

Senza mani si può?

Tempi duri per i possessori di «telefonini» e radiomobili. Il governo di «tar-tassa» e un pretore di Cremona richiama il legislatore sulla necessità di aggiornare, in merito, il Codice della strada. Telefonare guidando si può, pensava il pretore Francesco Nuzzo. Ma solo, dice, perché non esistono norme che ne regolino l'uso.

Già il magistrato ha chiesto a chi di dovere - basta un decreto legge - di stabilire come si possa usare il telefono all'auto o di qualunque altro veicolo - per non mettere in pericolo l'altro e la propria incolumità.

Una guida normale, cioè regolabile, tanto più in un Paese ove il cambio automatico è una rarità, richiede entrambe le mani libere. Senza dimenticare la concentrazione necessaria nel traffico cittadino o in autostrada dove, per troppi, i 130 all'ora diventano sempre più un fastidioso ricordo. Un articolo del Codice della strada - il 79 - stabilisce che si può guidare soltanto se in «condizioni fisiche e psichiche idonee». Chi, guidando, riceve alla mente un numero, poi lo compone, quindi inizia una conversazione importante che può influire sulla sua emotività, creando mille diversi stati d'animo, è in quelle condizioni? Una cosa è certa: il Codice della strada, varato il 15 giugno 1989 col Dpr numero 893, tutto questo logicamente lo ignora. Così come non si occupa del decibel da non superare con radio e riproduttori per non ridursi a guidare in condizioni di sordità artificiale.

Le auto con telefono oggi in Italia sono circa 350 mila e si marcia spediti verso il mezzo milione. Avere il numero della Sip costa sulle 500 mila lire. Comprando dalla Società telefonica l'apparecchio ha un costo di un milione e 700 mila lire; sul mercato si scende fino a un milione e 200 mila. E anche i prezzi di questa elettronica scendono. Le cifre riguardano sia gli apparecchi normali da portare all'orecchio sia i cosiddetti «viva voce», dotati di microaltoparlante, che consentono di parlare senza impegnare una mano.

Invece di sprecare tante energie per una tassa, sarebbe troppo chiedere ai nostri litigiosi governanti di pensare ad aggiornare il Codice della strada, vecchio di 32 anni? Gli utenti non potrebbero cominciare ad usare il buon senso e la «viva voce»?

C.A. LB.

La berlina della Ford si è imposta sul mercato europeo e in Italia ha fatto centro aggiudicandosi - per la prima volta - il secondo posto nelle «Top ten»

«Nordic Green» per la festa della Fiesta

La Ford Fiesta viaggia con il vento in poppa. In due anni è stata venduta in Europa in 1.132.855 unità. Per la prima volta un'auto estera è comparso al secondo posto nella classifica delle «Top ten» italiane. La Ford festeggia il successo lanciando sul mercato una serie speciale «Nordic Green» di 10 mila esemplari con motorizzazione 1.1, a prezzi molto interessanti.

FERNANDO STRAMBACI

Non era mai accaduto, prima del marzo scorso, che un'auto di importazione conquistasse in Italia il secondo posto nella classifica delle «Top ten». È successo alla Ford Fiesta, che anche in aprile, con 17.242 unità immatricolate, ha bissato il risultato. Un risultato clamoroso, che si accompagna a quell'altro che vede la Fiesta in seconda posizione anche nella classifica delle «Top ten» in Europa, dove è stata venduta in due anni in 1.132.855 esemplari.

Alla Ford italiana sono a buona ragione soddisfatti e non ne fanno mistero, tanto che, per festeggiare l'avvenimento, hanno deciso di immettere sul nostro mercato

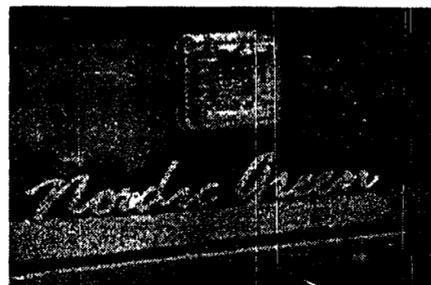
una serie speciale in 10 mila esemplari della Fiesta. Si tratta della «Nordic Green» che, a partire da giovedì prossimo, sarà disponibile presso i 265 concessionari della Ford a prezzi sicuramente interessanti.

