



# In un anno duro lo sprint Fiat

## In vigore il nuovo Codice

FRANCO ASSANTE

Venerdì scorso, 1 gennaio 1993, è entrato in vigore il nuovo Codice della strada, dopo una lunga gestazione. Ci si adegua così all'Europa. L'esperienza pratica fornirà gli strumenti interpretativi adeguati, ma vogliamo indicare al lettore una prima lettura delle norme introdotte, con l'obiettivo di dare un modesto contributo alla conoscenza delle stesse.

Il Codice appare particolarmente rigido e richiede studi ed approfondimenti anche da parte dell'interprete. Sarebbe stato forse utile fornire uno strumento più agile, di facile comprensione agli automobilisti che dovranno (già devono, ndr) conoscerlo e rispettarlo. Mi sforzerò, comunque, di dare al lettore quelle nozioni più interessanti, partendo innanzitutto dalle norme di più immediata attuazione e cioè quelle riguardanti il comportamento degli automobilisti, esaminando l'articolo per articolo.

### Principio informatore della circolazione (art. 140)

Rispetto al vecchio testo, la nuova formulazione precisa che l'obiettivo fondamentale delle norme di comportamento è quello di salvaguardare la sicurezza stradale e che gli articoli che seguono fissano i singoli comportamenti. Un'aggiunta del tutto pleonastica, a mio giudizio, perché le norme di comportamento hanno sempre l'obiettivo di disciplinare i comportamenti degli utenti della strada, con il fine, anche se non dichiarato, di garantire la sicurezza della circolazione.

È del tutto evidente, infatti, che ogni norma sancisce degli obblighi ed ha la finalità di disciplinare la materia. Se così non fosse, non si comprenderebbe quali altre finalità intendesse perseguire il Codice della strada.

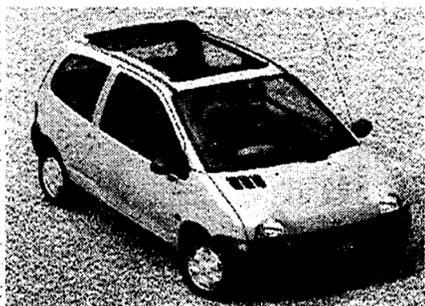
La precisazione che gli utenti devono adeguarsi alle norme del Codice deve essere letta nel senso che le interpretazioni giurisprudenziali sono certamente ammesse (e non potrebbe essere diversamente), ma se ne è voluto limitare l'estensione con la fissazione di norme il più possibile dettagliate.

Vorrei ricordare per tutte la manovra di svolta in luogo privato, che, priva di una particolare disciplina, aveva finito per creare una confusione interpretativa ed una casistica di difficile lettura per gli automobilisti. Ora le norme, come vedremo in seguito, sono assolutamente precise e dettagliate. Anche il richiamo alla sicurezza stradale è giustificata dalla necessità di ricordare agli automobilisti che non basta rispettare le norme, ma che permangono - secondo quanto aveva sempre affermato la giurisprudenza - il più generale obbligo di usare la massima prudenza al fine di garantire l'incolumità propria e quella di altri.

In un anno economicamente e socialmente difficile i Costruttori d'automobili mostrano una incredibile vivacità. Molti modelli già presentati che raggiungono ora le reti di vendita ma molti anche quelli totalmente nuovi. Il ruolo principale verrà giocato inizialmente dalle city car Nissan Micra e Twingo Renault in

testa, cui si aggiungono le nuove Opel Corsa, Seat Ibiza e Citroën AX. A fine estate arriva, però, la grande novità della Fiat: la «Tipo B». Da Torino anche un atteso ritorno al coupé, firmato da Pininfarina. E per Lancia c'è la nuova Delta. Fra le altre spiccano le eredi di Mercedes 190, Citroën BX e Ford Sierra.

ROSSELLA DALLO



Qui accanto la Deda '93, solo ritoccata esteticamente ma più razionale e completa negli allestimenti. Sopra due attempati modelli francesi: a sinistra la «piccola» Renault Twingo e a destra la Citroën Xantia, modernissima erede della BX.

## La Deda '93 più raffinata e superdotata

L'esperienza maturata in tre anni e mezzo di commercializzazione ha permesso alla Lancia di presentare in questi giorni sul nostro mercato una gamma Deda completamente rivista nei ricami di allestimenti, suddivisi in modo più razionale e soprattutto più ricchi in partenza. Da un'analisi degli optional più richiesti dai 270.000 clienti (180.000 in Italia e 90.000 all'estero) si è infatti potuta operare una scelta di combinazioni aggiuntive che ora vengono offerte di serie sulla Deda '93.

