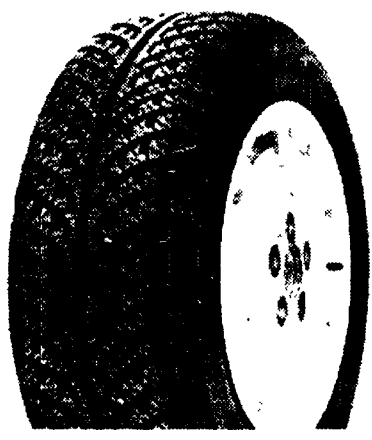


Contro le insidie della guida su strade ghiacciate o innevate Prudenza e gomme da neve

In questo periodo le insidie della guida si moltiplicano. Le strade, soprattutto al nord e in montagna, sono facilmente innevate. E se non è caduta la neve c'è comunque la possibilità di incontrare improvvisi e insidiosi placchi di ghiaccio. Per chiunque non sia un rullista di professione, uno stuntman o un incosciente il primo imperativo è dunque la prudenza. Appiedate senza rimorsi i sostenitori del «pericolo è il mio mestiere» e guidate piano, con la massima dolcezza. Ogni strappo, brusca frenata, cambio veloce di marcia può provocare una sbandata incontrollabile. Anzi, gli esperti dicono che sarebbe meglio innestare la «seconda» e non cambiarla mai, specie nelle prime ore mattutine, dopo il

tramonto (e nelle zone in ombra) quando l'umidità si trasforma presto in ghiaccio. Gli stessi miti consigli valgono su strada innevata. Al di là della prudenza, e delle «catene» - uniche ad avere una qualche efficacia nella marcia su fondo ghiacciato -, un aiuto ci viene dall'industria dei pneumatici. Come possiamo leggere in questa pagina, le moderne gomme «da neve» assicurano un buon ancoraggio, migliorando la tenuta di strada, e non ci costringono neppure a continui cambi di ruote: vanno bene anche sul bagnato e su asfalto asciutto. Certo costano. Ma è meglio metterle mano al portafoglio piuttosto che rischiare un Capodanno di paura.



Volare con Goodyear un'«aquila» invernale per auto veloci

In orizzontale le vetture sportive e alte di gamma cui è destinato. Il pneumatico è infatti qualificato in tutta la sua gamma con il codice di velocità H (fino a 210 km/h), ed è previsto nelle serie super ribassate per cerchi da 14 e 17 pollici. Secondo Goodyear, l'Eagle GW è perfettamente in linea con i requisiti richiesti oggi a un tale prodotto, e quindi assicura anche «elevata motricità su neve e ghiaccio, buone prestazioni su fondi asciutti e bagnati, rumorosità di rotolamento molto contenuta».

La Casa precisa, inoltre, che il disegno battistrada a V (freccia) e il profondo canale centrale sono particolarmente adatti ad espellere elevati volumi d'acqua o neve fondente. Il battistrada è reso molto flessibile in senso longitudinale da un grandissimo numero di intagli; la mescola è decisamente efficace quando il coefficiente di aderenza è molto basso, ovvero su fondi bagnati e ghiacciati. La sua disponibilità sul nostro mercato crescerà progressivamente nel tempo.

Giusto in concomitanza con la stagione invernale, la Goodyear ha immesso sul mercato italiano un nuovo pneumatico da neve (nella foto qui sopra) progettato secondo le più moderne concezioni di impiego multiplo, stagionale. Il suo nome è Eagle (aquila) GW. Se non può volare in alto come il nobile rapace che lo definisce, non di meno farà «volare»

sui discorsi meccanici per assicurare la motricità dei veicoli su cui sono montate, ma non raggiungono più tale obiettivo mediante battistrada aggressive e tassellati, bensì avvalendosi della presenza di centinaia di piccole e flessibilissime lamelle. Il design del battistrada sembra dunque quello di una normale gomma «ognitempo», ma le lamelle in fase di appoggio riescono a mordere la neve con straordinaria efficacia grazie ai loro spigoli vivi, dando origine contemporaneamente a un'area di impronta omogenea e regolare all'interno della quale la gomma scarica sul terreno pressioni uniformi e ben distribuite. Ciascuna lamella, grazie alla sua flessibilità, riesce poi ad aderire perfetta-

