automobili, con un incremento del 12 per cento rispetto al 1989, e questo in un mercato che ha registrato una sia pur lieve flessione. Dell'intero volume Mercedes-Benz, che ha fruttato un fatturato di ben 2.080 miliardi di lire, ben 23.780 unità sono della Serie 200/300, 14.000 della Serie 190, 1220 della Serie S/SL e 310 sono le fuoristrada. Nel 1987 le Mercedes-Benz vendute in Italia erano state 26.499, diventate 30.803 nel 1988 e 34.919 nel 1989. Per capire fino in fondo il successo in Italia della Mercedes-Benz, è interessante sotto-

Ancora più significativi - sull'altro versante - i dati riguardanti il Diesel. Nella fascia dove operano i Diesel Mercedes-Benz il mercato è calato dal 41,7 per cento del 1987 al 17,5 del 1990. Ebbene, in questo stesso periodo i modelli Diesel della Casa di Stoccarda sono passati da una quota del 51,5 al 28,2 per cento sul totale prodotto.

Stati in Italia - per affrontare la sfida degli anni 90 con fondato ottimismo. Negli ultimi dieci anni abbiamo ottenuto risultati importanti, come la riduzione del consumo delle nostre vetture nell'ordine del 28 per cento, come la drastica riduzione delle emissioni nocive dai nostri motori Diesel, come l'affermazione della marmitta catalitica, introdotta sulle nostre vetture fin dal 1986.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Qualche vantaggio per il danneggiato

L'introduzione del nuovo codice di procedura penale ha sconvolto del tutto le consolidate procedure del vecchio codice.

La disciplina abrogata prevedeva, all'art. 3, che quando il reato influiva sulla decisione della controversia civile, questa veniva sospesa in attesa della definizione del giudizio penale. Vi era cioè la pregiudizialità del processo penale, nel senso che l'esito di questo aveva prevalenza sull'azione civile e la condizionava nei suoi risultati.

È pur vero che al lesso era consentito ex art. 24 della legge 990/69 di chiedere una provvisoria del corso della istruttoria penale, ma era necessario dimostrare la sussistenza di gravi elementi di responsabilità a carico dell'imputato e lo stato di bisogno determinato dal sinistro: al dibattimento, invece, anche in assenza dello stato di bisogno, con la sentenza di condanna, il Magistrato poteva liquidare per intero il danno (cosa che non si è, nella pratica, mai verificata) o assegnare al lesso una provvisoria immediatamente esecutiva da imputarsi sulla liquidazione definitiva.

Stanti i tempi lunghi della giustizia italiana, il risarcimento veniva procrastinato per anni, con somma gioia degli assicuratori inadempienti. L'istituto dell'applicazione della pena su richiesta (c.d. patteggiamento) previsto nel nuovo codice e la decisione di non attribuire alla stessa alcun riflesso sul giudizio di danni (e ciò allo scopo di incentivare l'applicazione), ha indotto il legislatore a non favorire il ricorso alla costituzione di parte civile, anche per non appesantire il procedimento penale che, nelle intenzioni del legislatore, doveva essere rapido. La pratica ha, poi, dimostrato il contrario per le troppe inefficienze dell'azienda giustizia, ma questa è un'altra storia.

Attualmente l'azione civile è:

1) l'azione civile iniziata davanti al giudice civile può essere trasferita nel procedimento penale purché non vi sia stata una sentenza di merito, anche se non passata in giudicato; tale trasferimento vale come rinuncia agli atti del giudizio;

2) l'azione civile, se non è trasferita nel processo penale, prosegue in sede civile; tale regola vale anche nel caso che in sede penale non è più ammessa la costituzione di parte civile;

3) il processo civile rimane sospeso fino alla pronuncia della sentenza penale non più soggetta ad impugnazione, quando lo stesso venga proposto dopo la costituzione di parte civile nel processo penale o quando venga iniziato dopo la sentenza penale di primo grado.

