

Europee in rialzo al salone di Amsterdam. Due «prime mondiali»

Peugeot e Volvo in vetrina

Presentati in Olanda all'«Auto Rai», primo salone europeo del '93, i nuovi gioielli di Peugeot e Volvo fra poco in vendita: la Peugeot 306 e la Volvo 850 Station Wagon. Nel design della berlina francese un mix di tutta la gamma del «leone». In commercio in Italia dal 12 marzo. Prezzo indicativo della 1.4 XR intorno ai 19 milioni. Molto «compatta» la familiare svedese in arrivo a settembre.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALL'O

AMSTERDAM. L'Olanda non compare tra i paesi produttori di automobili, così costituisce un test molto interessante per qualsiasi costruttore. Il temuto sgombro da concorrenti interni, generalmente privilegiati, mette infatti tutti sullo stesso piano. Il mercato non è fra i più numericamente significativi, ma, appunto, è tutto «di conquista». Annualmente l'Olanda vale circa mezzo milione di nuove immatricolazioni: 492.130 nel 1992 con un incremento dello 0,5% sul '91. In questo ambito è facile tenere sotto controllo chi sale e chi scende. Al «borsino» '92, le Marche europee hanno preso quota a tutto svantaggio delle giapponesi, passate nell'arco di pochi anni dal 30 al 21% del mercato totale. L'attuale momento «europeista» è favorevole anche alle Case italiane. Il Gruppo Fiat ha totalizzato nel 1992, circa 41 mila consegne di cui 30.000 Fiat, 9.000 Alfa Romeo e 2.000 Lancia.

La prerogativa di «mercato di conquista» più il fatto di aprire la stagione espositiva europea del 1993 ha posto al centro dell'attenzione l'«Auto Rai». (Rai è l'associazione olandese dell'industria auto e ciclo, di cui ricorre il centenario, ndr) in corso ad Amsterdam. In questo contesto appare quindi abbastanza logica la scelta di Peugeot e Volvo di presentare qui, in «prima mon-



Le due «regine» dell'«Auto Rai». La «306» (a sinistra) sarà in commercio in Italia dal 12 marzo. Sotto la «compatta» Volvo 850 Station Wagon. Da noi arriverà in settembre.



diale», i propri nuovi gioielli che entro poche settimane saranno sulle strade di mezza Europa. La Casa francese si è accaparrata gran parte della Hollandhall per esporre la «306», la nuova berlina del segmento «C» che sostituisce la «309». È una due volumi, cinque porte, molto compatta che richiama nello stile esterno un po' tutte le vetture Peugeot già in commercio. Il frontale molto abbassato riporta alla «405», mentre il posteriore con grande portellone che ingloba le luci di segnalazione e il lunotto molto inclinato e bombato è un mix di «106» e «205». Nell'insieme il design della carrozzeria è piacevole e decisamente Peugeot (come richiesto da «spapa» Calvet, presidente del Gruppo PSA), ma per forza di cose anche non particolarmente originale. Internamente, invece, la mano di Pininfarina si fa sentire, anche se, a nostro avviso, l'uso massiccio di materiali plastici ruvidi non le rende merito. E tanto meno ci piace il cruscotto spigoloso e sporgente verso il volante («regolabile in altezza su tutte le versioni»). Ma questo è il nostro, personalissimo, giudizio. La «306», attualmente prodotta a Poissy e presto anche a Ryton (Inghilterra) e Villaverde (Spagna) con un obiettivo di 2500 vetture al giorno, sarà commercializzata dal 18 febbraio in Francia e dal 12 marzo

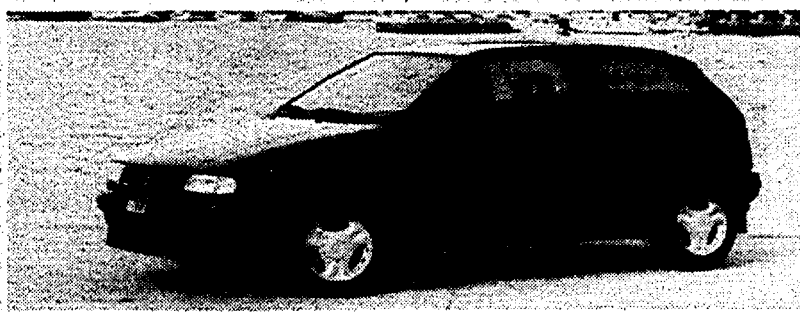
Stesso nome del precedente modello per la compatta della Seat. Gamma ampia e al «top»

