

NOVITÀ LANCIA

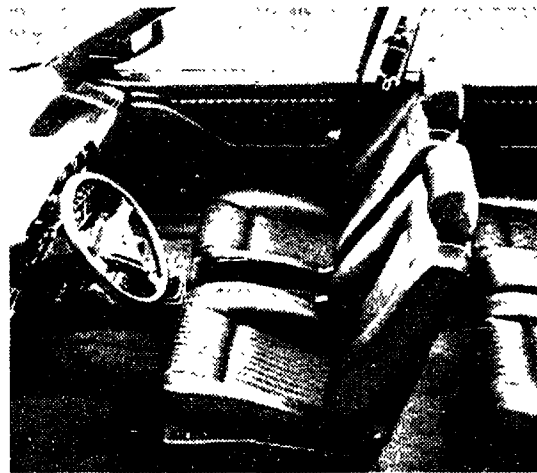
La Casa ha aggiornato le sue automobili considerate dall'utenza vetture di prestigio

Thema sempre più al top

Anche se la Delta continua ad inanellare successi nei rally, l'utenza dimostra un particolare gradimento per le auto della Lancia all'alto e al basso della gamma. Così la Casa ha provveduto ad aggiornare sia le Thema che le Y 10. Particolarmente importante l'intervento sull'«ammiraglia», che ora viene proposta in 24 versioni, ma anche l'«ammiraglia delle piccole» offre nuovi motivi di interesse.

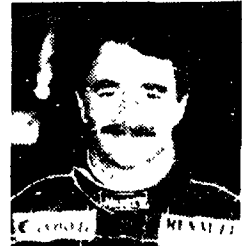


Piccoli ritocchi alla carrozzeria per la Thema (a sinistra, nella versione 16V LX) e la Y10 (sotto il titolo, la Avenue top di gamma) Qui a destra, il prestigioso allestimento «LX» dell'ammiraglia Lancia



Con Mansell Fabbri Editori va in «Fuorigiri»

Cento anni di storia delle competizioni automobilistiche, dalla prima corsa organizzata alla fine del secolo scorso e vinta da Emile Levassor fino ai giorni nostri, sono racchiusi in «Fuorigiri». È la nuova iniziativa editoriale - in edicola da giovedì scorso - del Gruppo Fabbri, Bompiani, Sonzogno, Etas SpA. Storia, leggenda, eroi dell'automobilismo sportivo raccontati dalla penna di Oscar Orefici, e tradotti in videocassette. L'opera si compone di 60 fascicoli settimanali da collezionare in cinque libri, e in 20 videocassette con uscita quindicinale da conservare in appositi raccoglitori (ma si può acquistare anche solo il fascicolo). L'onore del debutto è toccato a Nigel Mansell (nella foto) per la serie Piloti. Il primo fascicolo con videocassetta è in vendita a 4.900 lire «promozionali». Giovedì prossimo toccherà ad Ayrton Senna. All'iniziativa è legato anche un concorso che mette in palio «un giorno da pilota in F1».



In autunno l'auto elettrica della Edison

La Edison, società del Gruppo Ferruzzi, presenterà in autunno il suo prototipo di auto elettrica cui seguiranno 100 esemplari funzionanti che saranno consegnati nel 1993 all'Azienda elettrica municipalizzata (Aem) di Milano. La vettura, che sarà prodotta «in casa» assemblando motore e batteria della Edison carrozzeria realizzata dalla Himont (anch'essa del Gruppo Ferruzzi), potrà raggiungere circa 80/90 km orari, con un'autonomia di 70/80 km (ma è già allo studio una batteria che consente un'autonomia di 350 km), e avrà una capacità di canco di 5/600 chili. Ne sono previste due versioni: una minivan per due persone, e una tipo taxi per il trasporto di cinque passeggeri più conducente.

