

Al Lingotto Fiere riprogettato dall'architetto Renzo Piano

L'oggi e il 2000 al vaglio del Salone di Torino



Un particolare delle nuove infrastrutture del Lingotto Fiere

DAL NOSTRO INVIATO

TORINO. «Termina quella che potremmo definire la fase "costitutiva" del nuovo Lingotto, durante la quale è maturata l'idea del riuso, è nato il progetto di Renzo Piano, è stata costituita la società per gestire il centro ed è stata avviata la trasformazione dell'edificio». Con queste parole si sintetizza la conclusione di un anno di lavori che hanno portato l'ex struttura produttiva della Fiat - il Lingotto, appunto - ad assumere una nuova fisionomia che la rende capace di soddisfare diverse destinazioni d'uso - dalle fiere specializzate alle mostre d'arte -, e che nella sua forma definitiva (l'intero progetto sarà ultimato nel 1994) comprenderà anche un centro congressi, uffici, centri di ricerca pubblici e privati, i dipartimenti scientifici dell'Università, servizi commerciali e un albergo a quattro stelle.

Compito di dare il «la» al nuovo e polifunzionale Lingotto Fiere spetta al 64° Salone internazionale dell'automobile. Dal 23 aprile al 3 maggio i visitatori potranno contemporaneamente scoprire le novità introdotte nel Lingotto dall'architetto Piano - come ad esempio, la ristrutturazione interna del padiglione centrale, le due nuove costruzioni a lato dell'ex area presse e le due gallerie di servizi - e le ultime creazioni a quattro ruote, fra le quali spiccano gli studi dei migliori designer italiani e stranieri (sono presenti un carrozzone inglese e uno giapponese) per l'auto del Duemila.

Il «Forum del design», completato da una «piazza» che espone 18 modelli significativi della storia dello stile, non è però l'unico motivo di richiamo di questa edizione del Salone torinese. Se le novità assolute scarseggiano a causa del calendario che vuole l'appuntamento di Torino a ridosso delle grandi esposizioni di Tokyo, Detroit e - sempre più in piccolo - di Ginevra, del tutto inediti sono i momenti di

approfondimento delle problematiche più attuali circa il rapporto tra auto, società e ambiente. Come abbiamo già avuto modo di scrivere intervistando il presidente della società organizzatrice del Salone, Bruno Schembari, l'avvenimento centrale di dibattito sarà il convegno internazionale (in calendario per il giorno 28) su «l'auto e l'ambiente del Duemila» al quale porteranno i loro contributi di analisi e di ricerca esponenti californiani, giapponesi, europei e rappresentanti delle Case costruttrici.

Accanto a questo, ci saranno altri momenti di discussione su tematiche altrettanto interessanti per l'utente automobilista. Il costruttore, il concessionario e in generale per la definizione di corrette politiche e strategie industriali. Pensiamo ad esempio al convegno sui Servizi di post-vendita, o a quello sul tanto vituperato mondo femminile al volante. L'interesse per quest'ultimo argomento è ben sintetizzato dallo stesso Schembari: «La donna negli ultimi anni si è trasformata da semplice supportista alle scelte d'acquisto, a protagonista essa stessa nell'acquisto e nell'uso dell'automobile».

In ogni caso, la nuova fisionomia e la nuova filosofia del Salone che diventa da quest'anno monografico, non tolgono calore e colore alla classica esposizione di modelli. Al Salone sono presenti, con tutte le loro gamme più aggiornate e con i prototipi (tra i quali lo splendido Avus Quattro di Audi, e gli elettrici E1 di Bmw, Chico di Volkswagen e BC7 a tre ruote di Daihatsu) 44 Case automobilistiche, 16 carrozzerie, produttori di componenti e accessori per un totale di 200 espositori. E per chi non avrà la possibilità di recarsi a Torino, le giornate del Lingotto saranno trasmesse in Eurovisione Tv e il 26 aprile «Domenica In» (Rai Uno) sarà completamente dedicata al Salone. □ R.D.

La Fiat Tempra S.W 4x4 ripresa su strada innevata. La vettura è lunga metri 4,47 ed ha una capacità di carico bagagli da 500 a 1.550 dmc. Nel disegno a destra, il sistema di trazione integrale



Provata la station wagon Fiat a quattro ruote motrici

Tempra, «attrazione integrale»

Le macchine a trazione integrale sono considerate auto per un utilizzo «ogni tempo». Una nicchia nella quale entra ora la Fiat Tempra in versione station wagon. Saranno gli svizzeri i primi ad utilizzare questa vettura che dispone di una meccanica sofisticata e che assicura grande comfort di viaggio, anche in condizioni meteorologiche e stradali molto difficili. Le consegne in Italia soltanto a settembre.