Non si procede comunque a sospensione, quando il procedimento penale è sospeso per incapacità dell'imputato, o quando la parte civile viene esclusa dal procedimento penale (art. 88, co. 3), quando il giudice civile non accetta il giudizio abbreviato o quando la pena viene applicata su richiesta dell'imputato.

re trasferita nel procedimento penale purché non vi sia stata una sentenza di merito, anche se non passata in giudicato; tale trasferimento vale come rinuncia agli atti del giudizio;

2) l'azione civile, se non è trasferita nel processo penale, prosegue in sede civile; tale regola vale anche nel caso che in sede penale non è più ammessa la costituzione di parte civile;

3) il processo civile rimane sospeso fino alla pronuncia della sentenza penale non più soggetta ad impugnazione, quando lo stesso venga proposto dopo la costituzione di parte civile nel processo penale o quando venga iniziato dopo la sentenza penale di primo grado.

Non si procede comunque a sospensione, quando il procedimento penale è sospeso per incapacità dell'imputato, o quando la parte civile viene esclusa dal procedimento penale (art. 88, co. 3), quando il giudice civile non accetta il giudizio abbreviato o quando la pena viene applicata su richiesta dell'imputato.

Come si vede, il danneggiato ha tutto l'interesse a promuovere autonomo giudizio civile, nel corso del quale potrà anche richiedere la provvisoria (ora con l'introduzione del nuovo codice di procedura, che ha soppresso il giudice istruttore, si discute se possa ottenersi nel corso dell'istruttoria penale). Nei confronti del lesso non costituito parte civile o che ha accettato il giudizio abbreviato chiesto dall'imputato e che ha iniziato il giudizio in sede civile, non ha efficacia una eventuale sentenza assolutoria dell'imputato in sede penale. Privilegio abbastanza rilevante.

Come si vede, il danneggiato non soltanto è innovativo, ma è anche più favorevole al lesso che se non si costituisce parte civile - potrà godere, alle condizioni sopra esposte, della non sospensione del giudizio civile e di una più favorevole e rapida soluzione dello stesso rispetto a quello penale.

Lanciata la campagna «Due ruote per sorridere»

Le sempre crescenti difficoltà del traffico, soprattutto di quello urbano, hanno indotto l'Associazione nazionale ciclo motociclo e accessori (Ancm) e l'Unione nazionale importatori e commercianti motocicli esteri (Unicme) a lanciare una campagna «Due ruote per sorridere». Si è iniziata al Motor Show di Bologna e durerà tre anni. Ha lo scopo, oltre che di rilanciare le due ruote, sull'onda del riconoscimento venuto dal Piano generale dei trasporti che ne ha evidenziato la «funzione chiave», di convincere gli utilizzatori di biciclette e motocicli (come è sottolineato dal manifesto che riproduciamo) che prendere le cose con allegria può evitare gli stress e rendere più facile la vita.

Va in Germania la Seat numero 8 milioni ed è un'Ibiza

La Seat ha raggiunto il mese scorso il traguardo degli otto milioni di automobili costruite in 37 anni di attività. Fu infatti nel 1953 che dalla linea di montaggio uscì la prima «1400». Ai festeggiamenti per la ricostituzione della linea di montaggio erano già in fabbrica e che ci sono a tutt'oggi) si sono accompagnati quelli per la nascita della Seat numero 8.000.000. Si tratta di una Ibiza SXI che, nonostante sia più piccola della «1400» del 1953 ha uno spazio abitabile ed una facilità di carico notevolmente superiori ed il doppio di cavalli: 100 contro 50. Questa Ibiza è destinata al mercato della Germania, al quale la Seat guarda con particolare interesse, non solo perché l'azienda spagnola fa parte del gruppo Volkswagen, ma perché è un mercato che nei prossimi anni sarà in forte espansione, specialmente per le piccole cilindrate.