La «Nordic Green» deriva dalla versione SX della Fiesta, che ha rappresentato il 44 per cento delle 234.315 Fiesta nuove serie (la prima serie era stata lanciata nel 1975) vendute in due anni in Italia. Della SX conserva la meccanica (salvo che per l'adozione di una barra antirullo anteriore) ed adotta il motore, che è l'HCS 1.1. Questo propulsore - con i suoi 1118 cc di cilindrata, i

suoi 55 cv di potenza a 5200 giri/minuto e i suoi 8,5 kgm di coppia a 2700 giri - consente una velocità massima di 149 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 16,3 secondi ed è molto parco nei consumi che, secondo gli standard di omologazione, sono di 4,3 litri per 100 km al 90 orari e di 6,1 litri per 100 km al 120 e nel ciclo urbano.

Dalle Fiesta SX, le «Nordic Green», a tre e a cinque porte, differiscono principalmente per il colore della carrozzeria che, come dice il nome della serie speciale, è il verde scuro. Questa vernice metallizzata determina la differenza di prezzo con la SX, che è di 289.000 lire, visto che la Ford italiana vende la «Nordic Green» tre porte a 12.481.000 lire e la cinque porte a 13.364.000 lire. In effetti, 289.000 lire è quanto la Ford chiedeva già prima a chi voleva la Fiesta con vernice metallizzata.

In pratica, dunque, si può dire che la Ford offre la Fiesta di questa serie speciale allo stesso prezzo delle altre. Il vantaggio sta nel fatto che - a par-



La Ford Fiesta in serie speciale «Nordic Green». Nel particolare qui sopra lo «stripping» che identifica la vettura

te gli inserti cromati nelle moldature laterali e nei paraurti, a parte lo spoiler nero sul portellone e i pneumatici larghi 165/70 - le «Nordic Green» hanno di serie la chiusura centralizzata delle portiere, i vetri anteriori a comando elettrico, la consolle centrale, l'apertura del bagagliaio comandabile dall'interno e i tessuti di rivestimento in velluto Astral. Un «specchietto» che vale circa mezzo milione di lire e che - anche se la messa in linea della «Nordic Green» è sicuramente preceduta alla comparsa della Fiesta al secondo posto tra le «Top ten» italiane - si presenta oggi come un omaggio agli automobilisti italiani che

hanno decretato il successo della berlina. Un omaggio che la Ford italiana può permettersi, visto che - come ha detto, durante la conferenza di presentazione della «Nordic Green», Massimo Ghener, presidente della società - ha chiuso il 1990 con un fatturato di 2500 miliardi di lire e che conta di chiudere il 1991 con un fatturato di 3000 miliardi, visto che si è assicurata una percentuale di penetrazione nel mercato italiano dell'11,2 per cento.

Un risultato al quale hanno contribuito, naturalmente, anche Escort e Orion e i veicoli commerciali leggeri della Ford (25 mila unità vendute in un anno), ma che ha visto nelle Fiesta (tra breve verrà presentata la Calipo, una Fiesta con capote apribile elettricamente) l'elemento determinante. Una valutazione, questa, che è confermata anche dai risultati delle indagini di mercato che la Ford ha fatto svolgere sul «fenomeno Fiesta». Queste ricerche dicono che questa berlina è vissuta come un prodotto giovane che con le sue varie versioni (Ghia, CLX, SX, XR2i, S) attira strati di utenza diversi. Fiesta SX e Fiesta CLX sono le più richieste dalle donne, mentre la XR2i vede una crescente penetrazione tra i «single», maschi o femmine che siano.

Ricordiamo ancora, spulciando tra i tanti dati statistici, che il 57,77 per cento degli acquirenti della Fiesta ha un'età che va dai 18 ai 34 anni, che il 65,32 per cento sono uomini e il 34,68 per cento donne. Quel che resta (3,34 per cento) è acquistato da aziende, le quali saranno certamente interessate da un'anticipazione: tra qualche mese la Ford immetterà sul mercato dei commerciali leggeri un nuovo Transit in versione turbodiesel e un Combi lungo metri 3,90 realizzato su pianale della Fiesta, che dimostra così tutta la sua versatilità e la bontà di quel progetto che nei primi anni 70 fu avviato sotto il nome in codice di Bobcat e che ha dato vita a questa macchina di grande successo.

Auto catalizzata: Suzuki l'estera più venduta in Italia



Con circa 5500 Vitara (nella foto) e 695 Swift, tutte rigorosamente ed esclusivamente con marmitta catalizzata a tre vie e sonda Lambda, la Suzuki si laurea quale auto estera «ecologica» più venduta in Italia nel corso del 1990. Autexpò, che commercializza il marchio giapponese nel nostro Paese, sottolinea giustamente quanto il risultato sia anche attribuibile alla maggiore attenzione degli italiani verso i problemi ambientali. Nondimeno è da rimarcare l'impegno di Suzuki e Autexpò nell'immettere sul nostro mercato auto fuoristrada a bassissimo tasso inquinante. Catalizzata sarà anche la nuova Vitara Long Body cinque porte (di cui abbiamo già dato qualche anticipazione) che tra poco sarà in vendita in Italia.

