

**IL LEGALE**  
FRANCESCO ASSANTE

# La corsia di marcia: a destra con riserva

La nostra escursione «legale» nel nuovo Codice della strada affronta oggi l'articolo 143 relativo al tema: **posizione dei veicoli sulla carreggiata.**

Il principio informatore fondamentale è che i veicoli devono circolare «in prossimità del margine destro della strada» e tale comportamento deve essere osservato anche quando la strada risulta libera. «In prossimità» non significa, secondo consolidata giurisprudenza sul vecchio codice che dovrebbe considerarsi tuttora valida, destra e rigorosa; ciò lo si ricava anche dal fatto che per i veicoli sprovvisti di motore e per gli animali il legislatore ha stabilito il più vicino possibile al margine destro della carreggiata. Obbligo che è esteso, naturalmente, a tutti i veicoli quando fra loro si incrociano o in curva o in presenza di un raccordo convesso (raccordo fra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso-art 3), ad eccezione di quando la strada sia formata da due carreggiate separate o la carreggiata sia divisa in due corsie o la strada è a senso unico di circolazione.

In caso di strada a due corsie fra loro separate va percorsa quella di destra; se le carreggiate separate sono tre, va percorsa quella di destra o quella centrale, a meno che la segnaletica stradale non disponga diversamente.

Salvo la diversa segnaletica, anche in caso di carreggiata a due o a più corsie, va percorsa la corsia più libera a destra, mentre quella o quelle di sini-

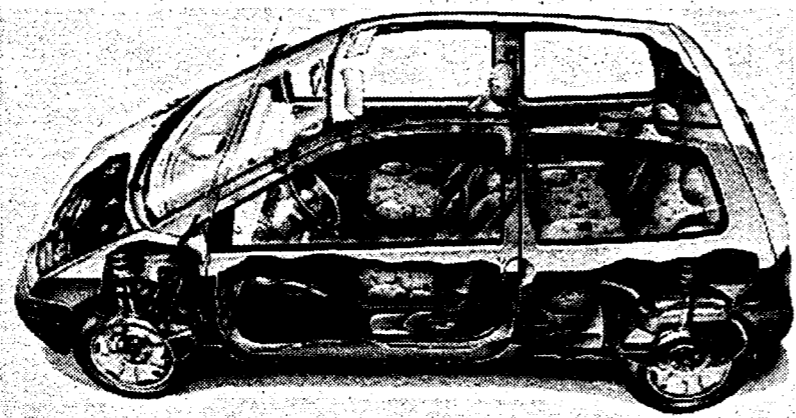
stra sono destinate al sorpasso. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, quando le corsie sono più di due, quella di destra è destinata alla circolazione dei veicoli lenti.

Nei centri abitati, quando la carreggiata è a due o più corsie, valgono le norme sopra indicate; se si è imbroccata una corsia è questa però che va percorsa senza fare lo slalom fra una corsia e l'altra; si può cambiare corsia in caso di fermata o se si intende svoltare a destra o a sinistra e, in tal caso, è consentito anche il sorpasso a destra degli altri veicoli.

Naturalmente le manovre vanno effettuate con estrema prudenza, senza mettere in pericolo la propria e l'altra incolumità.

L'articolo disciplina anche la circolazione sulle strade nelle quali vi sono i binari a zero del tram; la regola generale è che non bisogna superare la parte della carreggiata riservata ai veicoli, pur essendo consentito di marciare sulla sinistra di tali binari o di marciare sugli stessi.

In caso di violazione di tali norme sono previste le seguenti sanzioni amministrative: da 100.000 a 400.000 per chi circola contromano; da 200.000 a 800.000 per chi circola contromano in curva o comunque nei casi di scarsa visibilità o quando la strada sia divisa in più corsie separate; in questa seconda ipotesi conseguenze anche la pena accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, aumentata da 2 a 6 mesi in caso di recidiva; da 50.000 a 200.000 per le altre violazioni.



