



Cinquecento

ROMA. Viene dalla Polonia, ha tutte le caratteristiche della vettura fabbricata in Italia e in questi giorni ha fatto parlare di sé tutta la stampa automobilistica internazionale. È la nuova Fiat Cinquecento presentata in pompa magna la scorsa settimana a Cinecittà. Moderna, confortevole, ultracompatta, ecologica, adatta prevalentemente all'uso cittadino ma anche ai percorsi di medio raggio, la «city car alle soglie del Duemila» come l'ha definita Paolo Cantarella, amministratore delegato di Fiat Auto - è una vettura senza problemi per chi la usa. In breve, è una macchina «giusta». E an-

cora: «Piccolo per Cinquecento vuol dire concentrazione di valori».

Basterebbe questa sintetica presentazione per dire che i vertici di Corso Marconi credono molto nella nuova Cinquecento. Ma le intenzioni si scontrano spesso con la realtà. Non quella delle doti di questa vettura (le cui caratteristiche possiamo leggere in questa pagina) effettivamente accattivante e di sicura presa sul pubblico, specie giovani e donne. Bensì quella, più difficile, della produzione.

La Cinquecento, infatti, viene interamente prodotta nella fabbrica della polacca Fsm a Tichy. Fiat ha investito qui mil-

La ultracompatta Fiat in marzo in Italia con tre diverse motorizzazioni Moderna, confortevole, facile da guidare Al top ecologico la versione Elettra

Il prevedibile successo messo in forse dai bassi livelli produttivi della Fsm Ipotesi sul prezzo di vendita ancora rigorosamente «top secret»

Cinquecento a mezza carica?

ROSSELLA DALLO'

della produzione è destinata alla motorizzazione della Polonia, il resto ai mercati esteri.

Fatti i dovuti conti, le cifre che ne escono non sono certo quelle delle «diffusioni di massa». Per intenderci, quelle raggiunte dalle precedenti 500 cc: la Topolino del '86 e la nuova 500 del '87 che entrambe hanno segnato la storia della motorizzazione civile e del nuovo concetto di mobilità privata. Di queste antenate sono state vendute fino al 1975, anno della definitiva uscita di scena, ben 3 milioni e 678.000 esemplari. Riuscirà dunque la Cinquecento della nuova ge-

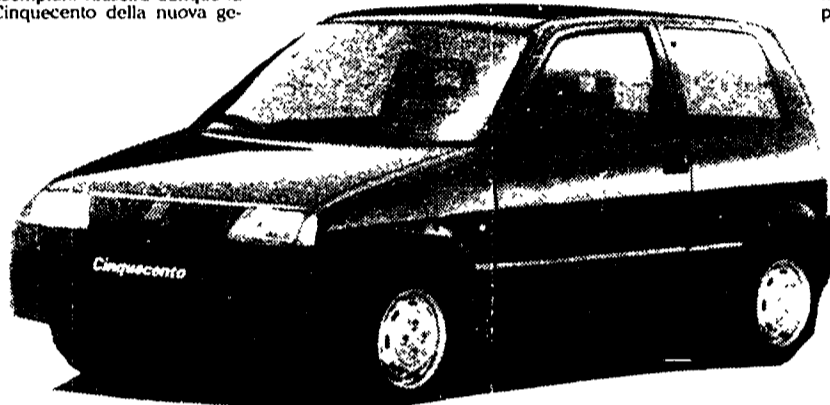
nerazione a ripercorrere la stessa brillante carriera? Allo stato attuale degli accordi sembrerebbe difficile. Allora le ipotesi sono d'obbligo. Forse la Fiat aspetta di definire la proprietà della Fsm, con l'incanto-firma di gennaio prossimo, per rivedere i livelli produttivi e - sempre «forse» - la moltiplicazione degli impianti, magari anche in altri paesi? Tutto è possibile.