FERNANDO STRAMBACI

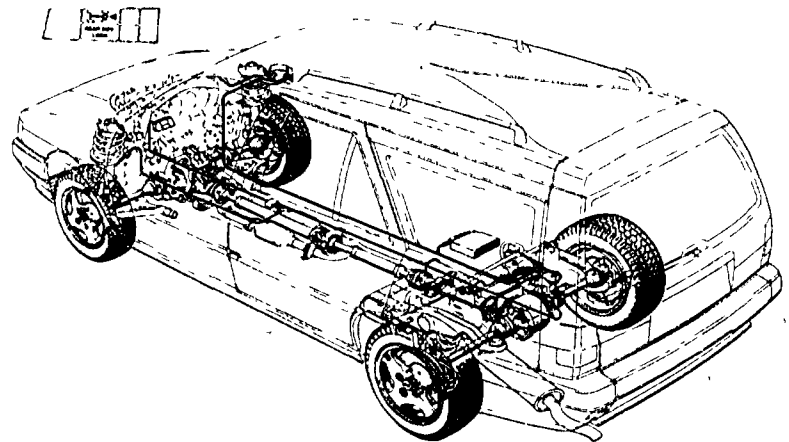
SESTRIERE. Gli automobilisti italiani che hanno intenzione di acquistare una Tempra S.W 4x4 possono prenotarla, se vogliono, preventivamente a una spesa inferiore ai 35 milioni di lire. Ma dovranno attendere sino a settembre per mettersi al volante. La Fiat, infatti, riserva ancora ai giornalisti italiani il privilegio di provare per primi i suoi nuovi modelli, ma per la commercializzazione l'ottica della Casa torinese si è fatta europea.

Ne consegue che essendo la Svizzera e la Germania i principali mercati per la station wagon (rispettivamente 12,6 e 11,5 per cento del mercato europeo della S.W., che vale 900.000 pezzi, contro un più modesto 6,6 per cento italiano), proprio di lì cominceranno le consegne. La Svizzera, poi, è anche decisamente in testa. (con il 10% sull'intero mercato interno rispetto all'1 per cento della Germania e dell'Italia) nella richiesta di station wagon a trazione integrale e saranno quindi gli auto-

mobiliti elvetici a togliersi il gusto di guidare per primi le nuove Tempra S.W 4x4.

A noi è capitato di effettuare la prova del nuovo modello della Fiat, tra Torino e il Sestriere, in condizioni meteorologiche particolarmente adatte ad evidenziare le specifiche qualità della vettura. Gli ultimi venti chilometri del percorso sono stati infatti coperti sotto un'abbondante nevicata che aveva reso la strada particolarmente sdruciolevole. E in queste condizioni che la Tempra S.W 4x4 ha dato il meglio di sé, tanto che ci siamo ripresi da una certa delusione provata all'inizio della prova.

Questa versione della Tempra con motore quattro cilindri di 1995 cc e 115 cv (il propulsore ha la distribuzione a doppio albero a camme in testa con alberi controrotanti di equilibratura e dispone di gestione elettronica integrale tipo Weber IAW, con alimentazione ad iniezione multipoint fasata ed accensione elettroni-

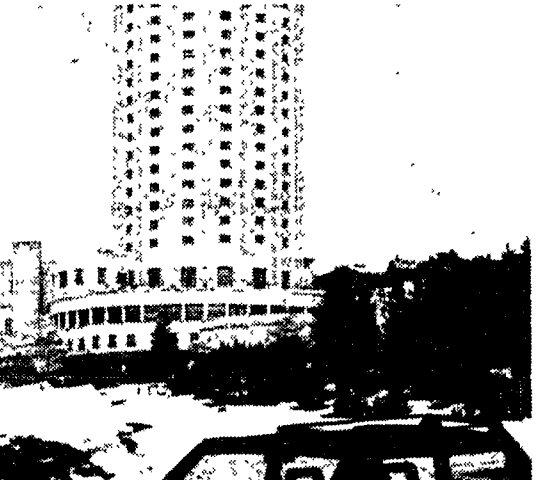


ca) si comporta infatti egregiamente in autostrada (182 km/h la velocità massima indicata dalla Casa), molto silenziosa e confortevole, ma scontata un po' in fase di ripresa (rispetto alla Tempra S.W.) il suo peso a vuoto di 1.380 kg (180 kg in più) determinato dalla presenza dei meccanismi della trazione integrale, del catalizzatore e dell'ABS (Bosch a 6 sensori).