## La piccola monovolume, compendio del «vivere l'auto» secondo Renault

# Twingo, finestra sul mondo

Originalità e unicità sono le due caratteristiche della Twingo Renault che arriverà sul nostro mercato all'inizio dell'estate. La piccola monovolume francese propone un nuovo concetto del «vivere l'automobile». Meccanica e allestimento semplificati, straordinaria vivibilità dell'abitacolo modulare. Dalle ampie vetrate il piacere di un panorama a 360 gradi. La prova sulle strade della vulcanica Lanzarote.

DAL NOSTRO INVIATO  
**ROSSELLA DALLÒ**

LANZAROTE. Una finestra sormontata su un mare di lava nera che si tuffa nell'oceano Atlantico. Uno schermo cinematografico sui cento chilometri che nei secoli hanno reso incredibilmente suggestiva quest'isola delle Canarie. Per permetterci di provare la Renault Twingo non poteva essere scelto paesaggio più straordinario di questo. E per ammirare la selvaggia bellezza dell'isola non potevamo avere a disposizione una migliore della Twingo. Unica Lanzarote

e unica la piccola monovolume della Renault, che con le sue ampie superfici vetrate consente una vista panoramica su cento chilometri.

La peculiarità della Twingo sta proprio qui, nell'essere pensata e costruita non tanto per cercare prestazioni eccellenti, quanto per essere «visuale». Non un semplice «mezzo di trasporto» ma una parte integrante del movimento. Ecco perché, seppure consapevoli che l'incanto di quanto scorse attorno è un forte elemento di

distrazione, non ci preoccupa più di tanto le caratteristiche motoristiche e meccaniche della Twingo.

Il motore catalizzato quattro cilindri di 1239 cc a iniezione elettronica, capace di erogare una potenza di 55 cavalli, è vero, non è brillantissimo. La velocità raggiungibile si ferma a 150 km l'ora, più che sufficiente, comunque, per rispettare il Codice della strada con qualche margine di sicurezza nei sorpassi. La meccanica è molto semplificata, ma consente un piacevole comfort di marcia e una buona tenuta di strada. Ottimo il livello di sicurezza passiva basato su un gran numero di rinforzi al telaio e nella carrozzeria (longheroni nelle due ampie portiere), cui presto si aggiungevano - promettendo in Renault - anche le cinture di sicurezza a sistema pretensionato e in un prossimo futuro pure l'air-bag. E, per concludere il quadro tecnico, diremo ancora che

per oltre il 90% è riciclabile (già diversi elementi del sottoscocca sono in materiali plastici riciclati) e che i consumi medi dichiarati sono notevolmente ridotti: 15,3 km con un litro di benzina «verde».

Sicuramente il mercato offre di meglio in fatto di prestazioni e anche di dotazioni di serie. La Twingo, infatti, è priva di comandi elettrici e non ha neppure, ad esempio, il servosterzo o la chiusura centralizzata. La scelta Renault anche in questo caso è stata improntata alla massima semplicità. In compenso, però, ciò che è stato fatto sullo spazio interno è davvero unico. Concepito secondo i canoni della modularità, l'abitacolo con lamiera a vista colorata nei colori della carrozzeria (un violetto pretenzionalmente chiamato blu oltremare, un verde melà, un rosso spento e un giallo indiano) che per pudore definiremo «si allunga» a seconda delle esigenze: con due perso-

ne a bordo, sedile posteriore tutto avanti (o ribaltato) e ampio spazio per i bagagli; con quattro persone, il massimo consentito, sedile tutto indietro e ancora un bagagliaio sufficiente a caricare borse floe e valigette. All'occorrenza, poi, i sedili anteriori si reclinano totalmente così da formare, con i due posteriori, due comodi letti di fortuna.