Un'altra incognita, sulla quale non si è minimamente scalfiti il muro del «no comment», riguarda il

prezzo. Anche in questo caso, tenendo presente che la commercializzazione in Italia avverrà solo a marzo e successivamente negli altri mercati europei, le variabili sono diverse. Tralasciando la Elettra che costa ancora gli esorbitanti costi del complesso apparato energetico, la Cinquecento per essere competitiva dovrebbe costare più della 126 (di cui prende il posto), quasi come la Panda, meno della Uno. Ovvero tra i 7 milioni della 126 (ma l'allestimento della Cinquecento è infinitamente superiore) e i circa 11 milioni della Uno 45. Entro questi tetti

giocano però altri fattori. Ad esempio, come si diceva prima, la proprietà della Fsm. Oppure, se restano fermi i livelli produttivi suddetti, un prezzo medio di 9 e 10 milioni (diversi per le due cilindrata: 704 e 903 cc) da tenere fissa per un discreto periodo. O ancora un prezzo d'attacco decisamente favorevole di 8 e 9 milioni da rivalutare poi col tempo.

Non resta che attendere gli eventi. Per il momento si profila una mezza «carica dei Cinquecento». Ma prudenza e scetticismo, per fortuna, non sempre vincono. E allora speriamo che sia una vera «carica» per la Fiat e per l'utenza.



La Cinquecento, in commercio dal prossimo marzo in Italia, può essere richiesta anche con vetri elettrici e tettuccio apribile. Ancora top secret il prezzo di vendita. Nella foto sotto: la versione elettrica

Agile e maneggevole nel traffico urbano ma...

Non è soltanto una «city car»

FERNANDO STRAMBACI

ROMA. L'hanno definita una «city car alle soglie del Duemila» e i mass media le hanno dedicato pagine e pagine e ore di trasmissione, come se trattasse dell'avvenimento automobilistico dell'anno. Un trattamento che la Fiat Cinquecento merita, anche se la relativa modestia dei programmi di produzione non può certo far parlare di «invasione delle Cinquecento». Quel che è sicuro è che la Cinquecento dice una parola nuova nel settore delle ultracompattate, perché alla modestia delle dimensioni esterne accompagna una abitabilità davvero eccezionale.

E' per questa ragione, crediamo, che non sarà un modello da «prima motorizzazione» soltanto per la Polonia, dove viene costruita. Anche se sui mercati occidentali viene presentata come la classica «seconda macchina», più d'uno ci farà un pensierino e finirà per considerarla semplicemente «la macchina», soprattutto se risiede in una grande città ed acquista la versione con motore di 903 cc.

Con l'uscita di scena della 126, la Cinquecento, con i suoi 3227 mm di lunghezza, diventa infatti la meno ingombrante delle auto disponibili sul mercato, accompagnando però questa qualità ad un grande spazio interno, a buone prestazioni e ad un buon confort di marcia.

Quella dello spazio a disposizione, a parte l'armonia della linea, è stata la prima positiva sensazione provata quando siamo saliti a bordo della Cinquecento per il consueto test su autostrada e su percorso misto. 48 chilometri sono certamente pochi per saggiare un nuovo modello, ma sufficienti per ricavarne l'impressione che non stabilimento Fsm di

Tichy (che ad inizio d'anno diventerà Fiat al 51 per cento) i tecnici del Gruppo torinese e le maestranze polacche hanno fatto davvero un buon lavoro.

A bordo della Cinquecento, grazie anche alla sua larghezza di m 1,49, alla sua altezza di m 1,43 e alla grande superficie vetrata, non si ha per nulla la sensazione di trovarsi in una scatola. Il confort è quello di una vettura di classe media ed è esaltato, soprattutto sulla versione con motore 4 cilindri di 903 cc (motore sulla ED con propulsore di 704 cc si sconta un po' la presenza del bicilindrico) dalla silenziosità di marcia, confermata dai dati di omologazione che parlano di

75 decibel di rumorosità massima. Un risultato al quale si è giunti grazie anche alla aerodinamicità della vettura, che vanta un eccellente 0,33 di coefficiente di penetrazione.

