

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Codice e velocità: piano con prudenza

Prosegue con l'analisi dell'articolo 141 relativo alla velocità, la lettura del nuovo Codice della strada.

guale alle condizioni del traffico e che la stessa va rapportata all'obbligo di evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone e cose ed ogni causa di disordine per la circolazione.

fici, di notte, nei casi di scarsa visibilità, là dove la strada è attraversata da fanciulli, ecc.

Due sono le sostanziali innovazioni introdotte: la prima riguarda il divieto per il conducente di «circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione».

prezzo concreto della norma non è facile: il principio cui adeguarsi è quello del mantenimento di una velocità che comunque non costituisca intralcio o pericolo per la circolazione e questa deve essere innanzitutto valutata dall'utente della strada.

«Ostacolo prevedibile» deve considerarsi quello connesso comunque alla normalità della circolazione, mentre deve ritenersi imprevedibile un fatto del tutto anomalo.

Le norme relative a tale articolo si applicano anche ai conducenti di animali da tiro, da soma o da sella.

A Bruxelles Iveco «EuroTech» è «Camion dell'Anno»



In coincidenza con il Salone internazionale del veicolo industriale, in corso a Bruxelles fino al 24 gennaio, una giuria di esperti del settore ha insignito l'EuroTech (nella foto, la cabina) dell'italiana Iveco «Camion dell'Anno» per il 1993.

In un libro ottant'anni di storia dell'Anfia

Il 20 marzo del 1912 nasceva in Italia la prima forma di associazionismo industriale: l'Anfia, ovvero l'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche.

stato pubblicato il libro «Storia dell'Anfia» (Giorgio Nada Editore, prezzo lire 35.000) a firma del professor Bruno Bottiglieri. Il sottotitolo «Associazionismo industriale e sviluppo della motorizzazione in Italia» spiega ancor meglio il contenuto dell'opera.

In commercio nel 1996 l'utilitaria «Swatchmobile»

La «Swatchmobile», ovvero l'auto progettata dal gruppo orologiero svizzero Swatch, dovrebbe essere pronta, stando a quanto dichiarato a Parigi dal presidente Nicolas Hayek, entro il 1995 e venire commercializzata l'anno successivo.

successivo. Hayek non ha precisato quale sarà la Casa costruttrice (ma c'era un progetto di collaborazione con Volkswagen), ma ha voluto precisare che sono stati sviluppati tre modelli altamente impegnati nelle prove su strada.

In cinque anni vetture «ingrassate» di 50 chili

Nonostante i materiali con cui vengono costruiti telai e carrozzerie delle moderne automobili siano sempre più leggeri, le vetture negli ultimi cinque anni sono «ingrassate» di circa cinquanta chili, a causa del moltiplicarsi dei servomeccanismi e di dispositivi di sicurezza e comfort (leggi longheroni, Abs, condizionatori d'aria ecc.).

Secondo l'Anuario statistico italiano appena pubblicato, nel 1987 la media delle auto costruite in Italia pesava 805 kg che sono diventati 856 nel 1991. Il fenomeno coinvolge tutte le fasce di cilindrata, con un'accentuazione per le utilitarie (65 kg da 678 a 743 kg) e soprattutto per le medie da 1.5 a 2.0 litri passate mediamente da 1002 a 1249 chilogrammi.



La Cinquecento «Auto Europa» per il 1993

MILANO. La piccola Fiat «Cinquecento» ha avuto la sua rivincita sulla giapponese «Micra». La giuria dei giornalisti italiani dell'automobile, che si raggruppa nell'Associazione Uiga, l'ha infatti insignita del premio «Auto Europa 1993».

che il governo di Varsavia si dotasse, appunto, degli strumenti giuridici necessari alla nascita legale di società a capitale privato tra partner di diversa nazionalità, la firma restò in sospeso per mesi. A ciò si aggiunse nell'estate scorsa il lungo sciopero dei lavoratori di Tychy.

Certo il premio nostrano è meno prestigioso di quello di «Auto dell'Anno» conquistato dai rivali della Nissan, ma è il giusto riconoscimento di una battaglia legale che aveva visto la Cinquecento perdere il prestigioso riconoscimento continentale davvero per una manciata di voti.

La prima apparizione della Cinquecento «Tropheo» si avrà giovedì alla partenza del Rally di Montecarlo dove ben sei versioni sportive preparate dalla Abarth prenderanno il via «per acquisire ulteriore esperienza sulla meccanica».