mente al manto nevoso sfruttando così anche quel minimo di attrito che la neve stessa rende disponibile. In più c'è il vantaggio che muovendosi sul bagnato gli interstizi che si creano fra una lamella e l'altra permettono all'acqua di fuoriuscire rapidamente dall'area di impronta e ciò fa sì che la gomma abbia un'eccellente efficacia anche in caso di pioggia. Molto più silenziose, confortevoli e capaci di assicurare un'eccellente tenuta, le moderne gomme da neve possono dunque essere montate con successo per l'intera stagione permettendo all'automobilista di guidare ad alta velocità in autostrada (parecchie coperture sono omologate per velocità vicine ai 200

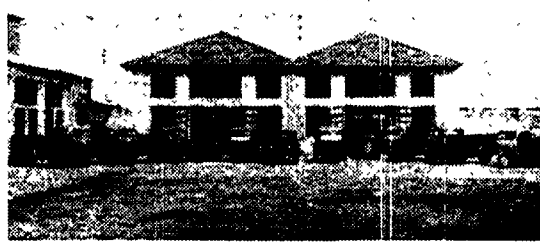
Con le elettriche l'auto ritorna al suo passato

Silenziose, discrete, non inquinanti, le automobili a trazione elettrica che le Case costruttrici propongono sul mercato (ultima in ordine di tempo la Fiat Cinquecento Elettra) sembrano anticipare quella che sarà la vettura del futuro. Ma, a ben vedere, si tratta di un ritorno al passato. Non bisogna infatti dimenticare che è stato proprio un veicolo elettrico (non ancora dotato di batterie, bensì di pile da sostituire dopo l'uso) quello che, il 29 aprile 1899, guidato da Camille Jenatton, superò per la prima volta il limite dei cento chilometri l'ora. Con la «Jamaica Contente» il pilota belga era così divenuto l'uomo più veloce della Terra.

Un record durato poco, ma la trazione elettrica (complice l'inquinamento atmosferico) sta tornando di attualità, così come tomò attuale durante l'ultima guerra mondiale, quando divenne necessario trovare sistemi di trasporto alternativi a quelli a benzina. Lo ricordano i tecnici della Fiamm di Montecchio Maggiore, convinti che gli accumulatori al piombo, sia per la loro totale riciclabilità che per il loro migliore rapporto costo/prestazioni rispetto ad altre coppie elettrochimiche, saran-

no ancora protagonisti nell'immediato futuro della trazione elettrica stradale. L'esperienza dell'azienda vicentina risale, appunto, alla seconda guerra mondiale e nei suoi archivi si può trovare una ricchissima documentazione sull'argomento, visto che allora il problema era quello di cercare un'alternativa al motore a scoppio. Dieci elementi al piombo, contenuti in una cassa di legno rinforzata da un'intelaiatura in ferro, possono quindi essere considerati gli antenati dell'attuale batteria Nova, progettata per le esigenze della trazione elettrica stradale di fine secolo. L'insieme era pesante, ingombrante, ma efficacissimo. Tanto che il motore elettrico a tre ruote (che allora portava il marchio Pellizzari) andava letteralmente a ruba, essendo rimasto la sola alternativa ai veicoli a benzina. Viaggiando a 50 km orari, poteva fare tre viaggi Montecchio-Vicenza e ritorno, per un totale di 84 chilometri, con un'unica carica.

Ora alla Fiamm le ricerche e la sperimentazione sugli accumulatori al piombo continuano, ma alla base restano le esperienze degli anni 40. □ F.S.