«Sfera» fa centro Allo scooter Piaggio il Compasso d'oro

In vendita da soli quattro mesi «Sfera», il nuovo scooter 50 cc della Piaggio Veicoli Europei, ha già fatto centro. Le vendite vanno a gonfie vele e si accumulano le prenotazioni. Come non bastasse, «Sfera» si è già guadagnata il suo primo premio. Il nuovo scooter figura infatti, unico veicolo motorizzato, tra i quattordici premiati (su 700 proposte esaminate) con il Compasso d'oro 1991. Nella motivazione della giuria internazionale si legge: «per la proposta con una immagine aggiornata ed innovativa di un prodotto di grande diffusione e tradizione». La «Sfera» viene venduta in Italia a 2.900.000 lire chiavi in mano.

La giapponese Mitsubishi terza in casa a fine marzo

A conclusione dell'anno fiscale 1990 - che in Giappone va dal primo aprile '90 al 31 marzo '91 - la Mitsubishi ha registrato un significativo exploit di vendite sul mercato interno: con 737.049 immatricolazioni e un incremento dell'11,5 per cento si porta al terzo posto assoluto nella graduatoria domestica, dietro a Toyota (2.471.000 unità, +1,5%) e Nissan (1.378.000 unità, -0,5%). La Casa «dei tre diamanti» - commercializzata in Italia da Bepi Koeiiker - ha regolato a sua volta Honda, Mazda e Suzuki.

Volvo: truck a bassa emissione sonora

La Volvo Veicoli Industriali fornisce un'intera gamma di truck - la F - equipaggiata con motori a bassa emissione sonora (82 decibel), al di sotto dei limiti imposti dalla Cee (84 decibel) e in grado di soddisfare anche quelli più severi dell'Austria (80). Il risultato viene raggiunto - rende noto l'Asa Press - intervenendo già in fase di produzione direttamente sulle fonti del rumore: scatola del cambio, distribuzione e componenti del motore, irrobustendone le strutture e quindi riducendo le vibrazioni.

Motori VM per la rumena Aro 4x4 Diesel

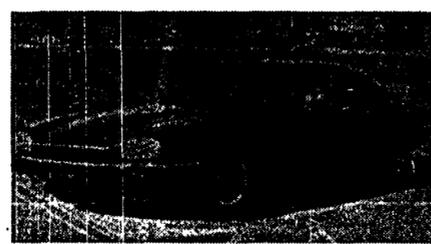
La VM Motori di Cento, produttrice di motori Diesel ad alta tecnologia, ha siglato un importante accordo con la rumena Aro S.A. L'azienda ferrarese fornirà i suoi propulsori per la motorizzazione della nuova vettura Aro 4x4 Diesel. Il motore prescelto è un quattro cilindri 2,5 litri turbocompresso della serie HR.

Tutta la qualità Jaguar e anche di più

Da sempre «auto dei signori», status symbol di una élite molto raffinata, la Jaguar non si adagia sugli allori. È in sintonia con le dure leggi del mercato - che, per quanto esclusivo, è pur sempre al nuovo - presenta una rinnovata gamma di vetture sportive di lusso XJS. Anzi, a considerare le innumerevoli modifiche apportate, si può ben parlare di «nuova gamma» di modelli: XJS 4.0 Coupé manuale e automatico; XJS V12 Coupé automatico come pure il Convertibile. È tutta l'arte di serie di inimitabile calligrafia a basso assorbimento di energia.

L'innovazione più rimarchevole è senza dubbio quella che riguarda la propulsione. Sul Coupé sei cilindri, al posto dei

3,6 litri, è stato adottato il motore Jaguar AJ6 di 4 litri che esprime una potenza massima di 225 CV a 4750 giri/minuto, migliorando notevolmente le prestazioni della vettura sia in termini di velocità massima (228 km/h), di accelerazione da fermo (secondo i dati forniti, raggiunge i 100 km/h in 7,9 secondi nella versione con cambio manuale e 8,9 secondi per la automatica) e, a detta della Casa, anche di consumi che per l'XJS automatica passano dai 12,1 litri ogni 100 chilometri agli attuali 10,7 litri (consumo medio, beninteso). Miglioramenti sono stati apportati anche al plurivalvole, grazie all'adozione del sistema elettronico di gestione del motore che completa il sistema



XJS 4.0 Coupé: nuova anche la griglia del radiatore

digitale di accensione Marelli, a tutto vantaggio dell'efficienza di funzionamento. Leggermente penalizzato, invece, il rendimento a causa del catalizzatore. Ma si parla di minima perdita di potenza: 6 CV (da 286 agli attuali 280).