D'altra parte, è proprio la possibilità di viaggiare tranquillamente in ogni condizione e di trarsi d'impaccio anche su fondi stradali al limite dell'aderenza, la caratteristica distintiva della Tempra S.W 4x4, una vettura «di nicchia» che, riteniamo, non sarà sufficiente produrre in 2.500 esemplari l'anno come hanno programmato alla Fiat. Si tratta, infatti, di una station wagon di livello molto elevato per tecnica costruttiva e comfort di marcia, con un prezzo molto interessante e con prestazioni sicuramente accettabili, visto che con due persone a bordo e con 20 chili di bagaglio la Tempra S.W 4x4 accelera da 0 a 100 km/h in 12,9 secondi, copre il chilometro con partenza da fermo in 34 secondi e visto che in 36,9 secondi, riprendendo da 40 km/h in quarta marcia, percorre un

chilometro. Anche per i consumi la Tempra al top della gamma si comporta bene: 7,7 litri per 100 km a 90 orari, 9,6 litri a 120, 12,5 litri nel ciclo urbano, secondo i dati di omologazione.

Accenniamo molto succintamente alle particolarità tecniche di questa bella station wagon, non senza aver prima ricordato che è una vettura accessibilissima, tanto che in opzione sono previsti soltanto il tetto apribile a comando elettrico, gli alzacristalli elettrici posteriori, la verniciatura metallizzata e il comando di apertura e chiusura porte a distanza. Peculiarità della Tempra S.W 4x4 sono: gli ammortizzatori di tipo «lamellare», le barre stabilizzatrici specifiche, le sospensioni idroelastiche del motore, il cambio con sistema a bowden che elimina le vibrazioni, la frizione a comando idraulico. Al top della tecnica il sistema di trazione integrale permanente, con dispositivo di sbilanciamento differenziale inseribile anche in movimento, e l'impianto frenante con ABS dotato di due sensori supplementari (in aggiunta ai quattro che rilevano la velocità angolare di ciascuna ruota) che consentono di superare, durante la frenata, i possibili effetti della trazione integrale, applicando ad ogni ruota la massima forza frenante compatibile con il mantenimento della stabilità direzionale.



La Panda 4x4 Country Club (fotografata sulle nevi di Sestriere) adotta il motore 1.1 Fire che le consente di arrampicarsi su salite con pendenze del 45%

Country Club la Panda 4x4 è più potente

SESTRIERE. Si arrampica con l'agilità di un capriolo e non teme fango, ghiaccio e neve. Queste le prime, valide impressioni dal test predisposto dalla Fiat a Sestriere per provare l'agilità della nuova Panda 4x4 «Country Club», resa ancora più potente e ricca di dotazioni di serie. Il percorso ha infatti esaltato la versatilità di questa vettura che, da fuoristradista moderata, si disimpegna con facilità su qualsiasi tipo di fondo stradale e in presenza di pendenze anche del

45%.

Dopo uno sterrato che ha messo a dura prova le sospensioni (anteriore a ruote indipendenti, posteriore ad assale rigido con balestre semiellittiche longitudinali e ammortizzatori idraulici a doppio effetto), attacchiamo un sentiero fangoso che sale verso un piccolo agglomerato di vecchie baite. La pendenza, segnata l'inclinometro di cui è dotata la vettura, è del 40 per cento. Ma, innestata la prima (il comando del cambio misto, asta e

bowden, migliora la selezione e l'innesto delle marce, ora diventate 5), non troviamo difficoltà a salire. La collaudata trazione integrale inseribile assicura aderenza e rispetto delle traiettorie di curva.

La già apprezzata versatilità della Panda 4x4 - solo lo scorso anno ne sono stati venduti 20.000 esemplari - è accresciuta sulla Country Club grazie all'adozione del motore Fire 1.1 (destinato ad equipaggiare anche la Panda Trekking cat) che, nonostante la cata-

lizzazione con dispositivo trivalente e sonda lambda, garantisce l'erogazione di ben 51 cavalli di potenza al regime di 5250 giri/minuto e dispone di una coppia di 8,7 kgm a 3000 giri. Ne risultano un favorevole rapporto peso/potenza, determinante nel fuoristrada, e migliori prestazioni (130 km/h la velocità massima).