Un motore V6 24 valvole per la Vectra del 1993

A partire dalla primavera del 1993 un medito motore Opel V6 a 24 valvole, di 2.5 litri potrà equipaggiare alcune versioni della berlina Vectra. Ma forse non per il mercato italiano, a causa delle incertezze dei regolmi Iva (38% anche nel '93). Frutto di quattro anni di studio, il nuovo propulsore sviluppa 170 cv a 6000 giri con un consumo medio «che sarà tra i più bassi della categoria», assicura GM Italia. Il sei cilindri 24V sarà fabbricato nel nuovo impianto inglese della Vauxhall (Gruppo GM) a Ellesmere Port.

Nuova diagnosi elettronica per i servizi assistenza Ford

Si chiama EDS 2000 il nuovo strumento, efficace e veloce, per la diagnostica degli apparati elettronici delle vetture Ford, e già predisposto anche per i modelli della Casa tuttora in via di definizione. Si tratta di un computer portatile in grado di collegarsi direttamente con la vettura. Grazie ad una serie molto ampia di programmi, può effettuare un test in soli 15 secondi - al posto dei 20 minuti necessari con strumenti tradizionali - ed indicare contemporaneamente la natura dell'eventuale guasto diagnosticato.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Non valida la multa sul parabrezza

Al sensi dell'art. 141 del codice della strada le contravvenzioni vanno notificate al trasgressore entro 150 giorni dall'accertamento. La notificazione deve avvenire a mezzo di agente di polizia giudiziaria, di un messo comunale o della posta. È data data di tale notifica che decorrono i termini previsti per effettuare il pagamento in misura ridotta della somma dovuta per la violazione commessa. La notificazione va effettuata o immediatamente a mano del trasgressore, o, in mancanza, con le modalità innanzi indicate. Il codice della strada non prevede modalità diverse e quelle indicate debbono essere considerate assolutamente inderogabili. In città, quasi sempre, i vigili urbani usano lasciare sul parabrezza l'avviso della effettuata contravvenzione; tali modalità non costituiscono o sostituiscono quelle espressamente previste dal codice stradale, per cui i termini per l'eventuale pagamento ridotto o per l'opposizione non decorrono mai dall'avviso lasciato dal vigile urbano sul parabrezza dell'auto. Lo ribadito il Pretore di Torino con sentenza del 15 novembre 1991, n. 9372 (in senso conforme: Cass. Civ. 2 febbraio 1976, n. 344): «... il foglio del verbale apposto sul parabrezza, non rappresenta alcun serio atto per portare il fatto accertato a conoscenza del trasgressore. Tale atto di opposizione non rappresenta alcuna prova - che comunque va data dall'ufficio accertatore - dell'avvenuta contestazione». Anche se non espresse, la ragione è che non v'è assoluta certezza che il contravventore trovi la contestazione sul parabrezza perché chiunque può asportarla. Il suddetto Magistrato ha ritenuto, pertanto, la non validità della notifica della contravvenzione come sopra effettuata, con la conseguenza che i termini per il pagamento ridotto non decorrono da tale data, ma da quella dell'avvenuta notifica nelle forme di legge.



Y10, una miss superdotata «ammiraglia fra le piccole»

