

La Fiat ha ridotto a cinque le versioni del suo modello di maggior prestigio, ma ne ha elevato gli allestimenti

La linea è stata rinnovata e tra le novità tecniche compare il turbocompressore a geometria variabile

Croma: un'«ammiraglia» ancora più apprezzabile

La Fiat ha rinnovato e «ricompattato» la gamma della Croma. Ora l'«ammiraglia» è offerta in sole cinque versioni, ma con allestimenti al top ed a prezzi maggiorati ma più interessanti. Tra le novità tecniche, l'adozione, per una delle versioni a gasolio, dell'esclusivo turbocompressore a geometria variabile sviluppato in collaborazione con la Garret.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

MONTECARLO. Prova su strada in Costa Azzurra per l'«ammiraglia» della Fiat, rinnovata nell'estetica, negli allestimenti, nei contenuti tecnici ed anche nella gamma, che si è ridotta da undici a cinque esemplari, ma tutti con accessori di alto livello. È scomparsa la versione con motore di 1.6 litri, ma nel listino degli optional è apparso il cambio automatico, che sino a ieri faceva versione a parte.

La Croma, dunque, comincia una nuova vita e, grazie a 150 miliardi di investimenti, si presenta sul mercato (comercializzazione da domani) sotto una veste e con contenuti molto appetibili. Alla Fiat hanno pensato bene di contenere intorno al mezzo milione di lire, molto al di sotto di quanto le nuove Croma offrono in più, l'aumento dei listini, anche se la scomparsa della versione 1.6 fa salire da 23.380.000 a 25.432.680 lire il prezzo della «versione d'attacco», che è diventata la Croma 2.0 CHT.

Oltre alla 2.0 CHT, la gamma «ricompattata» della Croma comprende ora la 2.0 i.e. (28.443.380 lire), la 2.0 T.i.e. (33.523.880 lire) e ben due versioni a gasolio: la 2.0 TD i.d. (28.592.130 lire) e la 2.5 TD (30.763.880 lire).

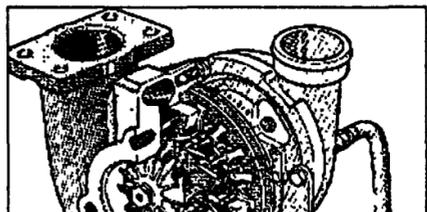
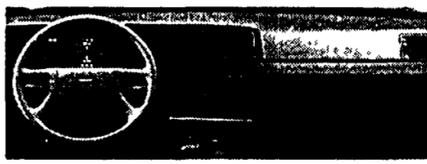
La presenza di queste ultime versioni sta a dimostrare che la Fiat, malgrado la disastrosità della politica fiscale sulle auto a gasolio in Italia, non abbandona un settore che, per quel che si riferisce alle Croma, vale il 45 per cento del suo mercato di esportazione. Negli altri paesi, infatti, da tempo si è capito che i Diesel moderni inquinano meno dei motori a benzina anche se catalizzati e che, soprattutto, consentono un non indifferente risparmio energetico.

Ma è un discorso, questo, che ci porterebbe fuori strada. Torniamo dunque alle nuove Croma, che appaiono ora con una linea più elegante grazie al frontale ridisegnato, al nuo-

vo taglio del cofano motore e ai paraurti modificati e che all'interno si presentano con una plancia completamente nuova e con un abitacolo ancor meglio rifinito e confortevole.

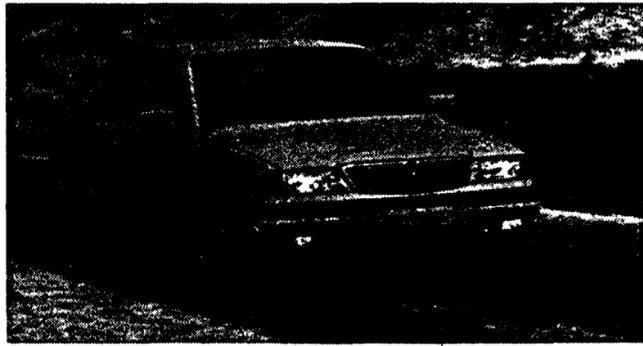
Provando queste vetture sulle strade ed autostrade della Costa Azzurra non è stato possibile effettuare rilievi apprezzabili sulle prestazioni (la 2.0 CHT, con il suo motore di 1995 cc e 100 cv, raggiunge i 183 km/h; la 2.0 i.e., sempre con motore di 1995 cc, ma con contralberi di equilibratura e con iniezione elettronica che consente di portare la potenza a 119 cv, fa i 192; per la 2.0 Turbo i.e. il motore di 1995 cc, con contralberi di equilibratura, grazie alla sovralimentazione eroga una potenza di 158 cv e permette velocità di 215 km/h; il 1929 cc turbocompresso della 2.0 TD i.d. consente di toccare i 180 orari, il 2500 cc della 2.5 TD, con i suoi 118 cv, permette di raggiungere una velocità massima di 195 km/h).

