

A maggio Clio 16v

Il grande successo incontrato dalla Clio, insignita tra l'altro del titolo di «Auto dell'anno», ha indotto la Renault a «battere il ferro finché è caldo». Ecco dunque la presentazione alla stampa in Spagna della Clio 16v, che da noi arriverà a maggio, la messa a punto delle versioni da corsa, l'imminente presentazione delle Diesel e (perché trascurarle?) delle Baccarà.

DAL NOSTRO INVIATO FERNANDO STRAMBACI

JEREZ DE LA FRONTERA. La Renault sta presentando in Spagna alla stampa internazionale la versione con motore a 16 valvole della Clio che da noi arriverà a maggio. Ma, per il trasferimento dall'aeroporto di Jerez a Siviglia, invece delle Clio 16v erano a disposizione dei giornalisti «Clio fantasma».

cc e 92 cv (che sarà venduta in Francia) sfiora, al tachmetro, i 180 orari e che da noi sarà importata soltanto la Baccarà con motore di 1390 cc e 80 cv.

Evidentemente, dopo aver vinto con la Clio il premio «Auto dell'anno», la Renault «ci dà dentro» con una vettura che sta incontrando tanto successo su tutti i mercati europei. Prima della Baccarà di settembre e, forse, prima della stessa Clio 16v sarà commercializzata da noi la Clio Diesel e intanto sono già pronte le versioni «a corsa» della 16v.

Proprio da queste ultime versioni si può partire per individuare il prezzo della 16 valvole stradale. Il portavoce della Renault ha infatti detto che la Clio 16v in allestimento di serie a quindi con accessori spartani costeranno 20.500.000 lire. Se si calcola il costo della marmitta catalitica, di cui sono dotate per partecipare alle gare di categoria in tutti i Paesi europei, e se si considera che la R19 16v (che ha lo stesso motore della Clio 16v) è venduta da noi a 22.502.000 lire, è facile arguire

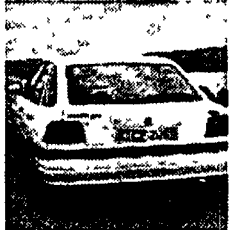
che chi vorrà acquistare questa nuova versione della Clio dovrà prepararsi a sborsare tra i 21 milioni e mezzo e i 22 milioni di lire.

Saranno, comunque, soldi ben spesi per una vettura che ha un motore di 1764 cc con gestione elettronica dell'accensione e dell'alimentazione e che, in virtù di una potenza di 140 cv, è in grado di raggiungere una velocità massima di 210 km/h e di passare da 0 a 100 km/h in 7,8 secondi.

Pur non nascondendo la sua vocazione sportiva, la Clio 16v mantiene il suo aspetto elegante. Sulla carrozzeria, infatti, gli interventi sono stati quelli strettamente necessari, soprattutto per ospitare il più voluminoso motore, la cui presenza è denunciata, sulla destra del cofano, da una presa d'aria dinamica per il raffreddamento del collettore di scarico.

Altre differenziazioni esterne: i parafranghi anteriori in materiale composito, la cui leggerezza ed elasticità è tale da sopportare, senza deformarsi, urti sino a 15 km/h; i parafranghi posteriori sagomati in

La Ford Escort ha vinto in Austria il «Gold Award»



La Ford ha superato i suoi concorrenti europei e giapponesi vincendo, per la gamma della nuova Escort, un prestigioso riconoscimento. Una giuria, composta da celebrità austriache e dai lettori della rivista mensile «Freie Fahrt», ha decretato la Ford Escort (nella foto) vincitrice del «Grosser Osterreichischer Automobilpreis 1990», il più significativo premio motoristico austriaco. A capo della giuria di 38 membri c'erano il pilota di Formula 1 Gerhard Berger e il famoso ex-ciclista Franz Klammer, oltre ai più noti giornalisti austriaci dell'auto. Al secondo e terzo posto si sono piazzate la Opel Calibra e la Nissan Primera.