DAL NOSTRO INVIATO ROSSELLA DALLO

BADEN BADEN. Diversa da tutte le altre, per linea e allestimenti, la Y10 comincia una nuova vita: più raffinata, più tecnologica e più confortevole. Dopo aver raggiunto a fine giugno la quota di 800.000 esemplari venduti in tutto il mondo, la «piccola» Autobianchi si presenta in questi giorni sul nostro mercato ancora più ricca di contenuti e quindi con un migliore rapporto fra qualità e prezzi. Questi ultimi, nonostante i numerosi aggiornamenti apportati alla vettura, sono stati aumentati solo dell'1,17 per cento nelle versioni di base, e di un contenuto 0,17% sui modelli top. Il listino pertanto va dagli 11 milioni e 633.840 lire della «1.1» - che va a sostituire alla base la versione con motore Fire 1000 - fino ai 19.220.890 lire della Y10 4WD a trazione integrale. La gamma si compone ora di sette versioni con motori Fire 1100 e 1300 (quest'ultimo solo sulla Elite), trasmissioni tradizionali, automatiche (1.1 Elite e Avenue Selectronic) e integrale (la 4WD). Il che consente una discreta scelta, quasi «su misura», alla sua utenza prevalentemente femminile e giovane (è donna il 57% degli acquirenti in Italia, il 70% all'estero). Ma non squattrinata. Tant'è che i modelli preferiti sono quelli con dotazioni e rivestimenti più ricchi. Ed ecco perché, come una «miss» moderna e dinamica, la Y10 della nuova generazione acquista un tocco di classe in più. Pochi i ritocchi alla carrozzeria - ristilizzata il frontale e ridisegnata in senso orizzontale i gruppi ottici posteriori integrati col portellone - ma tali da rendere ancora più raffinato il look esteriore. Più sostanziali gli interventi finalizzati al miglioramento della qualità della vita a bordo, del comfort e sicurezza di guida. Anche solo a prima vista - noi abbiamo provato sulle strade intorno a Baden Baden la 1.1 Elite - è facile scoprire che la plancia ha assunto una linea morbida, arrotondata, con strumenti facilmente leggibili e comandi «a portata di mano». Un piccolo accorgimento, che denota la profonda riprogettazione dello spazio di guida, è ad esempio lo spostamento del pulsante dei lampeggiatori di emergenza sul cruscotto, in posizione più sicura (prima era «dietro» il volante). L'adozione di uno specchietto di cortesia anche sul parafango di guida testimonia, invece, una grande attenzione alle esigenze dell'utenza femminile. Ma ci sono anche un nuovo impianto di aerazione, più efficiente e munito di funzione di ricambio (condizionatore in opzione a lire 1.749.300); e il volante è ora regolabile in altezza su tutta la gamma. Nonostante le ridotte dimensioni, in soli 339 centimetri di lunghezza la Y10 non ha nulla da invidiare, in fatto di tecnologia, alle sorelle maggiori. «Ammiraglia fra le piccole», la rinnovata Y10 è dotata di iniezione elettronica integrata con l'accensione (il Monomotronic, che gestisce anche il catalizzatore trivalente con sonda lambda), è capace di ritardare tutti i parametri in base alle situazioni e all'usura durante tutta la vita della vettura; di un nuovo serbatoio anti- evaporazione del carburante. Ma l'innovazione più evidente, e convincente, riguarda il cambio a cinque marce ad innesti più veloci e precisi. Ve lo possiamo garantire. Costruito a Mirafiori, ribalta la cattiva fama dei precedenti cambi montati sulle «piccole» del Gruppo Fiat. Infatti già si pensa di adottarlo anche sulle Panda e Uno.

Peugeot 106 XN cat anticipa il codice

DAL NOSTRO INVIATO

TRIESTE. Dall'aeroporto di Ronchi dei Legionari a Trieste e da qui alla tranquilla Capodistria - più che «dignitoso» malgrado il difficile momento economico - un percorso vario che ci ha consentito di testare la Peugeot 106 base con motore 954 catalizzato che va a completare la gamma ecologica della «piccola» francese. La nostra prova ci ha dato modo di constatare il comportamento più che onesto di questa vettura. Che, seppure catalizzata, non ha perso grinta nei confronti della versione a carburatore (tutta questa gamma è disponibile fino alla fine dell'anno, ndr) - purché la si tenga «su di giri». Peugeot, infatti, mantenendo inalterata la cilindrata di 904 cc, ha pensato bene di apportare qualche correttivo al propulsore per non penalizzare le prestazioni. Così la potenza dei 4 cilindri a iniezione single-point è passata dai precedenti 45 cv agli attuali 50 cavalli. Ne ha guadagnato anche la velocità massima raggiungibile: 149 km l'ora in luogo di 143 km/h. In Peugeot Italia non difetta certo di lungimiranza. Col nuovo codice, infatti, i neopotenenti non potranno guidare automobili con potenze superiori ai 50 kw per tonnellata e capaci di viaggiare oltre i 150 chilometri orari. Ebbene la piccola 106 XN o XR equipaggiata col motore di 954 cc (e anche l'analoga versione della 205) corrisponde perfettamente ai limiti previsti. Inoltre i consumi estremamente favorevoli - quasi 20 km la percorrenza, al-