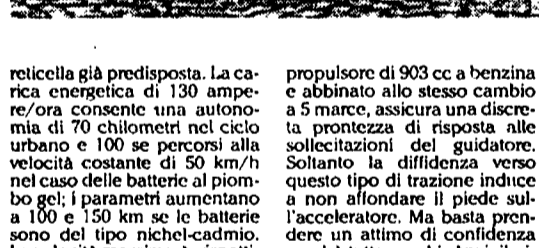
La Cinquecento, quale che sia la versione presa in esame, si guida con grande facilità. Lo sterzo, del tipo a cremagliera, mentre non richiede un particolare sforzo sul volante anche durante le manovre di parcheggio, assicura precisione ed immediatezza di risposta e consente di effettuare una totale inversione d'ad'U' in soli 8,8 metri.

La facilità di guida si accompagna a prestazioni più che soddisfacenti con tutte e due le motorizzazioni a benzina (della Cinquecento con moto-

Cento chilometri al giorno con la Elettra

ROMA. Un lieve fruscio appena percettibile accompagna lungo i viali di Cinecittà la prova della Cinquecento Elettra, la prima vettura a trazione elettrica ad essere progettata e messa a listino nella gamma di partenza. La Elettra, carrozzeria bianca con fiancate punteggiate di azzurro cielo su cui campeggia il logo, sfrutta il meglio che oggi offre il mercato. Ovvero, rispetto alla Panda elettrica, ha fatto un passo avanti adottando oltre alle batterie al nichel-cadmio, e a quelle al nichel-cadmio che assicurano maggiore autonomia e durata (si ricaricano, rispettivamente, 700 volte e tra le 1000 e 2000 volte).

Le batterie, ben dodici perfettamente ricaricabili in otto ore con energia domestica (una volta completata l'operazione la corrente si stacca da sola), sono allacciate nella parte centrale posteriore della vettura riducendo così i posti a sedere ai soli due anteriori e limitando la capacità di carico bagagli a soli 150 chilogrammi. Nella parte posteriore, proprio contro la chiusura del portellone è stato ricavato l'alloggiamento per una valigetta ventiquattrore e piccoli pacchetti da tenere nascosti a sguardi indiscreti: sopra il blocco batterie, invece, si possono mettere altri pacchi e tenerli fermi con una



reticella già predisposta. La carica energetica di 130 ampere/ora consente una autonomia di 70 chilometri nel ciclo urbano e 100 se percorsi alla velocità costante di 50 km/h nel caso delle batterie al piombo gel; i parametri aumentano a 100 e 150 km se le batterie sono del tipo nichel-cadmio. La velocità massima è, rispettivamente, di 80 e 85 km orari. La pendenza superabile è di oltre il 25%, il che significa che la Elettra può arrampicarsi ovunque tranne che sul Cervino.

In effetti, il motore a corrente continua con eccitazione in serie (9,2 kW, 12,5 cv) montato nella stessa posizione del

propulsore di 903 cc a benzina e abbinato allo stesso cambio a 5 marce, assicura una discreta prontezza di risposta alle sollecitazioni del guidatore. Soltanto la difficoltà verso questo tipo di trazione induce a non affondare il piede sull'acceleratore. Ma basta prendere un attimo di confidenza perché tutto cambia. Anzi, il pilota sarà persino portato a dimenticare il cambio: una volta inserita la terza marcia (anche in avviamento) la vettura accelera, frena e riparte senza scosse, semplicemente sfruttando l'energia cinetica recuperata e controllata dal chopper («cervello») elettronico studiato appositamente per

re elettrico (si parla a parte), che non vengono penalizzate dalla presenza del catalizzatore. Questo è di serie sulla 903 cc per il mercato italiano (per tenenza da fermo in 38,5 secondi. I suoi consumi, per 100 km, sono indicati in 4,8 litri di benzina senza piombo ai 90 orari, 6,3 litri ai 120 e 6,7 litri nel ciclo urbano.

Con la motorizzazione di 704 cc (il due cilindri in linea, collocato anteriormente in posizione longitudinale, eroga una potenza di 31 cv a 5.000 giri ed una coppia di 5,3 kgm a 3.000 giri) la Cinquecento raggiunge i 127 km/h di velocità massima, accelera da 0 a 100 km/h in 28 secondi e copre il chilometro con partenza da fermo in 43 secondi. Ogni 100 km consuma 4,3 litri di carburante ai 90 orari e 6,1 litri nel ciclo urbano. In teoria, essendo la capacità del serbatoio di 35 litri, l'autonomia ai 90 orari può essere di 800 chilometri.