La adozione di serie dei turbocompressori Solextra sulle 2.0 Turbo i.e. e sulle due Diesel, dice di per sé dell'attenzione che si è posta nella scelta degli «accessori» e degli allestimenti delle nuove Croma, per esaltarne le caratteristiche di auto al top. Degli interventi tecnici conviene ricordarne almeno uno: l'adozione, sulla turbodiesel a iniezione diretta, di un turbocompressore a geometria variabile realizzato dalla Garret in collaborazione con la Fiat. Una novità assoluta che consente una sovralimentazione ottimale a tutti i regimi, con un ritardo di risposta praticamente nullo. Se ne avvantaggiano le prestazioni ed i consumi che, nel caso, si riducono del 7-8 per cento sui percorsi misti. Basti dire che la Croma 2.0 TD i.d. fa, ai 90 orari, 25,6 km con un litro di gasolio.



Le nuove versioni della Fiat Croma. Nel disegno due sezioni della turbina a geometria variabile della Croma 2.0 Turbo i.e. Nelle foto sopra il titolo: la plancia e il lussuoso interno della Croma 2.0 Turbo i.e.

Grazie a 150 mila Dedra la Lancia tiene in Italia e si rafforza all'estero



Il bilancio 1990 del mercato automobilistico italiano ha registrato, come si sa, un robusto consolidamento della presenza delle marche estere, che hanno superato largamente il milione di unità, a detrimento della marche italiane (vale a dire del gruppo Fiat) che sono scese dal 57,8 al 52,8 per cento. Cinque punti in meno non sono poca cosa e possono essere spiegati con la relativa lentezza del gruppo Fiat nella presentazione di nuovi modelli.

Non è un caso, però, se di tutte le marche del gruppo reggono quelle che hanno una produzione «specialistica». La Ferrari, infatti, dalle 855 unità immatricolate nel 1989 passa alle 915 del 1990; la Lancia-Autobianchi ha evitato il tonfo, essendosi la sua quota di mercato in Italia ridotta soltanto dello 0,3 per cento, passando dal 9,9 al 9,6. Se la Lancia ha tenuto anche sul mercato interno, il merito è della Dedra, la vettura del segmento medio alto (definito D nelle statistiche) che, lanciata nel maggio del 1989, già in questo mese toccherà la cifra di 150 mila unità prodotte.

Sono unità che non sembrano sufficienti a soddisfare le richieste, se è vero che in Italia bisogna aspettare almeno due mesi prima di ottenere la consegna di una Dedra; questi tempi sono destinati ad allungarsi per le due ultime versioni, che accentuano le caratteristiche prestazionali di questo modello. Ci riferiamo alla 2000 Turbo benzina (nella foto) e alla Dedra integrale, che saranno in vendita soltanto a fine mese.

D'altra parte, la tendenza della Lancia a rafforzarsi sui mercati di esportazione sembra essersi accentuata, sia pure a scapito delle quote di mercato interno. Il 1990, infatti, grazie alla presenza della Dedra, ha visto il consolidamento delle posizioni della Lancia in Europa, posizioni che sono aumentate dell'1,7 per cento. Potrebbe sembrare poca cosa, ma va rapportata al contemporaneo calo dell'1,4 per cento del mercato europeo. Su certi mercati, poi, gli incrementi di «quota» della Lancia sono stati particolarmente significativi, soprattutto se paragonati all'andamento complessivo delle vendite.

Nel mercato tedesco che, in conseguenza dell'unificazione delle due Germanie, ha registrato un incremento delle vendite dell'8,3 per cento rispetto al 1989, la Lancia ha aumentato le sue vendite del 21,2 per cento, su quello francese, incrementato dell'1,4 per cento, l'aumento della Lancia è stato del 27,1 per cento. Progressione Lancia anche nei mercati in calo: contro una contrazione del mercato olandese del 2,4 per cento, la Lancia aumenta del 20,4 per cento; in Spagna, dove le vendite globali si sono ridotte del 13 per cento, la marca di Chivasso è aumentata del 6,3 per cento.

Complessivamente, grazie alle 150 mila Dedra prodotte in un anno e mezzo, la produzione complessiva della Lancia è passata dalle 294.600 unità del 1989 alle 299.600 unità del 1990. In un anno di crisi dell'auto non è niente male.