Nuova Ibiza, in nome della sicurezza

MILANO. A vedere le prime foto ufficiali diffuse da Seat Italia, la nuova «Ibiza» - che continuerà a chiamarsi come il modello precedente - è davvero niente male. Anche se non riesce, a nostro avviso, a scrolarsi di dosso l'appartenenza al Gruppo Volkswagen. La «germanità» di questa vettura compatta (lunga 3,81 metri, larga 1,64 e alta 1,44) è particolarmente evidente nella parte posteriore caratterizzata da un lunotto piuttosto portato verso l'alto. Non ce ne vogliamo togliere, ma la nuova Ibiza (il designer torinese aveva già firmato, per la Casa spagnola, lo stile della Toledo).

Nata da zero, la Ibiza che verrà commercializzata in tutta Europa a partire dalla fine del primo trimestre, si basa su un pianale totalmente nuovo. Priorità assoluta del progetto «Ibiza 2» è la sicurezza, attiva e passiva.

In questo campo - a quanto si legge dalla nota stampa di Seat Italia - i tecnici della nuova fabbrica di Martorell hanno fatto davvero tanto. L'elenco è piuttosto lungo: air-bag per il conducente e il passeggero, doppie barre di rinforzo nelle portiere, sistema antibloccaggio «Abs» e antipattinamento



Nella nuova Ibiza (sopra e in alto a destra) lo stile Giugiaro. Sotto a destra, la Toledo 1600 GL gamma '93

Toledo anno modello 1993 l'ammiraglia si fa più ricca

MILANO. La Toledo, ammiraglia di Casa Seat, con il «modello 1993» offre una gamma ancora più articolata e ricca, e presenta alcune modifiche di prodotto tese a rendere ancor più attraente la berlina che, nel suo primo anno di vita, ha ottenuto in Italia un significativo successo: a fine dicembre 1992 erano 22.000 le Toledo circolanti nel nostro

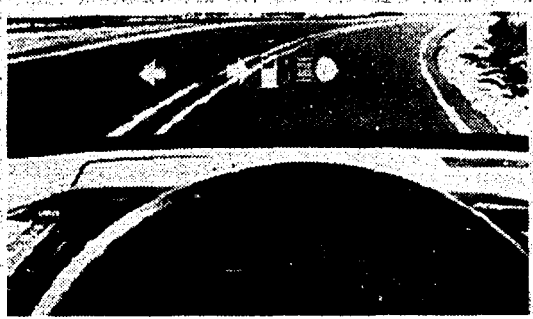
paese. In consegna già da alcuni giorni, la Toledo '93 offre una scelta tra ventidue versioni in allestimenti GL, GLX e GT. Qualità, dotazioni, prestazioni e affidabilità sono le caratteristiche già note all'utenza italiana. Oggi le dotazioni di serie vengono ancora migliorate così da rendere ancora più favorevole il contravvolto. A seconda delle versioni,



Detroit e dintorni

Delco Electronics il laboratorio dell'auto futura

INDIANAPOLIS. Una visita fuggitiva al tempio dell'automobilismo americano, la mitica pista di Indianapolis e il suo piccolo museo, ricco di storia dell'automobilismo, ci convince che questo è un popolo che da poca importanza alla sua mancanza di «Storia millenaria» e punta invece sul presente e il futuro. Inutilmente, infatti, abbiamo cercato un catalogo del museo, di vetture che davvero hanno fatto epoca nella Formula Indy, e non solo. Abbiamo trovato solo la riproduzione esatta della più recente vincitrice della 500 Mi-