Di queste Cinquecento, che hanno la sospensione a quattro ruote indipendenti, abbiamo avuto anche modo di apprezzare l'efficienza del sistema frenante e del cambio (a quattro rapporti con comando a doppia asta per la ED, a cinque rapporti con comando a doppio bowden: uno per la selezione, l'altro per l'innesto) per la 903.

Gli equipaggiamenti di serie delle Cinquecento sono di buon livello, a cominciare dal quadro strumenti. Un cenno particolare meritano i sedili che «contengono» molto bene e che consentono un facile accesso ai tre posti posteriori. Capacità bagagliaio: da 170 a 810 litri.

Per una valutazione completa resta, sino a marzo, l'incognita del prezzo.

Ma torniamo a bordo. Sulla plancia, in posizione ben visibile, è montato il «consumometro» che per il momento segnala i consumi di energia da 0 a 130 ampere, ma entro marzo (data dell'immissione sul mercato) in Fiat sperano di poter montare un inverso: da 130 a 0. Vicino al volante, sulla destra, è collocato invece un grosso pulsante rosso da azionare in caso di tamponamento per interrompere il circuito elettrico; un altro maniglione con le stesse funzioni è posto dietro, accanto alle batterie, e può essere azionato facilmente da un eventuale soccorritore. Ancora, quando si parcheggia la vettura, un cicalino segnala che non è stato azionato il freno a mano, indispensabile perché su questa trazione non esiste il freno motore. □R.D.

stallatura delle strade una volta l'anno. C'è, comunque, chi ha già preso in considerazione l'ipotesi di adottare il nuovo tipo di asfalto. È la Regione Emilia Romagna che ha già messo in cantiere varie misure di prevenzione, a cominciare dal miglioramento della segnaletica e intervenendo su quelle «aree nere» dove si verifica il maggior numero di sinistri mortali. «Siamo al primo posto per quel che riguarda la sinistralità, anche se questo è compensato dalla «durezza», che in un manto sifitato è di quattro volte superiore a quella dei normali bitumi.

Quanto doti e «difetti» di questo composto incideranno sulle scelte delle amministrazioni pubbliche e locali per il momento non è prevedibile. Certo che «contro» ci saranno anche i numerosi contratti di appalto che prevedono la ri-

Bilancio non entusiasmante per il marchio modenese Il '92 Maserati in Barchetta

DAL NOSTRO INVIATO

MODENA. La Maserati chiuderà il 1991 con 208 miliardi di fatturato e circa duemila vetture vendute. Insomma, a sentire Alessandro De Tomaso - «padrone» dell'azienda modenese - questo è un anno «buono», soprattutto se confrontato con quanto sta succedendo in alcuni mercati stranieri. Il riferimento alla perdita di posizioni delle marche europee - e di quelle casalinghe negli Stati Uniti è evidente. In quel paese la Maserati per il momento «sta a guardare» come si evolverà la situazione, limitandosi a curare la propria clientela acquisita: sono circa cinquemila le Maserati circolanti sulle strade americane.

Il cauto ottimismo dimostrato da De Tomaso non toglie che le cifre suddette non lasciano troppo spazio ai voli di fantasia. Per essere esatti, fino ad oggi «sono state consegnate alla rete vendite italiana 1157 vetture, di cui 90 Shamal, e a quella internazionale 587». Ovvero meno di 10 vetture al giorno. E comunque «consegnate» non significa automaticamente «vendute».

A questa fotografia non proprio entusiasmante De Tomaso controbate, per il prossimo anno, con alcune «novità» altrettanto poco convincenti. L'innovazione più importante riguarda infatti il ritorno alle competizioni per le quali Maserati istituì un Trofeo Monomarca con 30 nuove «Barchetta» tutte uguali. Progettata e costruita a Modena appositamente - noi ne abbiamo potuto vedere un modello non mar-

ciante - la Barchetta, con differenziale autobloccante, montata in posizione centrale-posteriore con motore biturbo con overboost permanente, di 2,0 litri di cilindrata, 6 cilindri a V di 90 gradi e 24 valvole, che eroga una potenza di 315 cv a 7200 giri/minuto.