Semplicità e unicità sono dunque i due principi informativi della Twingo: pochi orpelli, una sola motorizzazione, un solo livello di allestimento (anche se da noi arriverà, all'inizio dell'estate, quasi sicuramente provvista di condizionatore d'aria di serie, optional negli altri mercati così come la grande tettuccio apribile), una sola versione. Una decisione coraggiosa, a nostro avviso, che ha un solo handicap. Già senza aria condizionata, al prezzo attuale previsto per la Francia, verrebbe a costare tra i 14 e i 15 milioni di lire.



La modularità dell'abitacolo della Twingo prevede persino due «letti di fortuna». In alto, la trasparenza della piccola monovolume provata sulle strade di Lanzarote (a destra)

## In prima mondiale ad Amsterdam la Volvo 850 SW



Vista tre-quarti posteriore della 850 SW, in Italia in autunno

Il Salone dell'auto di Amsterdam terrà, a battesimo, martedì 2 febbraio, l'ultima «migliore» ideata e costruita da una Casa che vanta una lunga tradizione in questa tipologia di vetture: la Volvo presenta infatti, in «prima» mondiale, la versione 850 Station Wagon.

In una nota diffusa in anteprima da Volvo Italia, si precisa che anche la S.W. si avvale dell'elevatissimo contenuto tecnologico - già patrimonio della berlina e che si traduce in brillantezza del motore, tenuta di strada, comfort e sicurezza. La 850 Station Wagon è infatti equipaggiata con il motore 5 cilindri di 2.0 e 2.5 litri (sarà quest'ultima la versione commercializzata per prima e che in Italia arriverà il prossimo autunno), porta posteriore Delta-link, gabbia di sicurezza contro gli urti laterali (Sips) e cinture di sicurezza a regolazione automatica. La nota informa inoltre che a tutto questo si aggiunge «un nuovo tipo di divano posteriore».

Più compatta delle sorelle maggiori della serie 900, la 850 S.W. nelle intenzioni della Casa svedese si rivolge a un pubblico che privilegia le prestazioni e al contempo conta su un bagagliaio più grande di quello della berlina.

## La proposta Peugeot Italia per i nati dopo il 1967 «Neopatentati da corsa» con la 106 Challenge

Con il nuovo Codice della strada i neopatentati non possono guidare per tre anni auto di potenza superiore ai 50 KW/t e velocità massima superiore ai 150 km/h. Difficile, quindi, per i giovani, dedicarsi all'automobilismo sportivo. Ma la Peugeot Italia ha risolto il problema proponendo la 106 Challenge. La partecipazione della marca del leone alle competizioni italiane su strada e su pista.

FERNANDO STRAMBACI

MILANO. E' nata una nuova categoria di automobilisti: quella dei «neopatentati da corsa». Come si sa, il nuovo Codice della strada non consente, per tre anni dai conse-

guimento della patente, la guida di vetture con potenza specifica superiore ai 50 KW/t e velocità massima superiore ai 150 km/h. La limitazione vale anche per quanti, in possesso

di regolare licenza sportiva CSAI, intendono cimentarsi nelle competizioni su strada, come ad esempio i rally. Ma la Peugeot ha superato questo ostacolo organizzando il Peugeot 106 Challenge.

Si tratta di un Campionato che si disputa, appunto, con la Peugeot 106 con la motorizzazione di 954 cc da 50 cv Din. La berlina è stata preparata dalla Italtelcnica di Mario Cavigneri (la struttura che già sviluppa le macchine ufficiali della Peugeot Italia) e sarà offerta dal prossimo 1° aprile, pronta per le corse, presso tutte le concessionarie Peugeot ai clienti nati dopo il 31 dicembre



La Peugeot 106 Challenge, preparata da Italtelcnica, sarà in vendita dal 1° aprile a 19.950.000 lire, chiavi in mano

1967. Dotata di impianto di estinzione, roll-bar e di tutto quanto è richiesto per una vettura omologata in Gruppo N, la Peugeot 106 Challenge sarà venduta a 19.950.000 lire, chiavi in mano.