Motocari elettrici e berline trasformate da motore a benzina a motore elettrico fotografati nel 1942 davanti al primo stabilimento Fiamm

IL TECNICO FURIO OLDANI

Le lamelle «ognitempo»

Per lungo tempo presso molti costruttori di pneumatici dominò la convinzione che il miglior sistema per assicurare ad una gomma una buona motricità sui fondi innevati fosse quello di ricorrere esclusivamente a un'azione di tipo meccanico: permettere cioè al battistrada di aggancarsi fisicamente al suolo. Per anni le gomme invernali ebbero dunque una battistrada di aspetto molto simile a quello degli attuali pneumatici per veicoli fuoristrada: tasselli di gomma di grandi dimensioni, molto rigidi e duri e ben separati tra loro. Tale filosofia costruttiva trovò il suo momento di massimo fulgore quando i tasselli vennero anche dotati di chiodi: piccole ed acuminate punte di acciaio il cui scopo era quello

di rompere fisicamente la crosta ghiacciata per ancorarsi ad essa. Si trattò in effetti di una scelta vincente che ancora oggi trova i suoi motivi di validità, ma che presenta anche aspetti negativi. Le gomme così concepite infatti non possono garantire alcun comfort di marcia, sono rigide e molto rumorose; se usate su asfalto si consumano molto in fretta e soprattutto vanno usate a bassa andatura. I chiodi inoltre si scopri che rovinano parecchio le strade, tanto che furono posti fuori legge in diversi Paesi europei ed extraeuropei. Nacque insomma la necessità di rivedere ex novo la concezione tecnica dei pneumatici invernali. Le moderne gomme da neve continuano a pun-

taie sui discorsi meccanici per assicurare la motricità dei veicoli su cui sono montate, ma non raggiungono più tale obiettivo mediante battistrada aggressive e tassellati, bensì avvalendosi della presenza di centinaia di piccole e flessibilissime lamelle. Il design del battistrada sembra dunque quello di una normale gomma «ognitempo», ma le lamelle in fase di appoggio riescono a mordere la neve con straordinaria efficacia grazie ai loro spigoli vivi, dando origine contemporaneamente a un'area di impronta omogenea e regolare all'interno della quale la gomma scarica sul terreno pressioni uniformi e ben distribuite. Ciascuna lamella, grazie alla sua flessibilità, riesce poi ad aderire perfetta-

mente al manto nevoso sfruttando così anche quel minimo di attrito che la neve stessa rende disponibile. In più c'è il vantaggio che muovendosi sul bagnato gli interstizi che si creano fra una lamella e l'altra permettono all'acqua di fuoriuscire rapidamente dall'area di impronta e ciò fa sì che la gomma abbia un'eccellente efficacia anche in caso di pioggia. Molto più silenziose, confortevoli e capaci di assicurare un'eccellente tenuta, le moderne gomme da neve possono dunque essere montate con successo per l'intera stagione permettendo all'automobilista di guidare ad alta velocità in autostrada (parecchie coperture sono omologate per velocità vicine ai 200

km/h) e di non avere preoccupazioni neppure in montagna. A tali risultati contribuisce in misura determinante anche la qualità della mescola che non risente più delle variazioni di temperatura (mescole termostabili) risultando sempre in grado di offrire la massima aderenza. Proprio in termini di mescola, in effetti, si gioca oggi la qualità di una gomma da neve, un «accessorio» che dimenticare non deve mai far dimenticare le più elementari norme di prudenza. Anche i migliori pneumatici invernali possono fare poco contro il ghiaccio vivo. È meglio aver sempre un buon paio di catene nella testa. * responsabile del Centro prove di «Automobilismo»

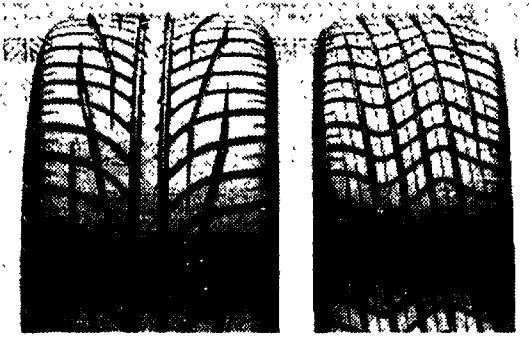
Il «Duemila» della Pirelli è cominciato al Motor Show