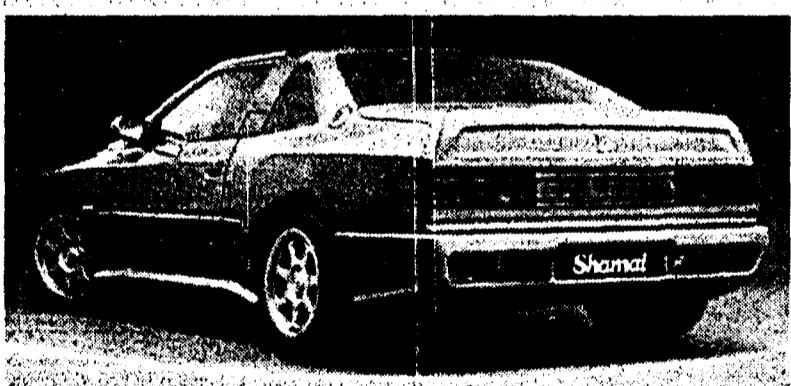
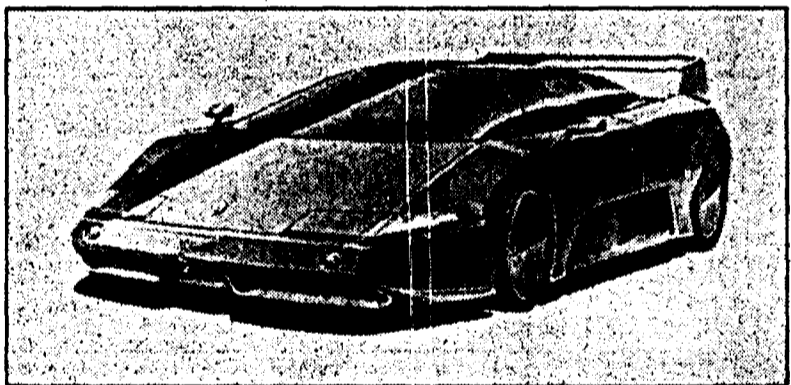
Brevettato un nuovo sistema contro l'aquaplaning»

Un nuovo dispositivo per contrastare il fenomeno dell'aquaplaning è stato brevettato dalla veronese Patrizia Olivetti. Ne ha dato notizia la stessa progettista, precisando che si tratta di un sistema costituito da un deviatore del gas di scarico, applicabile alla marmitta, che consente di convogliare il gas stesso verso una serie di ugelli soffiati posti in corrispondenza delle ruote della vettura. Secondo l'ideatore del dispositivo, denominato «Aps» (anti planing sistem), i gas di scarico soffiati dagli ugelli consentiranno, mentre la vettura è in corsa, di contrastare la formazione dello strato d'acqua sotto i pneumatici. Gli ugelli, posti davanti alle ruote anteriori, vengono abbassati a comando, tramite un pulsante sistemato sul cruscotto e vengono rialzati quando il terreno è asciutto. L'«Aps» non è visibile esternamente, in quanto il deviatore del gas è montato nella parte centrale della vettura.

Maserati all'insegna dell'ottimismo. Annunciata una splendida due posti sportiva

Chubasco, la bellissima

All'insegna dell'ottimismo l'incontro di fine anno in casa Maserati. Sono finalmente cominciate le consegne della Shamal, una «tre volumi» da 125 milioni di lire, ed è entrata in produzione la nuova Racing. Entusiasmo per la presentazione di un modello, disegnato da Marcello Gandini, della Chubasco, una «super car» che sarà prodotta in soli 450 esemplari.



Nel disegno in alto la Chubasco, che la Maserati costruirà in soli 450 esemplari. Nella foto al centro, vista posteriore della Shamal. Qui sopra, la Racing.