Già in commercio in questi giorni al prezzo chiavi in mano di lire 16.867.655, sulla nuova Panda 4x4 troviamo di serie anche: impianto antievapora-

zione, lunotto termico e tergilunotto, specchietti supplementari, portapacchi, pneumatici maggiorati, cristalli posteriori apribili a compasso, vernice metallizzata, cinture di sicurezza posteriori con arrotolatore, mobilieto portaradio. Tra gli optional sono disponibili: cristalli atermici (a lire 157.080 lva compresa), corlettore assetto fari (74.970), lavafari (157.080), orologio (66.640), barre portapacchi (63.070) e tetto apribile sdoppiato (317.730). □ R.D.

Il gigante nipponico attacca la fascia alta del segmento «E» con la «Camry V6 GX»

L'ammiraglia Toyota scende in lizza

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

MARINO (Roma). Che i costruttori giapponesi abbiano ormai ben poco da imparare dai produttori occidentali è un fatto. La riprova del livello raggiunto dall'industria nipponica dell'automobile si è avuta nei giorni scorsi a Marino dove Toyota Italiana ha radunato la stampa specializzata per presentare e far provare la sua nuova berlina Camry V6 GX.

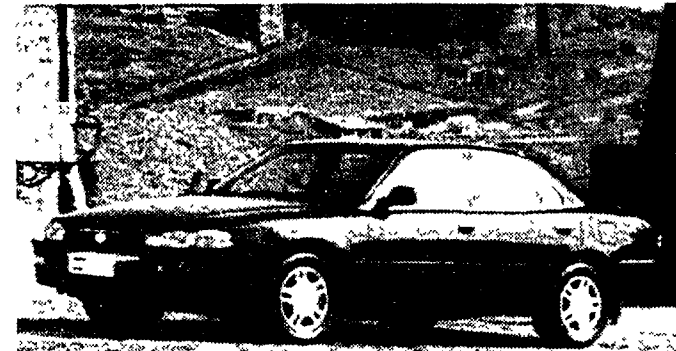
Per quanto il nome non sia dei più facili da pronunciare e ricordare, la nuova vettura della massima azienda giapponese ha tutte le doti necessarie per piacere all'utenza europea del segmento «E», la più esigente in fatto di linea, comfort, sicurezza, equipaggiamenti e livello di allestimento.

Uscita dalla «gabbia» delle vetture di «nicchia», la Toyota va dunque all'attacco con una berlina tre volumi di grande prestigio, motorizzata con un propulsore 6 cilindri a V di 90°, 24 valvole, della cilindrata di 3.0 litri, in grado di erogare 188 cv a 5400 giri e dotato di una

coppia di 26 kgm costante da 4400 a 5000 giri/minuto (il che assicura una grande fluidità di funzionamento, verificata sulle strade dei Colli romani).

Solo i limiti di contingimento imposti dalla Cee, uniti alle norme italiane sulle licenze di importazione ed anche ad una autoregolamentazione interna giapponese - sulle esportazioni, impedirà a Toyota di imporsi sul nostro mercato anche tra le auto di lusso. L'obiettivo di vendita per il 1992 è infatti alquanto limitato: solo 200 esemplari. Ma l'ambizione - sottolineata nel suo discorso - da Massimo Fattori, presidente e amministratore unico di Toyota Italiana - è quella di «offrire agli automobilisti italiani una selezione sempre più completa e rappresentativa della produzione Toyota», ben più ricca e diversificata di quanto ci sia stato dato modo di vedere fino ad oggi (fuoristrada, gran turismo e veicoli commerciali leggeri).

Già disponibile in questi



La Toyota Camry, ultima evoluzione, adotta il motore 6 cilindri a V, multivalvole, di 3.0 litri che eroga 188 cv di potenza

giorni in tutte le 86 concessionarie d'Italia (al prezzo, chiavi in mano, di lire 53.940.000 nella versione con cambio manuale e lire 56.300.000 con cambio automatico a 4 rapporti), la Toyota Camry V6 GX denota subito il «gusto europeo» per raggiungere il quale hanno lavorato per quattro anni mille stilisti giapponesi.