Per parlare di tutti i cambiamenti estetici, tecnici e di equipaggiamento ci vorrebbe lo spazio di un'enciclopedia. Basti dire che sono oltre 1200 i componenti nuovi o modificati. Ad esempio, quasi il 40% di

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Reato colposo e... «pena accessoria»

Il problema della revoca e della sospensione della patente e della definizione giuridica di tale provvedimento è stato lungamente discusso in dottrina e in giurisprudenza. Una corrente giurisprudenziale e di pensiero era della opinione che la sospensione e la revoca della patente dovevano essere ricomprese fra le pene accessorie, non equiparabili, quindi, alle pene accessorie e alle misure di sicurezza.

Diversa interpretazione può sembrare di nessuna importanza ai fini pratici e può apparire come una disquisizione fra giuristi impegnati in discussioni dottrinarie caratteristiche di chi è abituato a

spaccare il capello, senza tener conto della realtà effettuale. Ma così non è. Quella parte della magistratura che considerava pena atipica il provvedimento (Cass. pen. Sez. IV, 28.11.81) riteneva che questo fosse una naturale conseguenza della condanna penale: nel senso che alla condanna per delitto colposo non potesse non conseguire la revoca o la sospensione della patente.

Il problema si è riproposto con l'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale. Il tribunale penale di Torino con sentenza n. 5 del 2.2.90, sul presupposto che la sospensione della patente deve considerarsi pena atipica,

pur accogliendo la richiesta dell'imputato di determinare la pena nei limiti concordati col pubblico ministero, ha ritenuto di applicare la pena della sospensione della patente, ritenendo che la stessa non fosse da ricomprendersi fra le pene accessorie di cui all'art. 445 c.p.p.

In seguito a ricorso per Cassazione proposto dall'imputato, quest'ultimo organo giudicante (sen. IV sez. pen., 18.9.90 n. 453) ha espresso parere contrario e ha annullato la impugnata sentenza, sostenendo che il contrasto giurisprudenziale non si pone più dopo che l'art. 80 ter del codice stradale ha qualificato spe-

na accessoria la sospensione della patente. A ciò deve aggiungersi che l'art. 445 c.p.p., che consente il patteggiamento della pena, ha il dato caratteristico della premialità: uno degli incentivi alla richiesta della pena patteggiata è indubbiamente quello della non applicazione della sospensione della patente; se così non fosse (oltre naturalmente al beneficio di una pena ridotta, del non pagamento delle spese di giustizia e della estinzione del reato dopo decorsi cinque anni dalla sentenza) probabilmente ai patteggiamenti non molti automobilisti sarebbero interessati per i reati colposi derivanti dalla circolazione stradale.

Viaggio nella motorizzazione Usa / 1 - Mini-van

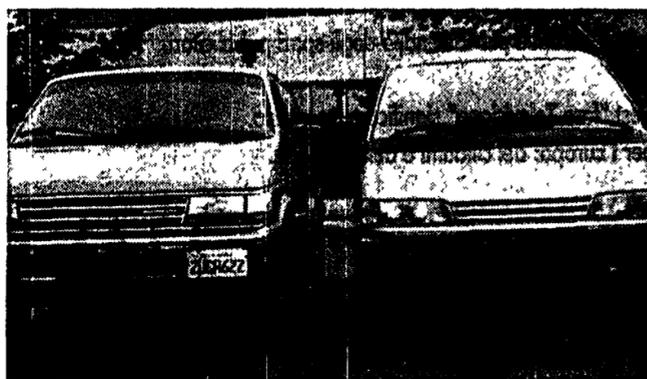
Un americano su cinque lo possiede. Piacerebbe anche in Europa. Toyota e Plymouth due modelli a confronto

Un americano su cinque ne possiede già uno, e secondo le previsioni soppianderanno presto le classiche giardinette e molte delle tradizionali berline. Sono i Mini-van - eredi dei grossi «furgoni» da viaggio, peraltro ancora diffusissimi - che sembrano fatti apposta per piacere anche in Europa. Limiti d'importazione e normative fiscali a parte, troverebbero sicuramente spazio anche in Italia.