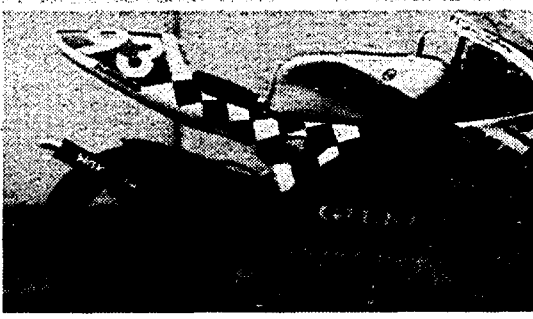


che sembra un reparto rianimazione per cardiopatologi, un laboratorio spaziale. Tant'è vero che fanno anche ricerca per l'aviazione civile e militare. Il cuore della Delco è infatti il primo piano, al cui centro sta il grande laboratorio, completamente asettico, nel quale si lavora travestiti da esploratori lunari e dal quale escono, ad esempio, ogni giorno 800.000 circuiti integrati, 12.800 iniezioni elettroniche dirette, 7000 moduli di controllo Abs, eccetera. Attualmente è allo studio la riduzione degli spazi tra un microcircuitto e l'altro al di sotto del milionesimo di millimetro. Naturalmente, i fiori all'oc-

Anche Gilera non sfugge alla moda delle moto «Replica»

Pista e strada: molte analogie tra 250 e 125 Gfr

MILANO. Nel motociclismo è sempre più tempo di «Repliche», le copie fedeli dei mezzi impegnati nelle competizioni mondiali ai massimi livelli, e la Gilera naturalmente non fa eccezioni. Se non fosse per le luci, le frecce e il portatarga solo un'occhio attento e allenato potrebbe distinguere a prima vista la nuova Gilera GFR 250 da Gran Premio dalla omonima 125 stradale presentata al Motor Show di Bologna dal Gruppo Piaggio. Sotto il vestito naturalmente



La Gilera 250 GFR. Solo luci, frecce e portatarga la differiscono, esteticamente, dalla monocilindrica 125 GFR

più difficile e contraddittorio come quello delle 125 sportive. A conti fatti in Italia il segmento della GFR 125, dell'Aprilia AF1, della Honda NSR, della Suzuki Gamma e della Yamaha TZR è ancora il più importante in assoluto, ma sta subendo un radicale ridimensionamento. Le moto per i sedicenni insomma tirano sempre meno e così la loro quota di mercato è passata dal 36% netto del 1991 al 29,2 dello scorso anno. Colpa dei costi elevati (la Gilera GFR 125, al vertice della categoria, non è lontana dai 7 milioni di lire), ma anche le notevoli presta-

zioni, con molte delle attuali 125 sportive che superano i 180 km orari effettivi, suscitano perplessità. Al punto che c'è chi invoca una legge europea per limitare decisamente potenze e velocità. Sull'altro fronte, quello del Motomondiale 250, la sfida è sempre tra Gilera, Aprilia, Honda, Suzuki e Yamaha. Proprio dalla Gilera, tornata al Gran Premio nel 1992 dopo trentacinque anni di «effusione», si attendono i primi risultati concreti. Sulla carta, tutto il potenziale del Gruppo Piaggio, il più grosso costruttore europeo di

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Una questione di precedenza

Un capitolo importante del nuovo codice della strada riguarda «la precedenza», regolata dall'art. 145.

Il legislatore ha disciplinato, anche in questo caso, le varie ipotesi, adeguando le soluzioni legislative ai prevalenti indirizzi giurisprudenziali che si erano formati sotto l'imperio del vecchio codice della strada. Si è voluto così impedire che un involuto giurisprudenziale diverso a causa di una formulazione normativa non troppo chiara, rendesse difficile per l'utente della strada la conoscenza dei propri obblighi. L'innovazione più importante riguarda la manovra di svolta per immettersi in luogo privato e non soggetto a pubblico passaggio.

In precedenza la giurisprudenza si era divisa adottando diverse soluzioni: la svolta in luogo privato costituiva un'immersione nel flusso della circolazione e, quindi, chi la compiva doveva dare la precedenza ai veicoli circolanti sulla strada nei due sensi; doveva fermarsi sul margine destro della carreggiata e compiere la manovra quando vi fosse la ragionevole certezza che la stessa non creava pericolo o intralcio alla circolazione.