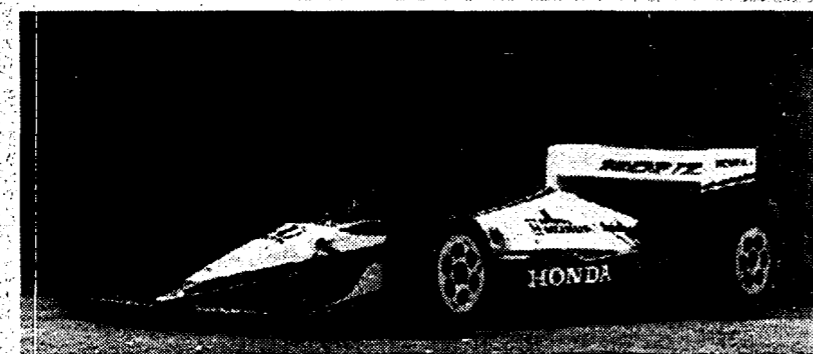
L'annuncio è stato dato dalla Peugeot Italia in occasione della presentazione dei suoi programmi sportivi per il 1993. In attesa che la Marca francese

decida di impegnarsi in Formula 1, il che comunque non potrà avvenire prima del 1994, la Peugeot Italia continua dunque nella sua attività agonistica. A parte lo Challenge Peugeot 106, Peugeot Italia parteciperà anche quest'anno alle gare automobilistiche su strada e in pista con la 106 XSI Gruppo A e con la 405 M116. Con la 106 XSI la Peugeot

Italia parteciperà ufficialmente al Campionato italiano assoluto rally (da notare che in Italia il 35 per cento dei partecipanti ai vari rally usa vetture Peugeot). Questa macchina, anch'essa preparata dalla Italtelcnica, viene proposta agli sportivi (il suo prezzo non supera i 65 milioni di lire) con un motore di 1.360 litri di cilindrata in grado di sviluppare 140 cv DIN,

## Salone di Detroit

## Honda a Indianapolis Opel G.M. in Giappone



Con questa vettura (nella foto) la Honda parteciperà nel 1994 al campionato di Formula Indy. Il motore sarà un otto cilindri a V sovralimentato di 2650 cc. E intenzione della casa giapponese di ingaggiare allo scoppo Ayrton Senna. Entro breve, assicurano, si inizieranno i collaudi della Honda F.Indy

DETROIT. La «guerra» commerciale fra costruttori d'auto statunitensi e giapponesi non conosce soste. Battuta sul piano delle vendite dalla Ford (la Taurus è risultato il modello più comprato nel 1992, regnando la Accord vincitrice nei quattro anni precedenti), la Honda ha presentato all'Auto Show di Detroit la Formula Indy con la quale l'anno prossimo lancerà la sfida agli americani proprio sul circuito più amato nel Nuovo Continente: a Indianapolis nella «500 Miglia» per la quale

conta di ingaggiare nientemeno che Ayrton Senna. Se gli Usa impongono tasse sulle berline sportive e i monovolume importate dal Sol Levante e lanciano campagne nazionalistiche «Buy American», i giapponesi rispondono dunque cercando una nuova immagine nell'agonismo. Il successivo capitolo di questa guerra vede protagonista un'altra Casa statunitense. Il gigante General Motors, attraverso il suo marchio europeo Opel, risponde a poche ore di distanza dalla conferenza

stampa Honda con un colpo da maestro. Da subito, grazie alla collaborazione con la Yanase & Company, va a vendere le vetture Opel in Giappone. «Dove desideriamo incrementare decisamente - afferma il presidente di G.M. Europa, Louis Hughes - la presenza G.M.». Il «concetto» viene ribadito da David Herman, presidente della Adam Opel: «Il mercato giapponese non verrà preso «alla leggera». L'attacco è sferrato direttamente in casa del nemico. □ R.D.