ROSSELLA DALLO

MILANO. La «stangata» boristrica per il mancato affare con la Continental non ha comunque fermato i progetti Pirelli nel campo dei pneumatici. Così, passati quasi in sordina, al recente Motor Show di Bologna la Pirelli ha esposto in «prima mondiale» due studi per pneumatici ad altissime prestazioni: ZR/4 e ZR/5. Eppure il tono dimesso del camion-stando approntato a Bologna fa pensare più ad un ripiego dell'ultimo minuto, ad una necessità contingente di essere presenti (il mancato accordo internazionale era «fresco di giornata»), la sostanza dunque resta. Ed è quella dei pneumatici pensati per le auto

del Duemila. Un anticipo - come annuncia la stessa Casa - del futuro che la Pirelli sarà in grado di realizzare già entro la metà degli anni Novanta. Si potrebbe dire, polemicamente, che due «studi» non sono un pneumatico reale. Ma in Pirelli le cose non stanno così. Lo ZR/4, radiale «a simmetria longitudinale obliqua», e lo ZR/5, radiale «a direzionalità longitudinale discretizzata», sono in realtà una evoluzione tecnologica che ha il suo punto di applicazione privilegiata, e di continua verifica, sia nelle competizioni - basta fare il nome della Lancia Delta HF integrale «mondiale» rally, equi-

paggiata con gli ultraribassati P700-Z -, sia nella ricerca applicata sui nuovi prodotti destinati alle più prestigiose vetture di serie. Non dimentichiamoci, infatti, che la nuova Ferrari 512 TR (che verrà presentata ufficialmente in gennaio al Salone di Detroit) è la prima automobile a montare in primo equipaggiamento pneumatici da 18 pollici. E questi sono Pirelli della famiglia P Zero. La comunione tra le competizioni, l'industria automobilistica e quella di pneumatici è peraltro indispensabile ad un corretto sviluppo di sempre più elevati livelli di prestazioni e, soprattutto, di sicurezza attiva dei veicoli. Il trasferimento di tecnologia sulla produzione di serie è il passo successivo.



I nuovi radiali esasperano la direzionalità (ZR/5, a sinistra) e asimmetria (ZR/4) del disegno battistrada

Questo è il destino anche di ZR/4 e ZR/5.

I due progetti - con domanda di brevetto depositata - preannunciano già le auto di domani. Secondo la Pirelli, infatti, ZR/4 e ZR/5 «portano alle estreme conseguenze i concetti di base dei disegni battistrada asimmetrico e direzionale».

L'uno sinusoide continuo (ZR/4), l'altro a frecce convergenti (ZR/5) sono «l'intuizione di oggi per un futuro fatto di sistemi sterzanti integrali, di sospensioni e di sistemi frenanti «intelligenti». E non c'è dubbio che per l'automobile di fine millennio la tendenza sia proprio questa.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Omicidio colposo e nuovo codice

Fra le norme introdotte dal nuovo codice di procedura penale, particolare rilevanza ha quella che consente di patteggiare con il pubblico ministero la misura della pena. Alla stessa norma sempre più di frequente fa ricorso l'imputato di omicidio colposo (ad esempio in seguito ad incidente stradale, ndr) quando si rende conto che la sua responsabilità nella produzione dell'evento è indiscutibile o fortemente condizionata dalle prove assunte e dagli accertamenti praticati.

I vantaggi sono notevoli: intanto quasi sempre si parte dal minimo della pena (che è di un anno) e si applica la riduzione a sei mesi per effetto della concessione delle attenuanti generiche; tale pena si riduce poi di un ulteriore terzo per norma disposta dal richiamato codice di procedura (è il beneficio definito «premiato» per chi, patteggiando la pena, non fa perdere tempo alla giustizia), mentre non viene disposta la sospensione della patente, considerata ormai pacificamente come pena accessoria (Cass. pen. sez. IV, 3 ottobre 1990, n. 13144).