Oltre 272 mila automobilisti multati con l'Autovelex

Più di 272 mila automobilisti sono incappati nell'obiettivo dell'Autovelex, la macchina che fotografa le auto che superano i limiti di velocità. Secondo i dati forniti nei giorni scorsi dal ministro dell'Interno in risposta ad un'interrogazione parlamentare, nel corso del 1989 le pattuglie della polizia stradale hanno effettuato 11.347 servizi di sorveglianza con gli Autovelex, accertando 272.320 violazioni del Codice della strada per mancato rispetto dei limiti di velocità. La rete autostradale italiana - ha ricordato Scotti - è dotata di 14 postazioni fisse di Autovelex. Ogni anno la polizia di stato organizza 420 mila pattuglie per i servizi di vigilanza stradale, distribuiti in quattro turni giornalieri e con l'impiego di circa 900 mila uomini. I servizi di controllo effettuati da queste pattuglie nel 1990 sono stati 22.680 complessivamente.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

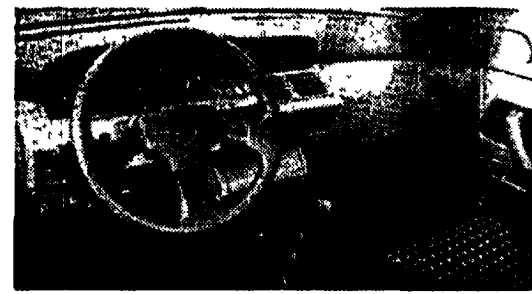
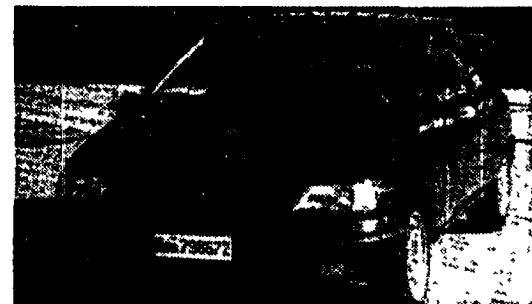
Chiedere i danni entro i due anni

Altre volte ho parlato di prescrizione del diritto del lesso ad ottenere il risarcimento dei danni subiti quando si lascia decorrere il termine di anni due dal giorno del fatto, secondo quanto previsto in tema di circolazione stradale, dall'art. 2947, 2° comma del codice civile.

Naturalmente è fuor di luogo ricordare la prescrizione (che determina l'estinzione del diritto se non viene esercitato nel termine previsto dal codice civile) può essere interrotta mediante l'invio di lettera raccomandata all'obbligato al risarcimento, con la quale si chiede il ristoro dei danni patiti, magari scrivendo nella stessa, che viene inviata anche al fine di interrompere la prescrizione. L'interruzione opera come se da quella data ricominciasse a decorrere il termine prescrizione previsto.

Poiché la legge 990/69 all'art. 22 prevede che il giudizio civile dei danni non può essere

proposto se non dopo decorsi 60 giorni dalla richiesta inviata a mezzo raccomandata a.r. all'assicuratore del responsabile del sinistro, alcuni giudici avevano sostenuto che tale termine dilatorio dovesse essere aggiunto al termine prescrizione, di modo che questo diventava di due anni e mesi due. Niente di più fallace, ha ribadito la III sez. civ. della Corte di Cassazione con sentenza del 2 maggio 1990, n. 3621: Tale termine ha statuito la Suprema Corte, anche se non consente l'invio della citazione, non vieta al lesso di compiere in quel termine ulteriori atti non giudiziali (come la detta richiesta), idonei a esercitare il diritto e così ad escludere l'inefficacia del relativo periodo prescrizione. Dei 60 giorni quindi non si deve tener conto, ed il tempo entro il quale il diritto va esercitato (a meno che non vi siano stati atti interruttivi) resta definitivamente fissato in due anni dal fatto generatore dei danni.



La versione 16 valvole della Clio si riconosce (foto in alto) per il rigonfiamento sul cofano. L'interno si distingue per il disegno dei sedili.

Il Feroza 4x4 non fa concessioni al rambismo

Dopo aver venduto dal 1988 in Italia oltre 10 mila Feroza 4x4 con trazione integrale inseribile, la Daihatsu lo propone anche in versione 4WD full-time. Il fuoristrada è stato aggiornato nella linea, ma senza nulla concedere al rambismo estetico. E' disponibile in versione a carburatore o ad iniezione elettronica con marmitta catalitica a prezzi tra 22 e 23 milioni di lire.

FULVIO SCOVA

È già disponibile sul mercato italiano, in versione largamente rinnovata, il fuoristrada Feroza 4x4 della Daihatsu. Non si tratta di una novità assoluta, dunque, ma di una versione migliorata di un mezzo che, lanciato nel corso del 1988, ha riscosso un successo non trascurabile tra il pubblico del nostro Paese raggiungendo una quota di oltre 10 mila unità vendute.