DETROIT. «Dopo anni di crescita costante, le cinque «big» dell'automobile giapponese si sono scontrati con il senso patriottico degli americani. Chi aveva ingenuamente creduto, come noi, che la famosa «visita di Bush e dei tre presidenti delle «Big Three» a Tokyo fosse stato un inutile e indecoroso prostrarsi alla potenza industriale del Sol Levante si è dovuto ricredere. Non sappiamo esattamente cosa si siano detti a tu per tu, ma certo Bush deve averli messi in guardia sui rischi di rompere le uova nel paniere americano. Tanto che gli automobilisti Usa richiamati all'ordine dal patriottico appello «Buy American» - hanno risposto chiaramente, ricacciando le cinque grandi Marche nipponiche - Toyota, Honda, Nis-

## Giapponesi in calo in Usa. Tra le novità «ad alte prestazioni» spicca la Lexus Gs 300 Toyota attacca con lo stile Giugiaro

Giapponesi in ribasso del 3% ma non vinti. Il mercato americano compra le marche nazionali. E all'Auto Show di Detroit i nipponici rispondono con nuovi modelli di alte prestazioni. Su tutti spicca la Lexus (Toyota) Gs 300, affidata per lo stile all'abile mano di Giugiaro Giugiaro. Una sportiva «Galant» presentata dalla Mitsubishi. Vista in anteprima la Subaru «Imprezza», presto in commercio in Italia.

san, Mazda e Mitsubishi - e soci, già avviati nel 1991 a superare la fatidica soglia del 30 per cento, in un più contenuto 27%.

Chiaro che, nonostante lo smacco subito dalla contrazione delle vendite e dal sorpasso della Ford Taurus che li ha indotti ad automatizzare le importazioni in Usa (costringendoli a un pericoloso rincaro dei listini in un mercato dai prezzi stracciati), i giapponesi non possono permettersi ulteriori riduzioni nel secondo mercato mondiale (il primo è quello europeo). Perciò al salone di Detroit, oltre all'annuncio della Honda in Formula Indy, i costruttori d'oltre Pacifico si sono presentati agguerriti.

Toyota ha da sempre negli Stati Uniti un «diere all'occhiello»: la Lexus. Proprio questo marchio ha presentato a Detroit un'altra berlina di classe superiore che si posiziona a

metà della gamma, ma che vanta prestazioni molto eccellenti. La Lexus Gs 300 - designata da una nota firma italiana: Giugiaro Giugiaro - è mossa da un motore sei cilindri in linea, 24 valvole, di 3.0 litri che sprigiona una potenza di 220 cavalli e consente di raggiungere i 230 km l'ora. Entrerà in commercio in Usa il 1° marzo ad un prezzo tra i 35 e i 45.000 dollari e, secondo il general manager David Illingworth, si conta di venderne almeno 25.000 esemplari.

In estate sarà disponibile, invece, la nuova Mitsubishi «Galant» dal frontale molto personale, anche se ripreso dal passato, cosiddetto «a bocca di squalo». Solo più corta di 20 centimetri (4,75 metri) rispetto alla Lexus Gs 300, la Galant - che viene costruita interamente nella fabbrica Mitsubishi in Illinois - è più corta-za anche nella motorizza-

zione (più vicina alle alto di gamma europee): propulsore 4 cilindri plurivalvole di 2,4 litri che eroga 160 cavalli.

Ultima, ma più interessante per noi perché arriverà in Italia nei prossimi mesi dopo la presentazione ufficiale al Salone di Ginevra, è la Subaru «Imprezza»: una trazione integrale provvista di Abs di serie e mossa da un 4 cilindri boxer di 1,8 litri da 110 cv.

Infine è doveroso un accenno al prototipo della coreana Hyundai «HCD II», ultima evoluzione della concept-car presentata un anno fa proprio a Detroit. È un coupé sportivo realizzato - dal centro - stile Hyundai della California, motorizzato con un 2.0 litro da 150 cv, e provvisto di doppio air-bag, telefono cellulare ad attivazione vocale e fari ad alta profondità. □ R.D.