DAL NOSTRO INVIATO FERNANDO STRAMBACI

MODENA. Ormai da qualche tempo, in coincidenza con l'anniversario di fondazione della Casa, alla Maserati si fa un bilancio dell'annata, si fa qualche previsione sul futuro immediato e si presentano le novità produttive. Anche quest'anno - primo dall'entrata della Fiat anche nell'azienda modenese - il copione è stato rispettato. Alla presenza di oltre 200 giornalisti, Alejandro De Tomaso ha parlato di tutto un po', ha scagliato le solite frecce contro i giapponesi (peraltro presenti alla conferenza in numerosa schiera) e ha prefigurato un futuro positivo per l'azienda (fine prossima della casa integrazione) che, dopo aver venduto quest'anno 2600 macchine, ne venderà 3000 in quello che comincia domani.

L'ottimismo deriva dal fatto che la Maserati ha cominciato a consegnare le Shamal, che sta per entrare in produzione la Racing (la più recente vettura al mondo tra le super car) e che è già pronto il modello in legno di una «super car», la Chubasco, che dovrebbe essere costruita a partire dal 1992.

Si tratta di macchine bellissime e costosissime (il prezzo della Shamal, comprensivo di un 38 per cento, è di 125 milioni di lire, quello della Racing è di 73 milioni e mezzo, quello della Chubasco potrebbe arrivare ai 300 milioni) per cui tanto vale parlarne cominciando da quella, la Chubasco (il nome è quello di un verno che soffiava nel Golfo della California) che è di là da venire e che quindi lascia maggiore spazio alla fantasia.

Marcello Gandini, che l'ha disegnata, e Alejandro De Tomaso la definiscono così, con un'enfasi che riesce ad essere superiore anche all'entusias-

mo: «Tanto grintosa da far accelerare i battenti del cuore di chi la guarda, abbastanza insolita da bloccare il traffico, abbastanza bella da desiderare follemente di possederla, abbastanza forte e muscolosa da trasmettere un lusinghiero messaggio sul carattere del suo proprietario, con quel tanto di fascino da far sì che ci si allontani da Lei voltandosi indietro per guardarla ancora con la coda dell'occhio, con quel dinamismo sufficiente a prendere multe per eccesso di velocità anche da fermi, bella come oggetto liscio e rifinito, tanto da poter stare in un salotto di casa? È un coupé, ma anche un roadster aggressivo. È una FI con l'aria condizionata. È un ordigno dalle prestazioni superlative.»

In effetti, la Chubasco è una aggressiva due posti con telaio monotrave centrale, equipaggiata con un 8 cilindri di 3217 cc che eroga una potenza di 430 cv. Da settembre le prenotazioni per i 450 privilegiati che, entro il 1994, potranno entrare in possesso.

Entro il 1991, invece, potranno essere 300 i possessori della Racing che, grazie al poderoso due litri 6 cilindri biturbo, ha una potenza di 285 cv e può raggiungere i 240 km/h.

Ricordiamo, infine, che la Shamal, già in circolazione, dispone di un motore 8 cilindri con 326 cv di potenza che le consente di raggiungere (ma dove li raggiungerà mai, visto che anche in Germania si sta discutendo di imporre i limiti di velocità sulle autostrade?) i 270 km/h di velocità massima. E non dimentichiamo che il listino Maserati annovera ancora la 222 («a sole» 46.752.000 lire), la 2.24v, la 418, la 422, la 4.24v, lo spider 2.0 e le catalizzate 430, 228i, Karif e spider 2.8.

Pony e Lantra pezzi forti della Hyundai

Piccola, sicuramente indifesa rispetto ai colossi giapponesi, la Hyundai era presente con tutta la sua gamma al recente Motor Show. Punta di diamante la nuova Pony e, a farle da damigella, la Lantra - un 1600 cc tutto pepe -, la S-Coupé e la Sonata, un 2 litri di prestigio. Tutti modelli all'insegna del «value for money» ovvero di tanto a poco prezzo.