Peugeot presenta ad Amsterdam la sua nuova berlina «media», erede della 309. Da marzo in vendita in Italia. Inizialmente solo in versione 5 porte, due livelli e tre motorizzazioni

In «306» all'assalto del segmento «C»

L'anno del «Leone» comincerà tra un paio di settimane al Salone di Amsterdam. Non stiamo parlando del calendario cinese, ma della Peugeot Automobiles - il cui marchio è un leone rampante - che nella città olandese presenterà ufficialmente al pubblico internazionale la sua nuova «306».



La Peugeot «306» al momento del lancio sarà equipaggiata con motori a benzina di 1360, 1587 e 1761 cc in grado di erogare potenze da 75 a 103 cavalli.

«306», come viene spiegato dalla stessa Peugeot, è la naturale prosecuzione del nuovo concetto di estetica, sicurezza e qualità che ha già uniformato la nascita della «106». Ed è proprio a questa vettura di successo che rimanda la prima occhiata alle foto distribuite dalla Casa. Ovviamente, in grande. Perché la neonata berlina francese è una vettura di 4 metri di lunghezza per 1,69 di larghezza che si intende far diventare «un punto di riferimento del segmento C del mercato europeo».

5 porte dalle linee arrotondate, in cui gli sbalzi sono ridotti al minimo. Le fiancate sottili e incurvate, sottolineate dagli inserti longitudinali in materiale antiurto, ricordano un frontale dall'ampio cofano motore con una sezione posteriore molto inclinata che incorpora il grande portellone. Decisamente importante la superficie vetrata che raggiunge i 3,08 metri quadrati. Mentre la distanza da terra della vettura è

ridotta a 107/118 millimetri. Il disegno dei fari e delle luci posteriori riprende il «family look» inizialmente adottato dalla 106 e quindi trasferito sugli altri modelli della gamma. Anche per gli interni si è sfruttata l'esperienza acquisita con la 605, poi con la 106 e la 405 sulla qualità della vita a bordo, l'abitabilità, il massimo comfort, l'ampio spazio di vista, il cruscotto monoblocco «avvolgente» rivestito in pelle morbida, studio ergonomico per il posto guida e dei sedili (reclinabili a scorcimento), sedile posteriore sdoppiato e ribaltabile 60/40, volante e cinture di sicurezza regolabili.

Il maggior lavoro di tecnici e ingegneri si è comunque concentrato sullo sforzo di conferire alla «306» una grande rigidità strutturale - pavimento e carrozzeria monoblocco, padiglione e porte rinforzate più altri rinforzi integrati alla struttura - accoppiata a «treni» di elevate prestazioni, che ha consentito di definire sospensioni abbastanza morbide. Ne risulta, a detta della Casa, il miglior compromesso tra comfort e comportamento: notevole tenuta di strada senza movimenti della scocca, vibrazioni o rumori.

Costruita a Poissy al ritmo di 600 unità giornaliera e presto prodotta anche negli stabilimenti inglesi di Ryton e spagnolo di Villaverde, costerà da raggiungere le 2500 auto al giorno, la «306» è proposta in due livelli di allestimento ed equipaggiata con tre motorizzazioni a benzina. Per il livello II siglato XR sono previsti il motore di 1360 cc da 75 cv a 5800 giri e una coppia di 11,5 kgm a 3400 giri/minuto (165 km orari, circa 15 km per litro di consumo medio di carburante), oppure un 1587 cc da 90 cv a 5600 giri/min e 14 kgm a 3000 giri (180 km/h, circa 14 km/litro). Per il livello III siglato XT, di base lo stesso motore 1360 cc, oppure un 1761 cc da 103 cv a 6000 giri e 15,6 kgm a 3000 giri/min (185 km/h e 12,5 km/litro). □ R.D.

La Ford Italiana ha chiuso il 1992 prima tra le estere e rilancia la sua auto di successo

Una Newport nella famiglia Fiesta

La Ford, nonostante un forte calo nella percentuale delle vendite nel mese di dicembre, è riuscita a mantenere per il 1992 il primo posto nella classifica delle marche importate in Italia. Non ha nessuna intenzione di farsi spostare e, intanto, punta ancora sulla Fiesta, venduta da noi in oltre mezzo milione di esemplari. Nella rinnovata gamma '93 compare infatti una nuova versione: la Newport.

di oltre mezzo milione di Fiesta e per lanciare, insieme alla aggiornata gamma '93 della vettura, la nuova versione Newport.