I livelli di allestimento sono cinque: Standard, Comfort, Line Executive, Line Style e al top di gamma l'HF. Impossibile elencare le dotazioni di serie, ma in tutti i livelli sono presenti l'orologio, gli alzacristalli anteriori elettrici, i poggiatesta anteriori e la chiusura centralizzata delle portiere; mentre nei livelli superiori ci sono anche l'ABS e i vetri atermici Solarcontrol. Rivestimenti interni più raffinati e strumentazione più completa. Una novità è l'abbassamento di 15 mm del punto di congiunzione tra sedile e schienale del posto di guida che migliora la postura del guidatore e aumenta lo spazio in altezza.

Gli allestimenti, combinati alle cinque motorizzazioni (quattro propulsori a benzina catalizzati: 1.6 ie, 1.8ie, 2.0ie, 2.0 Turbo; e un 2.0 Turbodiesel anch'esso in regola con le norme Cee antinquinamento) e alle diverse caratteristiche meccaniche (cambio meccanico o automatico, trazione anteriore o integrale) danno la possibilità di scegliere tra 11 versioni. Ampio ventaglio anche di prezzi che vanno dai 23.498.940 lire, chiavi in mano, della 1.6ie Standard ai 44.961.780 della HF Integrale.



Ford Mondial (qui a sinistra) è il nome della «world car» che prenderà il posto della Sierra. Inizialmente arriverà in Italia con motori plurivalvole di 1.6, 1.8 e 2.0 litri.



Ma il marchio Fiat ha in serbo anche un'altra sorpresa, anch'essa per il prossimo autunno: il coupé. Si tratta di un atteso «ritorno» a questa tipologia di vetture, per il quale Fiat si è affidata all'esperienza e al design di Pininfarina. Sono previste due versioni di 2.0 litri di cilindrata, l'una con distribuzione a 4 valvole per cilindro e della potenza di 155 cv, l'altra con motore sovralimentato che eroga 200 cv.

Se questo è un anno cruciale per Fiat, non da meno lo è per Lancia di cui si attende in primavera il lancio della nuova Delta, che come l'attuale avrà carrozzeria due volumi a cinque porte. Inizialmente sarà proposta solo con trazione anteriore e motorizzazioni che partono dai quattro cilindri di 1.4 litri e trovano al «top» di gamma il nuovo cinque cilindri 20 valvole nella cilindrata di 2.4 litri. Più avanti è prevista anche la trazione integrale. Più contenuti, invece, i programmi di Alfa Romeo che prevede nel corso del 1993 le due versioni turbodiesel di 2.0 e 2.5 litri (motori VM) per la famiglia



guida, è stata suddivisa in tre linee: Pilot SX sportiva (pneumatici MX33 e XGTV con i quali sono equipaggiate, ad esempio, le Bmw M3 e M5, diverse Porsche e la Citroën ZX Sport), Pilot CX - comfort (pneumatici KA, adottati dalla Jaguar XJ40) e Pilot HX che possiamo definire «dell'equilibrio» (MXM montati da Mercedes SL 300, 500 e 600, Peugeot 605, Saab 900 CS, Audi 8052 e 90; pneumatici - MXV3 - omologati, tra gli altri, per Audi 80 e 100, Mercedes 190, Volvo

## La storia passa anche per le batterie

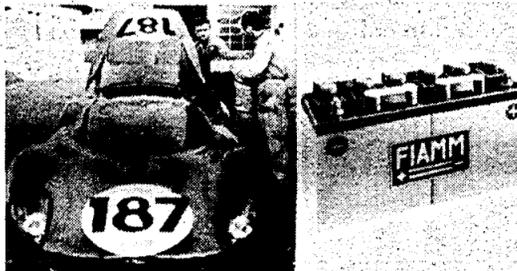
La Fiamm di Montecchio Maggiore, in provincia di Vicenza, ha compiuto nel 1992 i cinquant'anni di attività. Mezzo secolo nel quale tante cose sono cambiate, a cominciare dagli accumulatori al piombo costruiti in origine per equipaggiare soltanto motocarri e diventati poi sinonimo di affidabilità anche nella Formula 1. Per la verità, di anni di esperienza alle spalle la Fiamm può vantare molti di più, se ci si rifà all'attività svolta dagli anni '30 e sino al 1942 dalla Pellizzari e poi dall'Eletra, che già allora producevano motocarri elettrici e batterie al piombo. Ma il 1942 è l'anno di nascita della Fiamm e di qui dunque sono partiti i curatori di un agile volumetto, uscito sul finire dell'anno che ci siamo lasciati alle spalle, per fare la storia della Fabbrica italiana accumulatori Montecchio.