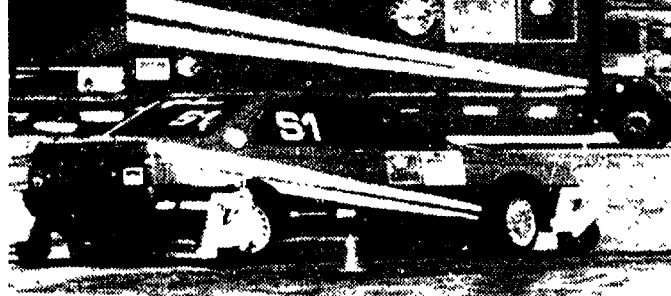
la velocità costante di 90 orari, con un litro di benzina «verde», 14 km/litro nel ciclo urbano - contribuiscono a rendere ancora più appetibile l'acquisto di questa vettura dalla linea moderna e di grande abitabilità. Nell'allestimento XN costa 12.740.000 lire, in quello superiore XR (che ha anche vetri azzurrati, sedile posteriore sdoppiato) lire 14.235.000 «chiavi in mano». A un anno esatto dalla comparsa sul nostro mercato, la 106 ha già ampiamente dimostrato di «incontrare» il gusto dell'utenza italiana. Dal 21 settembre del '91 a tutto agosto ne sono stati venduti oltre 50.000 esemplari (39.200 nel solo periodo gennaio-agosto 1992, il 53,94% in versione ecologica). Di questi, il 26% erano equipaggiati col motore 950; quota che nelle previsioni di Peugeot Italia dovrebbe raggiungere a fine anno il 35% grazie proprio al nuovo propulsore catalizzato (alottato anche dalla 205 Look 5 porte). Una ulteriore crescita delle vendite potrebbe venire a fine ottobre dalla nuova 106 a cinque porte. L.R.D.

VARANO DE MELEGARI.

Chi crede che l'istinto rimedi a ogni imprevisto non deve mettersi al volante di un'automobile su una strada ghiacciata o col fondo reso viscido dalla pioggia, oppure entrare in un tornante ad alta velocità. Se non è provvisto di un «santo in paradiso», neppure i più moderni strumenti di controllo dell'antibloccaggio delle ruote, dell'antislittamento delle medesime, la trazione integrale e quant'altro offre la più avveniristica tecnologia automobilistica potrà impedirgli di raggiungere all'istante il «mondo dei più». Terrorismo gratuito a sostegno del nuovo codice della strada o di chi impegna contro quei giovani scriteriati (o impastaticati di pillole e alcool?) che vanno a impastarsi a tutta velocità all'uscita delle discoteche di tutti i «sabato sera» del calendario? Niente di tutto ciò. Solo sana e pura razionalità inculcati nel cervello, a forza di patemi, durante un corso di guida sicura organizzata per alcune signore, utilizzatrici «ad alta frequenza» dell'automobile, in quel di Varano de Melegari, in provincia di Parma. Lì, sul circuito intitolato al giovane pilota di Formula 1 Riccardo Paletti scomparso dieci anni fa durante il Gran Premio del Canada, l'Alla Romeo e l'ideatore-direttore Andrea De Adamich hanno dato vita un anno fa al Centro internazionale guida sicura. Scopo dichiarato e perseguito, con gli oltre mille allievi che vi hanno già partecipato, è quello di fornire all'automobilista la cognizione dei propri limiti - e con noi ci sono pienamente riusciti - una conoscenza diretta dei comportamenti dell'automobile in condizioni estreme, i possibili correttivi di fronte a un'emergenza. La prima cosa che ti insegnano gli esperti, e i pazienti, istruttori - tutti piloti di rally, velocità