(3 - continua)

## Opel Calibra prima nei coupé Peugeot 205 nelle cabriolet



La Opel Calibra (nella foto, il frontale) si conferma il coupé più venduto in Italia nel 1992. Con 9650 consegne, pari al 30,03% del totale, ha tenuto a grande distanza la più diretta rivale, la Bmw Serie 3 che ha venduto 5554 esemplari. Più «lontane» Mercedes 200 (2782) e Volvo 480 (2114) fra le quali si inserisce la Hyundai S-coupé (2261). In totale gli italiani hanno comprato 32.130 coupé (20.278 nel '91), confermando la crescita di questa tipologia di vetture. Sono in calo, invece, le vendite di modelli cabriolet e spider, passati da 13.504 del 1991 a 12.348 dello scorso anno (0,52% del mercato totale). In questa classifica, la Peugeot 205 Cabriolet ha battuto sul filo di lana di dicembre l'Alfa Romeo Spider per 2060 a 1979, scalfandola dal trono (nel '91 l'Alfa aveva venduto 3296 Spider contro le 2762 Peugeot).

## Mercato Diesel: gli italiani preferiscono le «nazionali»

Gli italiani preferiscono acquistare vetture Diesel nazionali. In testa alla classifica delle «top ten» a gasolio vendute nel 1992, secondo i dati Unrae, ci sono ben tre Fiat: la Uno (19.315 unità), la Tipo (15.183) e la Tempra (12.201). Al nono posto ancora la Fiat Cronos con 6591 consegne. In mezzo, Mercedes 250, Opel Astra, Volkswagen Golf, Audi 80 e Volkswagen Passat. In coda, la Ford Escort. In totale sono state vendute 181.556 Diesel che rispetto al mercato (2.374.775 consegne, un record) significano il 7,65%, stabile sul 1991. «La dimostrazione lampante - sottolinea l'Unrae - che tutte le incertezze e i ripensamenti sulle tassazioni hanno inciso pesantemente sulla domanda».

## E Ford Escort è la familiare più venduta in Italia

Ford Escort è il modello più venduto in Italia fra le 225.811 versioni station wagon, break e familiari. Con 52.953 consegne, pari al 23,45%, ha surclassato la Volkswagen Passat (in testa alle vendite nel 1991), finita addirittura al terzo posto dietro all'Opel Astra che ha totalizzato 43.492 unità vendute. Dietro a loro, al quarto posto, compare la Fiat Tempra con un totale nel 1992 di 31.707 esemplari. In generale, il mercato delle «familiari» è aumentato di quasi 54.000 unità nei confronti dell'anno precedente.

## Crollano le vendite '92 di fuoristrada: meno 19%

Vita dura nel 1992 per i costruttori di veicoli fuoristrada. Il mercato nei dodici mesi crollato del 18,85 per cento, pari a circa 7 mila consegne in meno, a causa di elevate tasse di circolazione e imposte aggiuntive. Renault, che ha dovuto passare la mano a Chrysler-Jeep Italia, ha consegnato nel '92 solo 439 Jeep contro le 2143 del 1991. Non è andata bene neppure per le case giapponesi Suzuki e Mitsubishi, tradizionali leader del mercato: rispettivamente hanno registrato flessioni del 16,16 e 34%. La Mitsubishi adesso è insidiata dalla Rover che detiene il 14,83% del mercato contro il 15,55% della casa nipponica.

## Premio qualità Ford Europe all'italiana Diavia

Alla Diavia, l'azienda della Mollinella (Bologna) leader nella climatizzazione per auto, è stato assegnato l'«oscar» della qualità della Ford Motor Company Europe: la laurea «Q1» in eccellenza. «È un riconoscimento che ha commo- mentato l'amministratore delegato Diavia, Carlo Mantellini - che rappresenta un livello di qualità che dovrà costantemente crescere nel tempo». Il significato del conferimento è stato spiegato da Massimo Genzer, presidente di Ford Italiana: «Il Q1 viene rilasciato dopo esami qualitativi nel tempo che testimoniano la volontà del fornitore stesso di puntare al continuo miglioramento della propria struttura organizzativa, produttiva e qualitativa».