CARLO BRACCINI

LOS ANGELES. Gli Stati Uniti continuano ad esportare mode e tendenze in campo automobilistico e, dopo aver inventato la Station Wagon, i grossi fuoristrada, i Pickup per il lavoro e il tempo libero, l'ultima grande scommessa del mercato nordamericano si chiama Mini-van. L'Europa, però, questa volta non ha perso troppo tempo, anche se il merito è di un solo costruttore, Renault, e di un modello, l'Espace, che in molti Paesi (tra cui l'Italia) occupa praticamente da solo un'intera fascia di mercato.

Nati per conciliare comfort, abitabilità ed economia d'esercizio in dimensioni decisamente più contenute di quelle dei classici van americani, i Mini-van hanno preso strade diverse, sposando da un lato (Toyota Previa, Chevrolet Lumina, lo stesso Espace) il difficile tema del «monovolume» e dall'altro (Plymouth Voyager, Dodge Caravan) restando fedeli alle forme tradizionali e allo sbalzo del cofano. Entrambi non importati in Italia, Toyota Previa e Plymouth Voyager (soprattutto nella versione Dodge Caravan, molto simile nella meccanica e nella carrozzeria) passano talvolta la frontiera con l'ausilio di qualche importatore svizzero e comunitario; tra tasse d'importazione e politiche fiscali, i prezzi però vanno alle stelle.



Previa e Voyager a confronto frontale e laterale: linea arrotondata la prima, angolata la seconda (a sinistra nella foto a lato e in basso a destra). Qui sotto, il bagagliaio della Plymouth con l'ultimo ordine di sedili abbattuto



«Metà macchina, metà navetta spaziale» - come recita la pubblicità negli States - alla Previa va il merito di una forma avveniristica ed elegante che dissimula dimensioni tutto sommato «importanti» e un interno accogliente e spazioso. Sette persone trovano posto comodamente su tre linee di sedili, con le poltroncine centrali e i due sedili posteriori affiancati facilmente rimovibili per creare un'ampia superficie di carico utile. A tale scopo è stata preferita la soluzione dell'unico sportello posteriore destro con apertura a scorrimento, ma che nell'uso pratico fa rimpiangere i due classici sportelli laterali. L'abitacolo è molto curato, con l'impiego di

materiali di elevata qualità e un grado di finitura superiore ai tradizionali standard giapponesi. Il disegno curvilineo della plancia e la consolle centrale molto prominente lasciano interdetti, anche perché la posizione di guida non soddisfa appieno e l'eccessiva distanza dal quadro strumenti può creare qualche problema. Come d'abitudine, nelle versioni per il mercato statunitense, il cambio è automatico e la leva è posta sul volante per lasciare maggiore spazio fra i due sedili anteriori.

L'unico difetto dei quattro cilindri sedici valvole di 2400 cc da 138 cavalli che equipaggia la Previa è... di non essere un sei cilindri! Il propulsore giapponese, assistito da una efficientissima trasmissione automatica a quattro rapporti con overdrive inseribile manualmente, garantisce una discreta accelerazione e un buon spunto in ogni condizione, ma vibra troppo ed è talvolta un po' rumoroso, in relazione anche alla disposizione del blocco motore sotto i sedili anteriori. Per le normali operazioni di manutenzione si accede da manovre direttamente dal cofano anteriore. Di prestazioni pure non ha molto senso parlare, visti i ferrei limiti di velocità in vigore negli Usa (55 miglia, circa 90 km orari), ma la Previa è senz'altro in grado di adeguarsi alle caratteristi-

che del traffico europeo. Piuttosto elevati i consumi, con una media effettivamente riscontrata di 7-8 km con un litro e, come già detto, senza spremere la meccanica.

La versione da noi provata disponeva di trazione integrale permanente (All Trac), che nella guida si fa apprezzare soprattutto per l'assoluta mancanza di reazioni anomale e per l'elevato grado di sicurezza in situazioni di fondo stradale difficili. La Previa integrale del nostro test, equipaggiata con tutti gli optional (aria condizionata, impianto stereofonico, Abs, ecc.), costa negli Usa circa 27.000 dollari.

Più tradizionale nell'estetica e più esuberante nella meccanica, il Grand Voyager della Plymouth è tra i più diffusi e apprezzati Mini-van della produzione statunitense. Chi non ha resistito ai pressanti appelli della pubblicità televisiva del Gruppo Chrysler («Comprate americano perché vi conviene») può contare su un mezzo ben realizzato e ben curato, di dimensioni imponenti ma senz'altro in grado di piacere anche sui mercati europei dove, anzi, il costo d'acquisto giustifica finalmente quell'aria da «familiare di lusso». Al solito, sette posti per i passeggeri e varie soluzioni di carico. Ma qui la ricerca dello spazio interno è meno spinta che sulla Previa e si finisce per stare tutti