Nessuno è un «drago» del volante

DAL NOSTRO INVIATO



turismo, formule varie - è che l'errore «non è mai della macchina, ma dell'uomo». Già l'avvio è capace di deprimerne il più monolitico, convinto propagandista delle proprie capacità di «driver». Se ciò nonostante, l'allievo riesce a restare scettico, il secondo passo assresta il colpo mortale: lezione sulla corretta posizione al volante. Ci fosse una cosa che il guidatore di tutti i

punto giusto, né troppo né troppo poco come la cultura del filetto, in modo da poter assorbire meglio gli eventuali urti da incidente. La posizione «allungata» non consente un effetto «ammortizzatore» degli urti. Ovvero, le ossa si sbriciolano come grassi. Le braccia fesse, poi, permettono di sterzare anche velocemente senza staccare le mani dal

volante. Anche questa, è cosa assolutamente vietata. Le mani devono sempre tenere saldo il volante - ma non incollato o con tale tensione da rischiare di strapparli dal piantone - così da mantenere la traiettoria anche in caso di sobbalzi sull'asfalto sconnesso o di aquaplaning: quell'insidioso velo d'acqua che fa perdere aderenza e direzionalità alle ruote. Ormai in preda al più profondo sconforto, sotto uno spietato esame di coscienza la nostra ventennale «sapienza» di guida vacilla. Anzi è pronta a crollare non appena dalla teoria si passa alla pratica. Divise in gruppi di quattro, De Adamich ci affida all'esperta, e ripetiamo paziente, e aggiorniamo col senso di poi, coraggiosa cura di tre istruttori. Uno, a terra, spiega l'esercizio che intanto gli altri due eseguono, a volte con macchine diverse - Alfa 75 a trazione posteriore, 164 e 155 a trazione anteriore -, dappinna provocando l'errore e poi correggendolo. La pressione gli sale a 200. Quando poi, due per macchina, saliamo accanto e dietro l'istruttore (i nostri si chiamano Duilio, il capo, Luca e Giancarlo, l'uno pilota di F2 e Formula 3000, l'altro di rally) per rivivere dall'interno lo stesso esercizio, anche le palpazioni cardiache sfondano il limite di guida. E non è finita. Tocca a noi metterci al volante e «ripetere». Oddio, più che

ripetere sembriamo degli ottusi «ripetenti» «cudivi». Primo impatto, l'impatto. Sulla pista una serie di birilli tracciano un percorso a «zeta» da affrontare a 45 km orari. Sembrano pochi! Il «gomito» della curva rappresenta un muro, un camion fermo, insomma un ostacolo imprevisto. Bisogna inchiodare sul primo birillo del rettilineo, sterzare velocemente... e la macchina va dritta, con le sue belle ruote girate e bloccate, dentro il muro. Si ripete finché non inchiodiamo e sfondiamo proprio bene. Quando siamo ben bene convinti di essere spacciati alla fantomatica parete, ecco il «cervettivo»: inchiodare, sterzare, togliere il piede dal freno, rifrenare. E il miracolo si compie: le ruote bloccate riprendono aderenza al suolo, rispondono allo sterzo, evitano l'ostacolo. È solo il primo esercizio. Nei due giorni del nostro corso accorciato (normalmente i giorni sono tre, le prove più numerose, e purtroppo il costo di 3 milioni seleziona gli allievi a priori) affrontiamo la guida su ghiaccio, simulata con speciali tresplos - skit, nella foto piccola - che sollevano le ruote da terra, tutta giocata di controsterzo e togli-dai gas: sbandate controllate di ogni genere, impossibili sialom senza togliere le mani dal volante, ma facendole frangere e scivolare come agli istruttori riusciva sempre e a noi mai: traiettorie di curva cercando di azzeccare il punto giusto per «raddrizzarle» il più possibile. Forse in due giorni non abbiamo acquisito gli automatismi che ci salveranno la vita. Ma una cosa resterà indelebile per chi scrive e quei mille allievi del primo anno: la videocassetta di tutte le nostre ingomnie a ricordarci che nessuno di noi è il «drago» che crede di essere. Qualche utente della strada in cuor suo ringrazierà De Adamich e l'Alla Romeo. R.D.