L'imputato può chiedere, infine (e trattasi di un beneficio consistente), sempre che ne ricorrano le condizioni (non aver avuto almeno due altre condanne con pena non superiore complessivamente ad anni due con il beneficio della sospensione), che la pena patteggiata sia dichiarata sospesa. Ma attenzione! La sospensione condizionale della pena va espressamente richiesta al magistrato, il quale, in assenza della richiesta, può

omettere di pronunciarsi in ordine a siffatto beneficio (Cass. pen. sez. III, 25 ottobre 1990; Matiero), con la conseguenza che l'imputato potrà essere costretto a scontare in carcere la pena patteggiata. Le norme del patteggiamento si applicano anche ai processi istruiti con il vecchio rito; la richiesta va sempre formulata prima che siano compiute le formalità di apertura del dibattimento di primo grado (Cass. pen. sez. IV, 20 settembre 1990, n. 12551).

Orciari firma la Tipo supercar E a breve la 2000

Con pochi semplici interventi e una spesa non eccessiva la Tipo fa un salto nel mondo delle supercar. La «firma» è di Massimo Orciari. Preferite, ma non di rigore, le versioni a 16 valvole della diffusissima media di Casa Fiat, come la 1.8 i.e della nostra prova; ancora meglio la nuova 2000 che al fascino dell'abito sportivo unisce prestazioni di tutto rispetto.

CARLO BRACCINI

MILANO. Un pieno di aggressività per la Tipo (top la «scura» di Massimo Orciari, un fantastico carrozzerie bergamasco. I principali artefici sono i quattro parafranghi allargati, gli spoiler anteriori e posteriori e le minigonne sottoporta; ma non vanno dimenticati il piccolo spoiler che sovrasta il lunotto e le «orecchie» laterali in plastica nera che chiudono la terza luce. I cerchi di lega «Elektron» da 7x15" e i pneumatici ribassati completano la trasformazione, molto vistosa ma che nel complesso si sposa senza traumi con le linee originali della vettura torinese. A voler essere pignoli, non ci è piaciuta molto la mascherina con i quattro fari rettangolari (troppo scontata e appan-

sciente), mentre all'interno le modifiche sono limitate al volante sportivo in pelle con impugnatura anatomica e al pannello del cambio, pure rivestito in pelle. La scelta del catalogo Orciari comprende anche la personalizzazione in radica, poco in sintonia comunque con l'impronta corsaiola dell'esterno. Il kit può essere applicato a qualunque modello della gamma Tipo e senza alterare in alcun modo la macchina originale. Nell'esemplare da noi provato, una 1.8 i.e equipaggiata col ben noto quattro cilindri bialbero a iniezione da 136 cavalli, sono state però sostituite le molle di serie con altre più corte e rigide, di fabbricazione tedesca, a tutto van-



Con la «cura Orciari» migliora notevolmente la tenuta di strada

taggio della tenuta di strada. Allo stesso scopo vengono forniti pneumatici ribassati Yokohama A 008 195/50 su cerchi speciali. Molto precisa di sterzo (a proposito, il volante in pelle si lascia impugnare bene, ma limita decisamente la visione degli strumenti), rapida e sicura negli inserimenti in curva, la Tipo ha comunque tratto evidenti benefici dal nuovo assetto, riducendo in maniera evidente il rollio e migliorando la stabilità in ogni condizione. Solo leggermente sottosterzante in fase di ingresso, la Tipo Orciari segue con neutralità la traiettoria impostata e, quello che più conta, è completamente insensibile alle manovre tiro-riuscita che compromettono la stabilità di molte vetture analoghe in condizioni

di emergenza. Il quattro cilindri a iniezione di 1756 cc fa il suo dovere, ma l'impressione è che i 136 cavalli di cui dispongono restino lontani dal vero limite di questa vettura. Le cose dovrebbero andare meglio con la nuova versione 2 litri da 145 cavalli. Il kit carrozzerie completo costa 1.591.000 lire; per tutti gli altri accessori, compresi pneumatici, cerchi e molle rigide, ce ne vogliono almeno altri 3. Il montaggio è a parte, perché Orciari si limita alla sola fornitura delle componenti: diciamo 500.000 lire da un buon carrozziere. A conti fatti, con poco più di 5 milioni e mezzo, lva compresa, si dà un calcio alla banalità di tutti i giorni. E, per gli amanti del genere, con la certezza di non passare inosservati.