Guidato nel parco del Castello di Mongiovino, nei pressi di Perugia, il Feroza ha dato un'ottima prova delle sue capacità su un percorso forse troppo breve (un po' di tempo perché il fuoristrada della Daihatsu permetta davvero di divertirsi) ma non privo di difficoltà e sufficientemente ricco di «situazioni» tipiche.

Il Feroza ha brillantemente superato «alte molto ripide e percorsi decisamente accidentati senza dare in alcun modo scossoni o procurare particolari disagi all'autista e ai tre passeggeri (molto comodi i posti posteriori, ampi e spaziosi ma, al solito su questo tipo di vetture, con bagagliaio praticamente assente se non si abbattono i sedili posteriori a ribaltamento frazionato).

Indubbiamente, la maggior resistenza delle imbozzature anatomiche (una delle novità da non trascurare) rende il viaggio decisamente più confortevole. Ad una osservazione forzatamente superficiale, anche la rumorosità degli interni, sottoposti a notevoli vibrazioni e scosse, risulta più che accettabile anche se bisognerà misurare la capacità di tenuta nel tempo.

Quali comunque le principali novità di questa versione del Feroza 4x4? Migliorata innanzitutto la linea: molto gradevole con il nuovo frontale che la Casa definisce grintoso, ma che è semplicemente piacevole ed elegante, come i nuovi parafranghi allargati per adeguarli ai pneumatici maggiorati, il tutto senza concessioni al «rambismo» estetico di molti fuoristrada.

Una linea sobria ed elegante che rende il Feroza un mezzo adeguato anche per la circolazione su normali percorsi urbani e per un uso quotidiano.

Principale novità tecnica è l'adozione del nuovo sistema di trasmissione 4WD full-time (trazione integrale permanente), pur restando disponibile la versione a trazione integrale disinseribile. Altri miglioramenti, soprattutto a livello confort, sono dati dalla disponibilità del comando elettrico degli specchietti retrovisori esterni e dei cristalli anteriori, dalla chiusura centralizzata e, particolarmente non secondario, dallo spostamento della ruota di

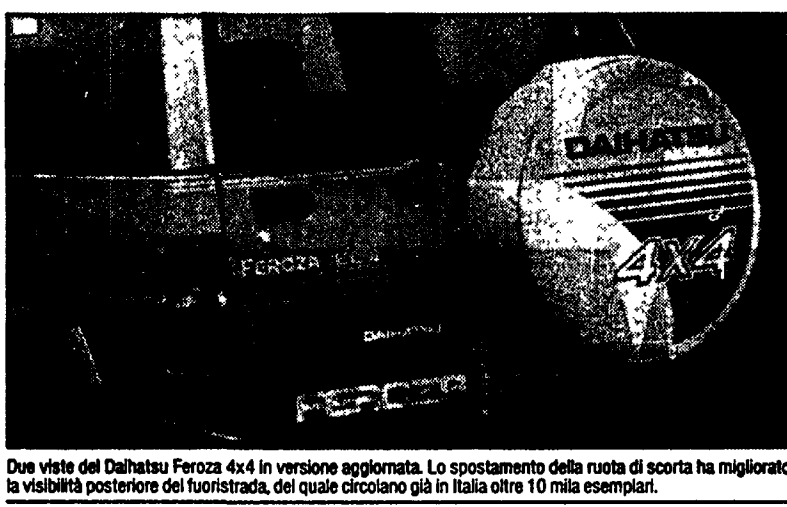
scorta, che ha migliorato sensibilmente la visibilità posteriore.

La nuova Feroza 4x4 è equipaggiata con motore in alluminio 16 valvole quadrilindrico da 1589 cc ed è disponibile in versione a carburatore o ad iniezione elettronica; per quest'ultima versione è prevista di serie la marmitta catalitica.

Interessante e decisamente bella la vasta gamma di colori in cui la Feroza 4x4 viene proposta e molto agevole la sua trasformazione in vettura «tutta aperta», elemento non trascurabile per chi ne prevede un utilizzo estivo su lunghe percorrenze.

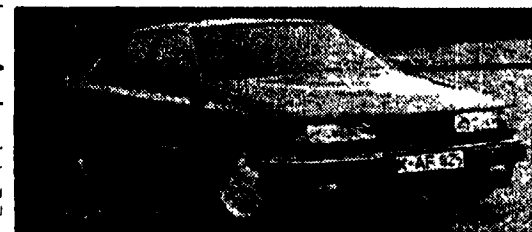
Il costo è variabile tra i 22 e i 23 milioni, più un milione e mezzo circa per il Kit Special Italia, un modello speciale ed esclusivo per il mercato italiano che prevede bull-bar, predellino laterali e portapacchi.