Dagli orologi all'automobile ad energia solare



La famosa fabbrica svizzera di orologi Swatch è stata il principale sponsor per la realizzazione dello «Spint di Biel-Bienne II» progettato dai ricercatori della Ecole d'Ingénieurs di Bienne e costruito dalla Telefunken Systemtechnik. Il veicolo (nella foto), realizzato per partecipare in Australia, su un percorso di oltre 3.000 km, al secondo World Solar Challenge, pesa soltanto 175 kg e presenta un coefficiente di penetrazione di 0,13. La velocità massima, utilizzando la sola energia solare, è di 72 km/h che possono salire a 100 connetendo batterie argento-zinco che pesano 38 chili.

La Toyota Lexus è stata eletta in Australia Auto dell'anno

Sconfiggendo le sue più titolate rivali europee, la giapponese Toyota Lexus LS 400 è stata premiata a Sydney come «Auto dell'anno 1990» dalla rivista specializzata australiana «Wheels», che la definisce «quasi impeccabile» come auto di lusso. Frutto di sette anni di ricerche e collaudi e di investimenti di migliaia di miliardi di lire, la Lexus LS 400 (motore otto cilindri a V, 32 valvole e quattro alberi a camme, in vendita a 188.200 dollari australiani, circa 103 milioni di lire) ha ottenuto sette degli 11 voti della giuria di esperti. I voti degli altri quattro giudici sono andati ad un'altra Toyota, la «Tarago Space Bubble» (bolla spaziale), mentre nessun voto è andato alle tre altre auto giapponesi nella rosa delle candidate: la Nissan 300 ZX, la Toyota MR2 e la Mitsubishi Galant VR-4. Il direttore della rivista ha ammesso che «per molti è difficile accettare che un'auto giapponese sia una rivale legittima dei migliori modelli tedeschi e britannici».

Illustrati i programmi del gruppo Anfia-Campeggio

Pierluigi Alinari, amministratore unico della CI Caravans di Poggibonsi, è il nuovo presidente del gruppo veicoli da campeggio dell'Anfia, l'organismo che raccoglie tutti i maggiori costruttori italiani di camper, roulotte, carrelli, ganci per il traino. Il programma del nuovo presidente - che succede ad Alberto Barbieri dell'Arca di Roma e che resterà in carica tre anni - ha in particolare due obiettivi: «Difesa del made in Italy da un previsto e certo attacco da parte dell'industria estera, specie quella tedesca, e promozione del settore, con particolare riguardo all'esportazione in vista del 1993». Alinari ha inoltre proposto ai soci dell'Anfia lo studio di una campagna pubblicitaria collettiva in favore dei veicoli da campeggio. Ciò nel quadro di un rilancio del turismo itinerante, settore che vede l'Italia agli ultimi posti in Europa in seguito al crollo delle vendite di roulotte, non compensato dal successo di camper e motorcaravan.

Alla Nissan Primera il premio Uiga Giapponese europea

Una vettura giapponese, votata perché è costruita in Inghilterra, ha conquistato per la prima volta il titolo di «Auto Europa». Il premio dell'Uiga è infatti andato per il 1991 alla Primera della Nissan, che ha largamente distaccato tutte le altre dieci vetture prese in considerazione. La gamma Nissan comprende ora in Italia quattordici modelli, tra cui quattro novità.

La Nissan Primera è stata eletta «Auto Europa 1991» dai soci dell'Unione italiana giornalisti dell'automobile. È così una marca giapponese a ricevere quest'anno il trofeo realizzato da Bruno Munari e che l'Uiga ha consegnato nel 1987 all'Audi 80, nel 1988 all'Alfa 164, nel 1989 alla Fiat Tio e l'anno scorso alla Citroën Xn.

La Primera ha vinto il premio con 301 punti, distaccando nettamente tutte le altre

dieci concorrenti, perché i 75 giornalisti che hanno votato (i soci dell'Uiga sono 130) l'hanno considerata il nuovo modello di autovettura più interessante per il mercato della Comunità europea valutandone, a norma di regolamento, il controllo rispetto al prezzo, la sicurezza attiva e passiva, le qualità tecniche, aerodinamiche, estetiche e di finitura, la comodità e l'affidabilità, le prestazioni e i consumi, la completezza negli accessori di

serie, l'originalità del progetto.

Che il titolo di «Auto Europa» venga assegnato ad una Nissan può apparire una contraddizione, ma non lo è: il regolamento del premio prescrive che devono essere prese in considerazione per il voto, autovetture prodotte in serie presso uno stabilimento europeo in almeno 10 mila esemplari l'anno e destinate alla vendita nella maggioranza dei Paesi della Cee. E la Primera, appunto, viene costruita dalla Nissan in Inghilterra e viene venduta nella maggioranza dei Paesi della Cee, Italia compresa.