Tutti i libri storici che non contengono menzogne sono mortalmente noiosi, scriveva Anatole France. Figuriamoci che cosa sarebbe potuto essere un volume, dedicato alla storia di una fabbrica di batterie, che di menzogne non ne dovrebbe contenere. I curatori di «Cinquant'anni di grande energia» hanno abilmente schivato l'ostacolo, accostando le vicende della fabbrica (che oggi conta 2 mila dipendenti e 40 mila clienti, che rifornisce per il primo impianto 150 stabilimenti, che esporta il 45 per cento della sua produzione) a quelle dell'Italia del tempo di guerra, dell'immediato dopo guerra, della ricostruzione, per finire ai giorni nostri.

Ecco quindi che, mentre si parla della Fiat

Ci sono molti modi per festeggiare una ricorrenza. Alla Fabbrica italiana accumulatori motocarri Montecchio, che ha compiuto mezzo secolo di attività, hanno pensato di pubblicare un libro su «Cinquant'anni di grande energia». Nel volume la storia della Fiamm, dell'evoluzione di batterie e accessori per auto, si dipana a fianco di quella dell'Italia, con un occhio particolare alla cultura e al costume.

FERNANDO STRAMBACI



La batteria Fiamm (foto a lato) che equipaggiava la Ferrari di Gianni Marzotto vincitrice della «Mille Miglia» del 1950 o la 6FE6 montata nel 1966 sulla Ferrari che correva a Daytona (nelle due immagini qui sopra). Basta osservare le due foto per rendersi conto della evoluzione avvenuta negli accumulatori Fiamm in soli 16 anni. Un'evoluzione che ha consentito alla Fiamm 6FE6, una batteria superleggera, di essere utilizzata ancora negli anni '70 sulle monoposto Fiat Abarth.

## Nella gamma 200 Rover '93 un nuovo 1.4 da 103 cavalli

Rover continua imperterrita la sua marcia di rinnovamento e aggiornamento delle sue gamme. In quella della serie 200 anno 1993, dopo la recente introduzione della versione turbodiesel di 1.8 litri da 88 cavalli, fa ora la sua comparsa un inedito motore a benzina «verde» di 1400 cc, a iniezione elettronica multipoint, in grado di erogare la superba potenza di 103 cavalli. Per intenderci, è la stessa potenza fornita dal propulsore 2000 16 valvole catalizzato. Questa nuova motorizzazione entra in scena sulle versioni della Serie 200 cinque porte e cabrio. La gamma '93, inoltre, adotta l'antitartarico elettronico perimettrico, che sulle versioni più dotate e sulla cabrio si abbina al comando a distanza con funzione anche di sblocco delle portiere. Altre modifiche riguardano: dadi di sicurezza per i cerchi in lega, fari anteriori di nuovo disegno, e in opzione il condizionatore senza Clc.

## Renault: la Espace in versione semplificata

Renault, tuttora leader indiscusso in Europa nel mercato delle monovolume, propone una versione «semplificata» della Espace. Questa siglata con RN si affianca alla RXE e si posiziona in una fascia di prezzo tipica delle station wagon del segmento «D». In cosa consta la «semplificazione»? Pur mantenendo struttura, estetica ed equipaggiamenti identici e una dotazione assai completa, mancano i tettucci trasparenti apribili, che vengono offerti in opzione come l'Abs, la radio 4x25 W, i cerchi in lega. All'interno, cinque sedili posteriori sono separati e modulabili a seconda delle esigenze. Il vano bagagli, qualora si tolgano gli ultimi due sedili, è provvisto di copertura. I prezzi chiavi in mano, «bloccati» per tre mesi dall'ordine, sono di lire 54,5 milioni per il 2.0 benzina e 38,8 milioni per la versione turbodiesel.

## Mercedes: oggi inizia l'antirazzista a Stoccarda

L'impegno della Mercedes-Benz nella cultura e nel sociale non è nuovo. In Italia, è solo l'ultimo esempio. Mercedes ha recentemente istituito, in collaborazione con i concessionari e la rete vendita, una Fondazione per la ricerca e la cura dei tumori infantili. Oggi in Germania, il Costruttore tedesco si fa promotore di una importante iniziativa contro il crescente razzismo. A Stoccarda, davanti allo stadio Gottlieb-Daimler, il presidente della Mercedes Werner Niefer darà il via ad una grande manifestazione di protesta contro l'intolleranza razziale e la violenza cui parteciperanno oltre mille tassisti provenienti da tutta la Germania. Sulle fiancate dei taxi un adesivo che testimonia della volontà di isolare i violenti xenofobi: «Ho uno straniero per amico».