All'interno della Newport, a parte i nuovi rivestimenti in tessuto «Zing», coordinati nei sedili e i pannelli laterali, spicca la plancia in color antracite, il volante ad alta sicurezza con corona capace di assorbire l'energia di impatto (peraltro adottato sul finire del '92 per l'intera gamma) e il pomello della leva del cambio in pelle.

ne, che comprende contagiri, contachilometri parziale, termometro del liquido di raffreddamento e orologio digitale. Tra le dotazioni di serie: specchi retrovisivi esterni regolabili dall'interno, cristalli atermici, chiusura centralizzata delle portiere, alzacristalli elettrici anteriori, sbloccaggio dall'interno del portellone, vetri posteriori apribili a compasso sulla 3 porte, avvisatore acustico per le luci accessi. A richiesta sono anche disponibili il tetto apribile in cromo atermico e un tetto apribile, a comando elettrico, a tutta lunghezza per la 3 porte.

MILANO. Nonostante la sua quota di penetrazione sul nostro mercato sia scesa a dicembre all'8,06 per cento, la Ford è riuscita a mantenere, con il 10,70 per cento sull'intero 1992, la prima posizione tra le marche importate. Prima tra le estere in un anno record (sono state 2.374.775 le auto complessivamente immatricolate in Italia), la Ford è ben decisa a lottare per il primato anche nel 1993, anno che quasi tutti gli analisti prevedono sarà da noi di crisi e non soltanto per l'automobile. Ecco dunque spiegata la ragione dell'incremento con la stampa organizzata (quando sarebbe potuto bastare un comunicato), per festeggiare la vendita in Italia

late in Italia), la Ford è ben decisa a lottare per il primato anche nel 1993, anno che quasi tutti gli analisti prevedono sarà da noi di crisi e non soltanto per l'automobile. Ecco dunque spiegata la ragione dell'incremento con la stampa organizzata (quando sarebbe potuto bastare un comunicato), per festeggiare la vendita in Italia

ne, che comprende contagiri, contachilometri parziale, termometro del liquido di raffreddamento e orologio digitale. Tra le dotazioni di serie: specchi retrovisivi esterni regolabili dall'interno, cristalli atermici, chiusura centralizzata delle portiere, alzacristalli elettrici anteriori, sbloccaggio dall'interno del portellone, vetri posteriori apribili a compasso sulla 3 porte, avvisatore acustico per le luci accessi. A richiesta sono anche disponibili il tetto apribile in cromo atermico e un tetto apribile, a comando elettrico, a tutta lunghezza per la 3 porte.

L'impostazione meccanica di base della Newport è la stessa delle altre Fiesta, ma per consentire una maggiore brillantezza di guida per questa



Alcune versioni della gamma 1993 delle Ford Fiesta, in cui entra a far parte la nuova Newport (all'estrema destra nella foto), riconoscibile per lo spoiler posteriore e le cromature nelle modanature sulle fiancate

versione sono stati adottati la barra antirullo all'anteriore e pneumatici 165/65 su cerchi da 13 pollici. Entrambi i propulsori di 1.100 e di 1.300 cc scelti per la Newport (il prezzo è lo stesso sia con l'una che con l'altra cilindrata) sono, ovviamente, catalizzati. La velocità di punta

con il motore da 50 cv (la guida è spiccata, quindi, anche se neopatenenti) è di 143 km/h; 18,1 secondi bastano per accelerare da 0 a 100 km/h. Con il 60 cv si raggiungono i 153 orari e il tempo di accelerazione scende a 14,7 secondi. Contenuti, come per le altre Fiesta, i consumi.