La conquista del premio darà certamente nuovo impulso alla attività della Nissan Italia, che l'anno scorso ha venduto da noi 6.452 vetture, con una percentuale di penetrazione sul mercato delle automobili dello 0,27 per cento. Una cifra per ora modesta, ma che è destinata certamente a salire con la scadenza del 1993 e quando saranno cadute le limitazioni all'importazione di automobili giapponesi.

È in questa prospettiva che la Nissan Italia si sta attrezzando, come dimostra la vastità della sua gamma che comprende, oltre alla Primera, insignita del titolo di «Auto Europa», automobili, fuoristrada e veicoli per il trasporto leggero che elenchiamo molto sommariamente: 300 ZX, Micra, Terrano, Patrol, Patrol GR, King Cab, Vanette, Trade, Serie L/M. A questi si sono aggiunte, recentemente, le novità rappresentate dalla Primera station wagon, dalla 200 SX, dalla Patrol GR SW e dalla Vanette Optima.

Della versione familiare della Primera abbiamo parlato quindici giorni fa. L'attribuzione del premio alla Nissan è l'occasione per accennare alle altre novità della gamma per l'Italia della casa giapponese.

Il coupé 200 SX potrà essere importato in soli 800 esemplari. Le modifiche di carrozzeria ne hanno ancora migliorato l'aerodinamica, con conseguente riduzione dei consumi. È equipaggiato con un quattro cilindri di 1,8 litri sovralimentato che eroga una potenza di 171 cv e che consente una velocità massima di 225 km/h. A seconda degli equipaggiamenti costa, chiavi in mano,

da 36 milioni a 39.208.000 lire.

Il prezzo della versione station wagon del Patrol GR è stato fissato in 47.250.000 lire. Lungo m 4,810, questo fuoristrada 4x4, equipaggiato con un 6 cilindri di 2.826 cc Turbo diesel, è allestito come una prestigiosa berlina; può trasportare comodamente sette persone.

L'Optima, che deriva dal Vanette Coach a benzina destinata al trasporto passeggeri, si colloca al top della gamma Nissan Vanette per i suoi allestimenti di serie. Ha la chiusura centralizzata, più lussuosi rivestimenti interni, alzacristalli anteriori elettrici, impianto radio con quattro altoparlanti. Omologato per trasportare sette persone, ha un motore di 1.488 cc e 70 cv. Disponibile in «limited edition» di 500 esemplari, costa 21.950.000 lire.



Due delle quattro novità Nissan nella gamma per il mercato italiano: la 200 SX (in alto) e la Vanette Optima.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Se pure il medico ci mette una mano

Se in caso di incidente stradale la vittima muore per le malferme condizioni di salute e per l'eventuale errore del sanitario nel curare il paziente, l'investitore risponde egualmente dell'omicidio colposo o tali condizioni eliminano la sua responsabilità penale?

La giurisprudenza ha sempre riconosciuto che tali cause non sono tali da interrompere il cosiddetto nesso causale; la condotta colpevole del prevenuto, infatti, è da considerarsi la condizione per la produzione dell'evento morte; questo, infatti, rappresenta la naturale conseguenza dell'investimento.

Il principio trova la sua origine nella norma dettata dall'art. 41 del Codice penale, la quale codifica il concorso di cause preesistenti o simultanee o sopravvenute, anche se indipendenti dall'azione od omissione del colpevole, non escludendo il rapporto di causalità fra l'azione od omissione e l'evento.

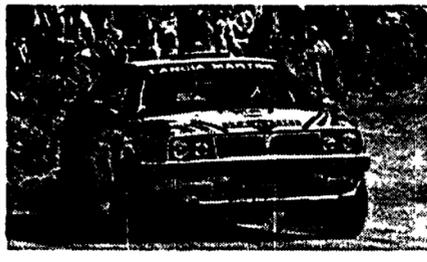
Lo stesso articolo precisa che le cause sopravvenute possono escludere il rapporto di causalità solo quando «sono

state da sole sufficienti a determinare l'evento». Tale norma si ricollega a quella dell'art. 40 C.P. la quale ha stabilito che «nessuno può essere punito per un fatto preveduto dalla legge come reato, se l'evento dannoso o pericoloso, da cui dipende l'esistenza del reato, non è conseguenza della sua azione od omissione».