LODOVICO BASALU

BOLOGNA. Due o tre volumi, cilindrate da 1300 a 1500 cc, prezzi da poco più di 12 a 15 milioni e mezzo. È il ritratto della nuova Pony, fiore all'occhiello della Hyundai, che non ha mancato di esporre al completo la propria gamma nel recente salone motoristico bolognese. La Pony, come si sa, è un modello profondamente rinnovato rispetto al precedente, tanto da aver fatto registrare in soli due mesi un incremento del 30% nelle vendite rispetto all'ottobre del 1989. Lo schema è quello classico di una «tutto avanti», con sospensioni McPherson e con sterzo servovessante a richiesta. I motori, dicevamo: sono brillanti, con potenze che vanno dai 71 cavalli del più piccolo al 76 del 1500 cc. È attesa una versione con sistema a iniezione multi-

point, in grado di aumentare di una decina di cavalli la potenza. Le velocità, ma questo è ormai un dato relativo tra limiti e traffico caotico, variano dal 160 al 165 km/h.

Ma la novità più stimolante a Bologna era senza dubbio rappresentata dalla Lantra, una nuova berlina di classe media appartenente al segmento D del mercato europeo.

Le caratteristiche di questa 1600, guarda caso a 16 valvole, sono infatti in grado di metterla in diretta concorrenza con vetture come la Lancia Dedra o la Audi 80, tanto per fare un esempio. La macchina è lunga 4,38 metri e raggiunge una velocità superiore ai 185 km/h, con consumi che vanno dai 13 ai 18 chilometri per ogni litro di carburante.

Unica incognita i prezzi, che verranno comunicati quando



La nuova Hyundai Lantra e, nella foto in alto, la Hyundai Sonata di 2000 cc.

avrà inizio la sua commercializzazione nei primi mesi del '91.

Accanto a questi due modelli a Bologna si sono viste anche la S-Coupé, che non è altro che una versione sportiva della Pony e della Sonata, un 2 litri di prestigio, con prezzi che vanno da 20.669.000 lire a 26.681.000 lire. Una berlina sportiva, classica, elegante, che non ha certo il suo punto forte

nelle prestazioni (supera di poco i 180 km/h.) ma nell'estrema accuratezza delle finiture e nell'elevato confort della marcia. Rappresenta in assoluto un debutto nel settore delle vetture di prestigio per la casa coreana, che grazie a una politica di vendita impietosa soprattutto sui prezzi concorrenziali, è riuscita a trovare un proprio spazio sul difficile mercato italiano.

Ne consente l'uso su terreni molto accidentati Una trazione integrale per moto proposta da un'azienda inglese

L'azienda britannica Sunshine Components ha realizzato un sistema di trazione a due ruote motrici per motociclette, che trova applicazione in campo sportivo, agricolo e in tutte le situazioni di fondo accidentato. La Sunshine installa il sistema sulle moto fuoristrada di sua produzione ed è anche attrezzata per mettere il proprio «know-how» a disposizione di altri fabbricanti.

Il vantaggio principale offerto dal sistema - secondo quanto informa l'ufficio commerciale inglese in Italia - è l'aumento della trazione e della manovrabilità: consente, tanto per fare un esempio, una

partenza da fermi sul fianco di una duna di sabbia. Il dispositivo, che provoca un aumento di peso del veicolo di soli 9 chili, utilizza in pratica parte della trasmissione di un'auto a trazione anteriore adattata per questo uso e trasmette la potenza alla ruota anteriore mediante una trasmissione a catena. Un braccio oscillante mantiene corretta la tensione della catena, senza alterare le caratteristiche della sospensione.

Per ovviare al fatto che in curva la ruota anteriore gira ad una velocità diversa da quella posteriore, i rapporti e le dimensioni dei pneumatici sono stati scelti in modo

che la ruota anteriore sia leggermente più lenta di quella posteriore. Una frizione unidirezionale lascia la ruota anteriore libera quando il motore procede in linea retta.

Sulla ruota anteriore l'impianto frenante è a disco ed è situato nel gruppo della trasmissione a catena, che gira ad una velocità all'incirca doppia di quella della ruota. La frizione unidirezionale impedisce al freno posteriore di agire sulla ruota anteriore anche se la frenata avviene su entrambe le ruote; si evita così che la ruota anteriore si blocchi prima che la posteriore sia completamente ferma.