Motor Show: a un bitume il premio «sicurezza»

LODOVICO BASALU'

Bologna. Un premio, il primo nel suo genere, per chi si è distinto nella ricerca sulla sicurezza attiva e passiva nel campo dell'automazione è stato messo in palio un anno fa dal Motor Show e dalla Regione Emilia Romagna. Non l'ha vinto uno dei tanti Costruttori presenti al Motor Show (conclusosi ieri a Bologna), bensì l'Enichem-Elastomeri e la IP che, insieme, hanno studiato uno speciale composto chimico a base di stirene-butadiene da miscelare ai normali bitumi che si usano per asfaltare le strade.

Il grado di aderenza che questo tipo di asfalto consente è nettamente superiore alla media, soprattutto in caso di pioggia. Grazie alla sua rigidità, è possibile infatti praticare

piccolissimi fori in grado di espellere l'acqua dalla superficie, eliminando così, di fatto, la formazione di pozzanghere e il pericoloso «aquaplaning». (Alcuni esemplari esistono già anche in Italia, come dimostra l'autostrada del Brennero nel tratto tra Verona e Trento). Il rovescio della medaglia è il costo più elevato - di circa il 25% - anche se questo è compensato dalla «durezza», che in un manto sifitato è di quattro volte superiore a quella dei normali bitumi.

Quanto doti e «difetti» di questo composto incideranno sulle scelte delle amministrazioni pubbliche e locali per il momento non è prevedibile. Certo che «contro» ci saranno anche i numerosi contratti di appalto che prevedono la ri-

giustizia delle strade una volta l'anno. C'è, comunque, chi ha già preso in considerazione l'ipotesi di adottare il nuovo tipo di asfalto. È la Regione Emilia Romagna che ha già messo in cantiere varie misure di prevenzione, a cominciare dal miglioramento della segnaletica e intervenendo su quelle «aree nere» dove si verifica il maggior numero di sinistri mortali. «Siamo al primo posto per quel che riguarda la sinistralità, anche se questo è compensato dalla «durezza», che in un manto sifitato è di quattro volte superiore a quella dei normali bitumi.

Fiat anche con Cinquecento al Giro d'Italia '92



Fortè del successo conseguito nella scorsa edizione vinta dall'italiano Chioccoli (nella foto un momento della corsa), Fiat ha deciso di riconfermare il suo impegno anche per il Giro d'Italia numero 75. La Casa torinese sarà presente tre volte: come fornitore ufficiale di vetture per l'organizzazione che passano da 62 a 100 e comprendono la nuova Cinquecento oltre a tutti gli altri modelli Fiat, e con una troupe di assistenza tecnica a disposizione anche delle squadre e degli ospiti; nella veste di sponsor per il cartellonista stradale, per le classifiche parziali e finale del Gran Premio della montagna che assegna la maglia verde, ma anche per il Trofeo Concessionari; infine nei panni di animatore con i consueti spettacoli in ogni sede di tappa cui il prossimo anno si aggiungeranno dei giochi a premio. Come per il Giro, Fiat ha confermato altresì la sua presenza alle altre grandi gare ciclistiche europee del 1992.

Opel/GM controlla tutte le Omega e Senator

di informazione per avvisare i suoi clienti di vetture Opel Senator e Omega affinché si presentino alle officine autorizzate Opel/GM per far sostituire i vecchi flessibili dei freni anteriori. I tecnici hanno infatti riscontrato delle perdite, che possono diventare pericolose, proprio su queste vetture costruite negli anni 1986 e 1987. Da qui il richiamo per tutte le Omega e Senator. I possessori di altri modelli Opel/GM possono invece continuare a dormire sogni tranquilli, sicuri che in caso di necessità - come conferma il presidente Sergio Mia - verranno avvisati per tempo dalla stessa Casa automobilistica.