La carrozzeria di linea morbida vanta un discreto Cx 0,32; l'abitacolo è ampio e spazioso - notevole l'abitabilità nella parte posteriore - molto curato e ben rifinito con ottime plastiche e rivestimenti in pelle, di serie, per i sedili e i pannelli portiere. Servosterzo ben calibrato e servofreno (l'impianto frenante dispone di serie del dispositivo Abs antibloccante) rendono piacevole e sicura la guida - senza contare che il pilota è garantito dall'airbag inserito, per la prima volta su vetture di serie, già in primo equi-

paggiamento - mentre il comfort dei passeggeri è assicurato dal condizionatore d'aria, dai quattro alzacristalli elettrici, dal tetto apribile con comando elettrico, da una perfetta insonorizzazione e da tutto quanto possibile su una vettura della fascia alta del segmento «E».

Uniche note sintonate in tanta cura sono le regolazioni dei sedili anteriori (ancora manuali e limitate) e il volante regolabile solo in altezza.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Quindici giorni di tolleranza

I primi due commi dell'articolo 1901 codice civile così recitano: «Se il contraente non paga il premio o la prima rata di premio stabilita dal contratto, l'assicurazione resta sospesa fino alle ore 24 del giorno in cui il contraente paga quanto è da lui dovuto».

Se alle scadenze convenute il contraente non paga i premi successivi, l'assicurazione resta sospesa dalle ore ventiquattro del quindicesimo giorno dopo quello della scadenza.

L'interpretazione dell'articolo non richiede particolare competenza, essendo la formulazione sufficientemente semplice.

Si è posto, però, il problema se l'assicuratore è obbligato a risarcire al terzo lesa il danno verificatosi nei quindici giorni successivi alla scadenza, anche quando l'assicurato non abbia successivamente pagato il premio.

La Corte di Cassazione (Se-

zione III, 10 aprile 1991, n.3770) ha risolto il quesito positivamente: «In tema di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile, derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, dal combinato disposto dell'articolo 7 della L.N. 990 del 1969 e dell'articolo 1901 codice civile, si evince che ove sia stato rilasciato il certificato assicurativo ed il relativo contrassegno, l'assicuratore è obbligato a risarcire i danni al terzo danneggiato nei limiti del massimale, quando il sinistro sia avvenuto entro il termine dei quindici giorni dalla scadenza dei premi successivi al primo stabilito nel contratto».

«E ciò anche se non sia stato pagato il nuovo premio, dal momento che nei detti quindici giorni di tolleranza il contratto assicurativo seguita a spiegare i suoi effetti in dipendenza del premio pagato nell'anno decorso».

Per converso, la sospensione

Predisposizione autoradio su tutte le vetture Fiat



L'autoradio compare sempre più spesso fra le scelte degli automobilisti italiani. Per questa ragione e per l'importanza che va assumendo il rapporto tra automobilista, informazione e traffico (specie se l'autoradio è dotata di RDS con inserimento automatico di dati e notizie circa la viabilità) la Fiat ha deciso di offrire su tutta la sua gamma di autovetture la completa predisposizione autoradio. Tutti i modelli sono già equipaggiati all'origine con i cablaggi per l'impianto autoradio e possono essere dotati, su richiesta, di antenna a stilo, altoparlanti (due su Cinquecento e Panda, quattro sugli altri modelli) e slitta per il montaggio della radio estraibile. Al ritiro della vettura, inoltre, il cliente potrà scegliere l'autoradio tra una gamma di cinque sintonizzatori Philips (per i quali si garantisce - all'interno della normale copertura auto di 12 mesi - la riparazione (se il guasto non dipende da cause accidentali) e l'eventuale sostituzione).

Cinquecento già «top ten» Uno e Panda in testa

(ne sono state consegnate 18.655). Lo scarto è le due contendenti è invece decisamente favorevole alla Ford se si considera il consuntivo trimestrale che vede Fiesta a quota 54.630 e Panda a 53.200. Molto distaccate sono Renault Clio con 13.146 (uguale quota nel trimestre con 37.807), Autobianchi Y10 con 10.625 (sesta nei tre mesi con 30.180), battuta da Fiat Tipo a quota 35.206 ma solo nona in marzo con 9015 consegne), Volkswagen Polo 10.538. In settima posizione appare la «neonata» Cinquecento della quale sono già stati consegnati 11.014 esemplari. Ancora due Fiat - Uno e Tipo - guidano la classifica Diesel davanti a Opel Astra, Tempra, Mercedes 250, Audi 80, Volkswagen Passat, Cromia, Lancia Thema e Peugeot 205.