Salone di Detroit

In giro per l'Auto Show in cerca di novità. Del gruppo G.M. Camaro, Aurora, Firebird in evidenza. Due interessanti pick-up I «laboratori» Mustang Mach 3 e Thunderbolt

La tecnologia è «made in Usa» Prototipi e supercar in mostra

DAL NOSTRO INVIATO ROSSILLA DALLÒ

DETROIT. Girando tra gli stand dell'Auto Show di Detroit, affollati di vetture dai colori sfavillanti, si può essere colti da capogiro. Tante, troppe automobili, quasi tutte molto più grandi di quelle che siamo abituati a vedere e guidare in Italia. Ma la ragione è qualche cortese spiegazione ci permettono di capire che nella scelta di quelle dimensioni e quelle cilindrate - mediate intorno ai 3000 cc - ci sono dei motivi validi.

percorse, su quella che da noi sarebbe un'autostrada, chilometri di prati intercalati qua e là da una fabbrica, un centro commerciale, un quartiere residenziale, un quartiere industriale, se si deve stare tanto a lungo in automobile, starci comodamente su sedili superimbottiti, e affidandosi a motori di cilindrata superiore e a serbatoi di grande capacità. Ed ecco spiegato anche il motivo per cui il cambio automatico e l'aria condizionata qui sono degli standard.

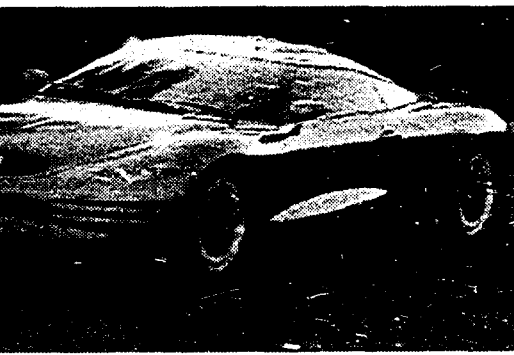
del bagagliaio. Ebbene, il motivo di tale forma squadrata è semplicissimo: gli americani sono in media più alti dei latini e quindi anche quando siedono sui sedili posteriori devono poter tenere la testa eretta.

con General Motors e con i nostri lettori - nei due articoli comparsi la scorsa settimana abbiamo attribuito alla G.M. uno «sbilancio commerciale» pari a 60.000 miliardi. La cifra è esatta ma si riferisce al «gap» nello scambio di vetture fra Usa e Giappone, a vantaggio di quest'ultimo.

Vediamo ora alcune delle novità americane, rimandando a un prossimo articolo quelle delle Case europee e giapponesi.

General Motors. Fra le numerose proposte del gruppo, ci hanno colpito in particolare quelle dei marchi Chevrolet, Oldsmobile e Pontiac. In particolare, della Chevrolet si impongono i due coupé Camaro - di cui abbiamo già scritto - la cui versione sportiva, tra l'altro, è stata scelta per fare da apripista alla «500 Miglia» di Indianapolis.

napolis. Ma non meno interessante è il prototipo «Highlander»: un pick-up in contrastanti colori verde e viola metallizzati su cui è stata studiata un'originale copertura che per facilitare l'immagine potremmo definire «dapparella tipo rotwood» che scompare nell'hard top o si prolunga a coprire il cassone. Altra particolarità sono i due van ricavati nei montanti posteriori di colore viola: l'uno serve come contenitore d'acqua, l'altro come piccola officina meccanica.



tenza di 250 cavalli! Anche per la Pontiac l'attenzione si concentra su una potentissima versione 1993 della Firebird dalla linea moderna ed europea: motore V8 di 5,7 litri da 275 cv associato a un cambio manuale a sei marce.

Gran Cherokee (la prima già in vendita in Italia, la seconda in arrivo tra un paio di settimane) spiccano nello stand Chrysler la Thunderbolt del 1991, stupendo esempio delle «vasche» scoperte prodotte in quel decennio, e la versione moderna 1993. Quasi una vettura da competizione, molto schiacciata e lunga poco meno di 5 metri, il coupé a trazione posteriore Thunderbolt 1993 monta il primo 8 cilindri (bialbero, 32 valvole, 4,0 litri da 270 cv) di produzione Chrysler accoppiato a una trasmissione automatica. Fra i prototipi presentati dalla marca Jeep troviamo poi il bellissimo compatto pick-up «ECCO» con copertura totale in tela, totalmente riciclabile, e soprattutto mossa da un motore tre cilindri a due tempi (quasi sicuramente della australiana Orbital) di 1,5 litri da 85 cv accoppiato a un cambio manuale a sei marce.

Una vista parziale del prototipo di pick-up «Highlander» della Chevrolet che monta un'interessante nuova copertura a scomparsa. Nelle foto in alto le supercar Mustang Mach III della Ford (a sinistra) e Thunderbolt della Chrysler entrambi motorizzate con propulsore 8 cilindri 32 valvole, ma il primo è sovralimentato