In vendita in questi giorni le nuove Audi 100 Avant

Si inizia in questi giorni la commercializzazione in Italia della nuova gamma Audi 100 Avant. Disponibile nelle stesse versioni e motorizzazioni della berlina la station wagon 100 Avant avrà in più, di serie, i mancorrenti al tetto, piano di copertura del vano bagagli e in opzione il divanetto per due bambini (fissato nel bagagliaio contro lo schienale dei sedili posteriori), la tendina parasole al lunotto e la ruota di scorta «minispare». Questi i prezzi di vendita, chiavi in mano: 2.0 Cat lire 44.297.750; 2.0 Cat Automatica 46.499.250; S4 Quattro Cat (5 marce) 76.100.100; S4 Quattro Cat (6 marce) 76.983.300; V6 2.8 Cat 59.181.300; V6 2.8 Quattro Cat 65.405.100; 2.5 TDI Cat (5 marce) 50.140.650; 2.5 TDI Cat (6 marce) 51.033.150.

E' uscita la Guida Pirelli per «viaggiare in Italia» '92

Giunta alla sua sesta edizione, è in vendita la «Guida Pirelli, viaggiare in Italia» 1992. Edita dalla Giorgio Mondadori Editore nel classico formato 13x22,5 cm (prezzo di copertina 32.000 lire), prosegue lo schema che l'ha consacrato come guida di riferimento per gli automobilisti: un semplice elenco di alberghi e ristoranti, quanto piuttosto una preziosa «compagna di viaggio», nella quale trovare una «sintesi di tutte quelle informazioni che un automobilista desidera avere». Le oltre 850 pagine del volume sono curate da Paolo Altieri con la collaborazione di Piero Antolini, per quanto riguarda la selezione e classificazione di alberghi e ristoranti. Suddivisa per regioni, ordinate geograficamente da nord a sud, compendia un'immensa raccolta di notizie su località elencate, questa volta, in ordine alfabetico. Mappe e cartine stradali delle principali città accompagnano in questa nuova edizione le illustrazioni dei più importanti monumenti artistici.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Quando tamponare non è peccato

Sulla distanza di sicurezza e sulle responsabilità di chi tale distanza non rispetta si è scritto molto spesso. Ritengo, però, utile ritornare sull'argomento, stante la frequenza degli incidenti stradali causati dal mancato rispetto di tale distanza. Giova premettere che, come ha sempre affermato la Suprema Corte, di distanza di sicurezza si deve parlare anche quando, in fase di sorpasso, il veicolo sorpassante non lasci marginalmente una adeguata distanza che consenta di evitare collisione fra i due veicoli (Cass. Sez. IV - 14 ottobre 1964). Ma ciò che preme esaminare è quella che dà luogo al diffuso fenomeno del tamponamento.

La giurisprudenza ha anche costantemente affermato che la valutazione del fatto e la ricostruzione delle modalità di un incidente rappresenta un apprezzamento che, se corretto da congrua motivazione, non è soggetto ad impugnazione dinanzi la Corte di Cassazione.

Per la verità qualche spiraglio è stato lasciato aperto da alcune decisioni, secondo le quali il veicolo antistante «ove versi in stato di improvvisa ed imprevista necessità di rallentare o sospendere la marcia, deve portarsi sul margine destro, in modo da non costituire intralcio o pericolo per la circolazione, e sempre previa tempestiva segnalazione con i prescritti indicatori di direzione e luci di arresto» (Cass. pen. sez. V, 20 marzo 1978, n. 551) o «nel caso di collisione del veicolo che precede a causa del cambiamento di direzione senza la tempestiva segnalazione, l'evento non è posto senz'altro a carico del conducente che segue, ma il giudice è tenuto a valutare anche il comportamento del conducente del primo veicolo» (Cass. pen. sez. IV, 16 marzo 1981).

Tali ultime decisioni appaiono corrette e tengono conto dell'art. 11, codice stradale, troppo spesso ignorato dagli utenti della strada, i quali «debbono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione». In definitiva è stato giusto fissare nel codice norme regolatrici della circolazione (le c.d. norme di comportamento), ma ogni utente deve comportarsi con la massima prudenza, evitando, nei limiti del possibile e dell'umano, manovre che rendono pericolosa la circolazione.