Autogerma, distributore in Italia dei marchi Volkswagen e Audi, può ben esultare per l'andamento delle vendite nel mese di marzo. Il livello di vendite registrato lo scorso mese è il più alto finora registrato dai prodotti di Wolfsburg nel nostro mercato: 21.432 consegne pari a un più 20,3 per cento rispetto al marzo 1991 e pari all'8,49% del totale del mercato. Ancora più significativo il risultato ottenuto dal marchio Audi di cui sono state consegnate 4796 vetture con un incremento del 24,9% sull'annuale periodo dello scorso anno, raggiungendo così il 2 per cento del mercato nazionale. Il consuntivo trimestrale evidenzia il buon gradimento dei due marchi tedeschi: 62.048 Volkswagen (con Polo in prima fila) pari a un più 9,8% sul primo trimestre '91, e 14.388 Audi che significano addirittura il 52,2% in più rispetto allo stesso periodo '91.

E per Volkswagen è un mese record! Più 20 per cento (Audi più 24,9)

Innocenti: in commercio la Elba 1.5 ie catalizzata

nuova Elba ha una potenza di 76 cavalli e raggiunge i 165 chilometri l'ora. Immutata la capacità di carico della station wagon Innocenti che pur in notte dimensioni (è lunga 4037 mm e larga 1550 mm) vanta un volume del bagagliaio da 490 a 1430 dmc. A facilitare le operazioni di stivaggio concorre poi la ridotta altezza da terra del piano di carico: 45 centimetri. Decisamente arricchita nelle dotazioni di serie, la Elba 1.5 i.e. cat è in vendita al prezzo concorrenziale di lire 14.997.000 «chiavi in mano».

Allestimenti speciali Citroen: AX Mito e ZX Rally

Due serie speciali per AX GT (3 e 5 porte) e ZX Reflex vengono ora proposte da Citroen a «prezzi chiavi in mano, interessanti». Si tratta di Ax Mito caratterizzata dalla dotazione di una selleria in vero cuoio con doppie cuciture rinforzate e imbottitura del sedile modificata per incrementare l'anatomicità. Ax Mito è ottenibile nei colori Gris Silex, Gris Dolmen e Noir. I suoi prezzi: 16.500.540 la tre porte e 17.150.280 la cinque porte. ZX Rally, invece, ha caratteristiche esterne decisamente sportive e grintose che si richiamano alla ZX Rally-Raid. E' dotata di un «kit» comprendente due paraurti anteriori e posteriori, spoiler soprallunotto, fari fendinebbia. L'interno, immutato rispetto alla versione base, si arricchisce di autoradio Philips modello DC 652 con altoparlanti Philips 60 W a due vie, compresa nel prezzo che è di lire 16.512.440, chiavi in mano.

Una Superfive ecologica nella gamma Renault Cinque

Un'altro autoradio Pioneer con lettore di musicassette e frontalino asportabile. Si chiama «Superfive» ed è mossa da un motore da 60 cavalli che garantisce - assicura la Casa - uno straordinario livello di prestazioni soprattutto in città dove l'elasticità dovuta alla coppia bassa rende la guida morbida e piacevole. Ma fra le sue doti migliori c'è il prezzo: 12.490.000 lire, chiavi in mano.

Una speciale versione della Renault Cinque viene riproposta dalla Casa francese dotata di iniezione elettronica, catalizzatore a tre vie e sonda lambda, e un equipaggiamento particolarmente ricco che include tra l'altro un autoradio Pioneer con lettore di musicassette e frontalino asportabile. Si chiama «Superfive» ed è mossa da un motore da 60 cavalli che garantisce - assicura la Casa - uno straordinario livello di prestazioni soprattutto in città dove l'elasticità dovuta alla coppia bassa rende la guida morbida e piacevole. Ma fra le sue doti migliori c'è il prezzo: 12.490.000 lire, chiavi in mano.

del 1987) aveva affermato il principio che nei quindici giorni successivi alla scadenza, anche se non fosse stato pagato il nuovo premio, l'assicuratore era tenuto a risarcire al terzo i danni, perché i 15 giorni di tolleranza espressamente previsti dal secondo comma dell'articolo 1901 codice civile seguivano a spiegare i suoi effetti in dipendenza del premio pagato nell'anno decorso (Cassazione n.3310 del 1975).

Vi è solo da ricordare, nel caso in cui l'assicuratore accedesse alla mancanza di copertura assicurativa per il sinistro verificatosi nei quindici giorni, che il danneggiato ha l'onere di provare, anche con testimoni, che lo stesso si è verificato nel periodo di assicurazione indicato nel contrassegno posto sul veicolo o nei quindici giorni successivi al termine di scadenza pure indicato nel contrassegno medesimo.