Test. La moderna medio-piccola Opel convince. Ma il servosterzo è optional

Astra Club, solida e sincera

Affidabile, ben costruita, parca nei consumi, catalizzata, la nuova Opel Astra che abbiamo provato per una settimana intorno a Milano sembra destinata a ripetere il successo della Kadett. La nuova medio-piccola Opel vanta soluzioni più sofisticate (soprattutto nella climatizzazione, nei materiali, nel motore) ma un prezzo meno competitivo. Peccato che non abbia il servosterzo di serie.

STEFANO RIGHI RIVA

MILANO. Comodità, consumi discreti e una costruzione solida, per un'utenza che non nutre velleità sportive o ambizioni di eccentrica diversità, queste sono le doti della Opel Astra, figlia della precedente Kadett, e a lei non molto dissimile nella versione Club station wagon che abbiamo provato noi, per una settimana, sul misto, in autostrada e in città. È una vettura molto tedesca, di motore discretamente brillante (il nostro era un 1389 cc catalizzato, a iniezione elettronica multipoint, da 82 cv) disponibile alle buone accelerazioni e alle buone riprese, meno che in quinta, per via del rapporto pensato in funzione del consumo. È silenziosa e confortevole anche su terreni sconnessi, grazie a sospensioni morbide

senza essere cedevoli, e a un livello di finitura interna elevata. Sedili duri, sempre alla tedesca, che trattengono bene, posizione di guida facilmente ottenibile grazie alla regolazione anche verticale del sedile del pilota, comandi comodi e di immediata comprensione. Ha ancora altri pregi, oltre quelli detti: un impianto di climatizzazione ottimo, facile da usare, potente ed efficace, provvisto di comando per il bloccaggio dell'aria esterna e il riciccolo, nonché di filtro per i pollini e le impurità dell'aria. Ancora, viene venduta solo con il catalizzatore a tre vie, e costruita con materiali in buona parte riciclabili. Infine ha buoni freni e progressivi, buon cambio, preciso e veloce, buona tenuta di strada, buona visibilità, buona sicurezza grazie alle portiere rinforzate con



Come tutte le Astra, anche la Club è solo in versione catalizzata

barre d'acciaio e alle cinture dotate di pretensionatore che scatta in caso di orte oltre una certa soglia. Ha anche qualche difetto: il principale nella pesantezza dello sterzo non servosterzato (la dotazione optional costa 820.000 lire), che si avverte molto in manovra e un poco anche in marcia, nelle curve strette. L'abitabilità e il volume di carico, che pure sono accettabili, non entusiasmano in rapporto alla lunghezza del mezzo, di 428 centimetri nel caso della station wagon. Quanto alle finiture, dentro all'apprezzamento complessivo che s'è detto, va rilevata la

precaria efficacia del coprighiagliaio in plastica morbida, che tende a uscire dalle sedi di chiusura. Tra i comandi, quello del fanale retronebbia è completamente nascosto dalla corona del volante e dall'asta degli indicatori di direzione, dimodoché la spia gialla dell'inserimento può restare accesa a lungo senza che ce ne si avveda. Infine la protezione trasparente del quadro principale è incurvata eccessivamente, in basso, verso il pilota, con la conseguenza che riflette pezzi di cielo. Detto tutto questo, in complesso è una macchina moderna, silenziosa, solida e sincera,