Per quanto riguarda i distributori di benzina, una parte della giurisprudenza aveva ritenuto che, essendo gli stessi soggetti a pubblico passaggio (chiunque, infatti, vi poteva accedere per rifornirsi di carburante), non andava applicato tale principio e la manovra doveva compiersi nel rispetto della svolta su strada pubblica posta a sinistra; avvicinarsi all'asse stradale, previa segnalazione della manovra, e compierla rispettando la precedenza dei soli veicoli in-

triaci (che venivano cioè a trovarsi sulla destra di chi svoltava) e non anche di quelli che seguivano.

Tutto ciò aveva finito per creare confusione fra gli automobilisti, i quali non sapevano a quale tesi interpretativa fare riferimento.

Il nuovo codice ha sciolto l'enigma: qualsiasi manovra di svolta, indipendentemente dal luogo in cui si deve immettere o recare, va effettuata, per segnalazione tempestiva, accostandosi lentamente all'asse stradale ed avendo sempre di mira lo svolgersi del traffico, che dovrà risultare non compromesso o seriamente intralciato dalla manovra.

Viene ribadito il principio che chi circola sulla strada ha diritto di precedenza rispetto a chi vi si immette da sbocchi non soggetti a pubblico passaggio. In proposito si tratta di sapere come è considerata l'area del distributore di benzina, tenuto conto della precedente giurisprudenza che aveva così deciso: «in tema di precedenza tra veicoli, non deve considerarsi luogo non soggetto a passaggio pubblico, l'area in cui tutti possono accedere senza preventiva autorizzazione del proprietario e che sia quindi aperta all'uso indiscriminato della collettività» (Cassazione 29.12.1977, Hochleitner in Riv. pen. 1978, 706).

In vendita i Volkswagen Trasporter e Caravelle Syncro



Da una settimana sono in vendita in Italia i nuovi Volkswagen Transporter e Caravelle Syncro (nella foto). Entrambi vengono offerti con motorizzazione Diesel cinque cilindri di 2,4 litri (2370 cc, 78 cv) e benzina di 2,5 litri (2461 cc, 110 cv) e con trazione integrale permanente Syncro. Il Transporter 4x4 è disponibile in sette diverse versioni: Autotelaio, Camioncino, Furgone, Furgone vetrinato, Giardinetta, California e Ambulanza. Gli equipaggiamenti sono gli stessi del Transporter e del Caravelle a trazione anteriore (con in più, in opzione, il bloccaggio del differenziale posteriore), rispetto ai quali il prezzo sale di circa 5 milioni di lire.

Patenti per i sordomuti: prova scritta

In una interrogazione parlamentare al ministro dei Trasporti, Tesini, si chiede di modificare le procedure per gli esami di guida per le categorie A e B speciali, semplificando le prove per alcuni portatori di handicap.

In commercio nuova Innocenti Elba 1.5 ie tre porte

Viene commercializzata in questi giorni la nuova Innocenti Elba 1.5 ie, tre porte. Per le sue caratteristiche di economicità di gestione, affidabilità e capacità di trasporto è destinata soprattutto ad aziende, artigiani e «normali» offre cinque posti, la capacità di carico aumenta da 490 a 1430 litri. Il motore a benzina, catalizzato, è lo stesso quattro cilindri di 1498 cc da 76 cv con gestione elettronica di accensione e iniezione, della versione a cinque porte. Di serie: specchio esterno destro regolabile all'interno, fari allo iodio, portapacchi tipo America, sedili anteriori reclinabili, appoggiatesta, vetri laterali a compasso, lunotto termico. 14.390.000 lire il prezzo chiavi in mano.

In Maremma le selezioni internazionali Camel Trophy

Dal 17 al 21 febbraio si terranno in Maremma presso la tenuta «Terzi d'Ombrone» a Poggia del Tasso di Cinigiano (Grosseto) le selezioni internazionali da cui uscirà il gruppo di atleti che parteciperanno al Camel Trophy

prendono parte sedici nazioni ognuna con due equipaggi.