Recentemente (sentenza 19 aprile 1989, n. 5993) la IV sezione penale della Corte di cassazione, decidendo in fattispecie di investimento di un ciclista, il quale poi morì per le gravi lesioni subite coagenti con le malferme condizioni di salute e gli errori del sanitario, ha riconfermato il principio che «qualivoglia comportamento addebitabile all'agente, che si ponga come precedente nella verifica della serie di accadimenti conclusivisti, poi, con l'evento morte, deve ritenersi concussa, in senso giuridico, dello stesso».

In pratica del dimostrato errore del sanitario se ne potrà tener conto, ma solo come concussa dell'evento e non come causa esclusiva escludente la responsabilità dell'investitore.

Sta per prendere il via il 59° Rally di Montecarlo



Con un percorso di avvicinamento di 1.150 chilometri che dal Sestriere, da dove partirono alle 16,40 di giovedì prossimo, lo porterà a Montecarlo - attraverso Torino, Alessandria, Milano, Bergamo, Brescia, Rovereto, Bassano, Vicenza, Verona, Modena, Maranello, Parma, Sarzana, Reggio, Genova, Savona, Albenga e Ventimiglia - tra Lancia Delta HF Integrale 16V Gr. A si preparano a prendere il via, alle 7 di sabato, alla prima tappa ed alla classificazione Monaco-Aubenas della cinquantunesima edizione del Rally di Montecarlo.

L'obiettivo è quello di rinnovare, in cinque giorni di gare con 27 prove speciali, i successi delle ultime stagioni (tre Campionati mondiali Rally conquistati consecutivamente) e di incrementare ancora, di conseguenza, le vendite delle Delta integrali di serie che, partite nel 1986 con un 5 per cento sul totale delle Lancia Delta vendute, sono arrivate lo scorso anno ad un significativo 26 per cento, con punte del 98 per cento in Giappone, del 65,4 per cento in Svizzera e del 46,4 in Germania.

Nella foto, la Lancia Delta HF integrale 16V/Martini che ha vinto il Campionato del mondo Rally nel 1990.

Con un modestissimo incremento di prezzo Più potente e più brillante il furgone Seat Terra Diesel

La Bepi Koelliker Importazioni ha immesso in questi giorni sul nostro mercato la nuova versione del Terra Diesel, il piccolo e versatile veicolo commerciale che ha conquistato anche in Italia, con 1875 consegne in soli nove mesi di commercializzazione, un ruolo significativo nel settore del trasporto leggero.

La sua facilità e capacità di carico, accoppiata ad un'invidiabile compattezza esterna (è lungo soltanto tre metri e 87 cm, largo 1,51 e alto meno di m 1,90), che ne esalta le doti di maneggevolezza e semplicità di guida, hanno fatto di questo furgone della Seat un mezzo ideale per artigiani, rappresentanti, addetti alle consegne.

Con la nuova versione (nella foto) si è incrementata la potenza del Terra Diesel e, di conseguenza, le sue prestazioni. Il motore Diesel del nuovo Terra è un'evoluzione di quel-

lo precedente. Aumentando la corsa dello stantuffo, passata da 72 a 79,1 mm, si è ottenuta una maggiorazione della cilindrata, salita da 1.272 a 1.398 cc. Grazie al crescere della cilindrata, la coppia massima è aumentata del 13 per cento - da 7,65 kgm a 2.700 giri agli attuali 8,7 kgm a 2.900 giri - mentre la potenza massima è salita del 7 per cento, passando da 45 a 48 cv e viene erogata adesso ad un regime ancor più contenuto: 4.500 giri invece di 4.900.

Si tratta di un risultato significativo, che assicura una maggiore silenziosità di marcia ed una minore usura del motore e al tempo stesso prestazioni più brillanti. La velocità massima sale da 120 a 125 km/h e le accelerazioni richiedono tempi inferiori a parità di consumi: con un litro di gasolio si percorrono, infatti, 18,87 km a velocità costante di 90 orari e quasi 15 km nel ciclo urbano. Maturato nella meccanica -



il vano di carico piatto è immutato, con la sua superficie utilizzabile di 1,9 metri quadrati per un volume di 2.450 litri - il furgone Terra Diesel, che può caricare sino a 445 kg e rimorchiare sino a 800 kg, è stato migliorato anche negli allestimenti e nelle dotazioni. Tutto ciò con un aumento di prezzo, rispetto alla precedente versione,

di sole 217 mila lire, pari all'1,8 per cento. La Bepi Koelliker, infatti, vende il Terra Diesel a 11.978.000 lire, chiavi in mano.

Non è, infine, inopportuno ricordare che la qualità di emissioni allo scacco del propulsore del Terra soddisfa alle più severe norme americane.