## «L'avventura del Moro», «Offshore» due libri sul '92 di grande effetto

Per chi ama il mare e la vela, ma anche quanti sono stati notti intere incollati davanti al televisore per seguire le battaglie ingaggiate dal team di Paul Cayard non possono perdersi l'occasione di tenere a portata di mano un libro de «L'avventura del Moro», scritto dall'esperta penna di Luca Bontempelli, fotografato dal quel mago dello scatto che è Carlo Borlenghi, e edito dalla dinamica Kaos Service di Milano. 260 pagine agili da sfogliare, ricche di immagini ma anche di sensazioni, umori e emozioni lungo tutta la storia del «Moro di Venezia». Unico «difetto», il prezzo: 130 mila lire. Lo stesso di un altro libro, ugualmente agile e ricco di immagini, proposto da Kaos Service, di cui è presidente Giovanna Repossi, ex formidabile pilota di offshore, da corsa: «Offshore» - questo sport è dedicato appassito all'«Offshore Annual Report 1992», scritto da Alberto Mondinelli e fissato nelle foto di Roberto Camer, Antonio Schepis, Paul Kemiel e Mario Brenna.

## Gemini Elettronica in primavera in tutta Europa

MILANO. 1992 sigillato come un cassaforte, o meglio come un'auto munita di sistema di sicurezza Gemini. L'ingegner Ermanno Ferri, presidente di Gemini Elettronica, è infatti soddisfatto per come si è sviluppato e chiuso il 1992: è nata una nuova serie di antituffo sofisticati, si è concretizzato un accordo con Europ Assistance per fornire una migliore assistenza ai clienti, è stata aperta ai primi di dicembre la sede di Gemini France a Parigi con la quale si avvia la «conquista» del mercato transalpino. E, «duis in fundo», il fatturato dell'azienda è aumentato del 12 per cento rispetto al 1991. Tutto ciò fa di Gemini elettronica una delle prime aziende mondiali in sistemi di sicurezza per l'auto.

È ovvio che con un precedente di tal fatta, il presidente Ferri si aspetti nuovi successi anche nel 1993. Innanzitutto portando a termine la «apertura» europea con l'inaugurazione in primavera delle filiali in Benelux e in Germania (Gemini GMBH). Fra pochi mesi, dunque, Gemini Elettronica potrà fornire e assistere velocemente (ogni sede estera è provvista anche di adeguato magazzino e di rifornimenti «just in time») i suoi clienti in tutti i Paesi dell'Europa occidentale. Inoltre con la serie di compatti Gemini 5000 (prezzo da 515.000 a 630.000, iva e montaggio esclusi) è in grado di garantire una sicurezza pressoché totale contro i furti. In questo sistema, infatti, una parte del codice è di tipo digitale fisso e l'altra è legata ad un algoritmo casuale molto difficile da individuare, in più il telecomando è protetto contro la duplicazione (possibile solo all'utente che viene fornito di scheda con codice a barre).

Non aveva l'impianto di riscaldamento. Gli anni '50, quando la Topolino a due posti costava circa 13 milioni di oggi, sono anche gli anni in cui Fiamm esce di minorità, tanto da essere presente alla Mille Miglia, mentre fornisce le batterie per la Lambretta.

Se «Carosello» inaugura nel 1957 l'era del consumismo, Fiamm inaugura l'era dei mercati di esportazione e negli anni '60, anni del boom, quando le auto circolanti in Italia passano dai 2.700.000 del 1960 ai 7 milioni e mezzo del 1967, l'azienda di Montecchio lancia la batteria «monocoppo» in ebanite e porta a 4.200 i suoi punti vendita.

Sono gli anni dei Beatles e del Cantagiro, ma presto verranno tempi difficili. Mentre la bomba di piazza Fontana apre la tetra stagione delle «stragi» e del terrorismo, alla Fiamm è la stagione dell'automazione. Ormai Fiamm è un nome che dà tanta garanzia che la Ferrari non solo monta le batterie di Montecchio sulle Dino, ma ne equipaggia anche le vetture da competizione. Dal 70 all'80 il prezzo del greggio al barile passa da 2 a 32 dollari e cominciano le ricerche di carburanti alternativi, mentre la Fiamm lancia la sua campagna dei «prezzi effettivi» per mettere ordine nel mercato delle batterie, particolarmente inquinato al ricambio. Sono gli anni della «canzone di protesta», del cinema impegnato. Da allora ad oggi per la Fiamm è uno sviluppo continuo, anche sui mercati internazionali.