Il programma Feroza si colloca come pedina fondamentale della crescita della rete Daihatsu nel nostro Paese con una strategia commerciale che prevede la creazione di una rete distributiva di circa 140 concessionari e ha visto un investimento di marketing di circa 15 miliardi nel triennio '89-91.



Due viste del Daihatsu Feroza 4x4 in versione aggiornata. Lo spostamento della ruota di scorta ha migliorato la visibilità posteriore del fuoristrada, del quale circolano già in Italia oltre 10 mila esemplari.

Arriverà a primavera Motore Cosworth per la Scorpìo



La Ford ha deciso di allargare la gamma della sua ammiraglia proponendo una versione con motore V6 24 valvole Cosworth della Scorpìo. Allo scopo di esaltare le prestazioni di questa lussuosa berlina, la Ford ha infatti sviluppato con la Cosworth, nota per la sua competenza nella realizzazione di motori plurivalvole, un propulsore che eroga qualcosa come 195 cavalli.

Questa versione della sua lussuosa berlina sarà commercializzata dalla Ford Italiana in primavera, ad un prezzo che difficilmente rimarrà al di sotto dei 50 milioni di lire. Esternamente la Scorpìo V6 24v non si differenzia dalle altre vetture della gamma (nelle foto due viste) se non per un piccolo distintivo «24v» applicato all'angolo inferiore sinistro del portellone posteriore; il «tocco» della Cosworth è rivelato, sot-

tofoano, sul coperchio in lega leggera della camera di aspirazione.

Il nuovo propulsore, dotato di marmitta catalitica in ottemperanza alle più severe leggi antinquinamento, ha due alberi di distribuzione per ogni testata in lega leggera e 4 valvole per cilindro e offre - informa la Ford - una coppia elevata ai regimi medi ed un regime minimo dolce e silenzioso. Con questo motore la Scorpìo 24 valvole, che sarà disponibile soltanto con il più recente cambio automatico Ford A4LD a 4 marce, è in grado di raggiungere i 225 km/h di velocità massima e di passare da 0 a 100 km/h in 8,8 secondi. Questa versione dell'ammiraglia è equipaggiata con differenziale autobloccante, sospensioni modificate e freni a disco più potenti sulle 4 ruote, con impianto ABS di serie.

Provato un prototipo della «moto sportiva da città» Maneggevolissima la Cagiva Supercity 125 che è stretta parente della K7 da enduro

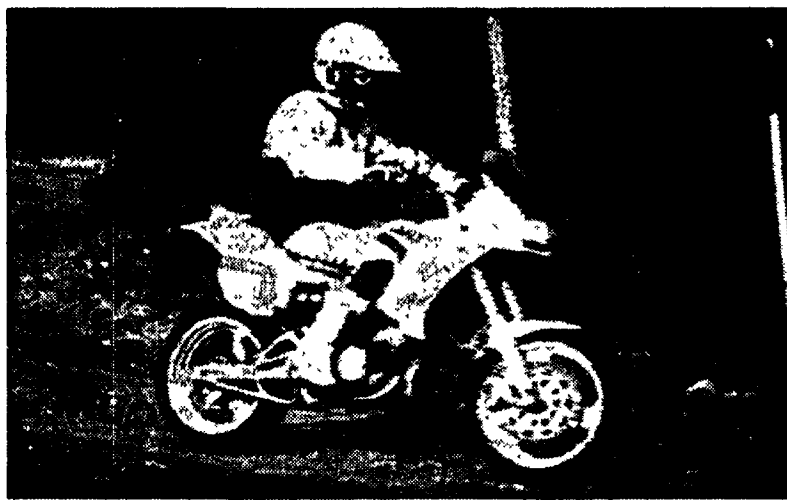
CARLO BRACCINI

VARESE. L'evoluzione del gusto motociclistico, soprattutto nei più giovani, è estremamente rapida e sensibile alle novità, costringendo le aziende del settore a un continuo sforzo innovativo per mantenere vivo l'interesse del pubblico e, di conseguenza, i numeri di vendita. Così, dopo le enduro da deserto, mastodontiche e accessoriatissime, ispirate com'erano alla moda imperante della Parigi-Dakar, dopo le supersportive pistolole, veri e propri concentrati di altissima tecnologia abilitati all'uso stradale, dopo le enduro «totali», derivate dalle consorelle africane ma molto più a loro agio sui nastri d'asfalto, è ora la volta delle «sportive da città», una nuova tipologia di moto che per i sedicenni ha un preciso punto di riferimento: la Cagiva Supercity 125.