piacevole da guidare soprattutto in autostrada, dove consente di mantenere medie elevate con confort e sensazioni di sicurezza da categoria superiore. La linea esterna non è particolarmente originale, ma morbida e aerodinamicamente efficace, ed è senz'altro progressista rispetto ai volumi rigidi e un po' grevi di precedenti Opel. Si tratta insomma di una macchina destinata a ripetere senz'altro il successo dell'ultima Kadett, che in Italia è stata massicciamente soprattutto per la versione station wagon, anche se questa volta il prezzo di vendita, di 19 milioni e 226.000 lire, non è più così concorrenziale, anche dando atto di alcune buone dotazioni come l'autoradio di serie. A proposito, perché il condizionatore non è disponibile neanche come optional, se non dopo l'acquisto della vettura? Quello che, personalmente, mi lascia più perplesso, è il disegno degli interni: un frenetico inseguirsi di superfici arrotondate e di contorni ellittici, su toni grigi chiari e grigi scuri, davvero sovrabbondante e cancano, frutto di evidente imitazione di mode nippo-americane già poco originali nella versione originaria. Mi pare destinato a stancare in fretta.

Piaggio: festa di compleanno per la «Sfera»



La Piaggio ha festeggiato al Motor Show il primo anno di vita e il successo di «Sfera» (nella foto), il nuovo scooter di cui in un anno sono stati venduti 40 mila esemplari in Italia e 50 mila in Europa. Alla festa di compleanno erano presenti i piloti impegnati nell'attività sportiva Gilerà (divisione della Piaggio) Luigino Medardo, plurivincitore della Parigi-Dakar, e i compagni di squadra Franco Picco, Roberto Mandelli e Carlos Sotelo. Erano presenti a Bologna anche Jean Philippe Ruggia (Francia) e Carlos Lavado (Venezuela), che corrono il prossimo mondiale di velocità con l'inedita Gilerà 250. «Sfera», già disponibile in Francia e Spagna anche in versione 80 cc, è protagonista, insieme alla «sempreverde» Vespa, del mercato europeo degli scooter 50 cc.

Autogrill-Esso: shopping no-stop non solo in autostrada

Acquisti facili non solo in autostrada. Ha preso, infatti, il via una «joint-venture» tra l'Autogrill e la Esso per l'apertura di negozi «convenienza» collocati sulla rete viaria ordinaria. Destinati a una clientela con orari «difficili» o per chi rientra da un weekend fuori porta, i «Convenience stores», riconoscibili dal marchio Stop Motta, saranno aperti dalle 6 alle 22,30 e proporranno, oltre a un servizio di snack bar e un market di prodotti alimentari di prima necessità, anche tabacchi, giornali ed accessori per auto. Due sono già operanti, uno a Ostiglia, in provincia di Mantova, e l'altro di fresca apertura a Domegliara, sulla strada statale 12 da Verona in direzione Brennero.

Guida pratica per sapere che fare dopo l'incidente

«Che cosa fare in caso di sinistro?», è questo il titolo della guida pratica per l'assicurato edita dall'Unione europea assicuratori (Uea) in collaborazione con l'Associazione italiana brokers d'assicurazione (Aiba). L'Associazione nazionale risk manager e responsabili assicurazioni (Anra) e il Movimento consumatori. Nella guida, precisa una nota, si offre ad ogni assicurato un aiuto concreto e indicazioni precise su come comportarsi nel momento critico del verificarsi di un sinistro, con un elenco delle fondamentali regole di comportamento e le precauzioni da adottare in occasione dei sinistri più comunemente coperti da polizza d'assicurazione: danni alle proprie cose (furto, incendio), danni a terzi, danni alla propria persona, danni da circolazione stradale.

Ford Contour premiato come miglior progetto 1991

La Ford Contour, il prototipo presentato all'ultimo Salone di Detroit, è il progetto più originale e innovativo dell'anno. Ha vinto infatti il «Design Concept of the Year Award», il riconoscimento che viene assegnato ogni anno dalla rivista inglese alla migliore idea proposta su una nuova vettura. La Ford Contour è stata scelta in base all'innovativo sistema di trasmissione a «+» e all'accoppiamento tra il telaio di alluminio e la carrozzeria in moderni elementi plastici. È la seconda volta che la Ford vince il premio della Design Concept: nel 1990 era stato assegnato al miniveicolo Zag, sviluppato dalla Ghia di Torino.