Quella esposta in anteprima nei padiglioni del Motor Show di Bologna (lo scorso dicembre ndr) era però poco più di un manichino, assemblato per l'occasione anche se in veste estetica pressoché definitiva. E la moto, quella vera, non sarà presentata alla stampa prima della metà di aprile.

Un salutare giro nelle campagne attorno a Varese ha fornito comunque l'occasione per incontrare da vicino uno dei prototipi utilizzati per gli ultimi collaudi in vista dell'omologazione e, grazie alla disponibilità dei tecnici Cagiva, di fare in anteprima il classico «giretto».

La stretta parentela della Supercity con la enduro K7, dalla quale eredita il telaio e



Un prototipo della nuova Cagiva Supercity 125 ripreso durante un «giretto» nelle campagne varesine.

buona parte delle sovrastrutture, è subito evidente nella grande maneggevolezza e nel positivo bilanciamento del mezzo. La forcella anteriore rovesciata e il monoammortizzatore posteriore ad articolazione progressiva hanno dovuto rinunciare a una buona dose di escursione utile (rispettivamente 60 e 25 mm) in favore di una più spiccata caratterizzazione stradale, mentre il compatto monocilindrico due tempi della K7, provvisto di tutti i gadget obbligatori sui moderni 125cc (raffreddamento a liquido, ammissione lamellare, valvola sullo scarico) ha guadagnato un rapporto finale più lungo (le marce so-

no sempre sette) e la velocità massima si aggira adesso sui 150 orari effettivi.

Della potenza massima invece non si parla e per precisione scelta del costruttore, ma non dovrebbe essere lontana dal vertice della categoria, qualcosa come 33-35 Cv all'albero.

Molto bello, oltreché efficace, il nuovo impianto di scanco con doppio silenziatore sovrapposto, parzialmente occultato dalla fiancatura sinistra. L'impostazione in sella è ancora marcatamente fuoristradistica, con il manubrio ampio e il busto in posizione eretta ed avanzata, e in effetti con la Supercity 125 si può andare quasi dappertutto, a condizione di non pretendere l'impossibile dalle coperture stradali di serie, le Pirelli Demon MT 78, ineccepibili su asfalto ma decisamente inadeguate all'utilizzo «Off-road».

Ma il vero campo d'azione della Supercity è ben altro e proprio in città, tra semafori, ingorghi e ostacoli di ogni genere, la neonata Cagiva mostra tutta la sua efficacia, confermandosi divertente e poco impegnativa da condurre.

Le «sportive da città» dunque avranno successo, perché son belle, aggressive e gradificanti, fatte apposta per piacere ai più giovani. E, per un paio d'anni almeno, il fatturato è salvo.

Un'altra serie speciale Anche Shopping la Fiat Panda



La Fiat ha avviato la commercializzazione di una nuova serie speciale della Panda con motore Fire da 769 cc e 34 cv a 5250 giri. A questa versione della 750, che si caratterizza per un prezzo particolarmente interessante (10.023.370 lire, chiavi in mano) considerati gli allestimenti di serie, è stato dato il nome di Shopping, nome che compare con una strip sulla fiancata posteriore.

La Panda Shopping (nella foto) ha un cambio a cinque rapporti e raggiunge, come le altre versioni 750, una velocità massima di 125 chilometri orari, con consumi indicati in 5 litri ogni 100 chilometri ai 90 orari e in 6,2 litri nel ciclo urbano. La ncca dotazione di serie comprende anche i cristalli atermici, i cristalli posteriori apribili a compasso, due specchietti esterni, tergicristallo, lunotto termico, pneumatici maggiorati SR 13, coppe ruota

integrati, appoggiatesta ai sedili anteriori e sedili ribaltabili. Disponibile in tre colori di carrozzeria tutti metallizzati (rosso Bordeaux, blu Agadir e grigio metallizzato) che ben si accompagnano al blu savana degli interni, la Panda Shopping può essere ulteriormente personalizzata con i tre optional previsti: tetto apribile (293.930 lire con Iva), passaruote supplementari (48.790 lire) e molettone porta radio (19.040 lire).

Questa serie speciale, chiaramente, viene proposta dalla Fiat per tener desta l'attenzione su un modello che, nonostante abbia più di dieci anni, non solo è leader incontrastato nel suo segmento, ma che l'anno scorso, con 185 mila unità vendute, risultò al terzo posto assoluto nel mercato italiano dopo la Uno e dopo la Tipo.