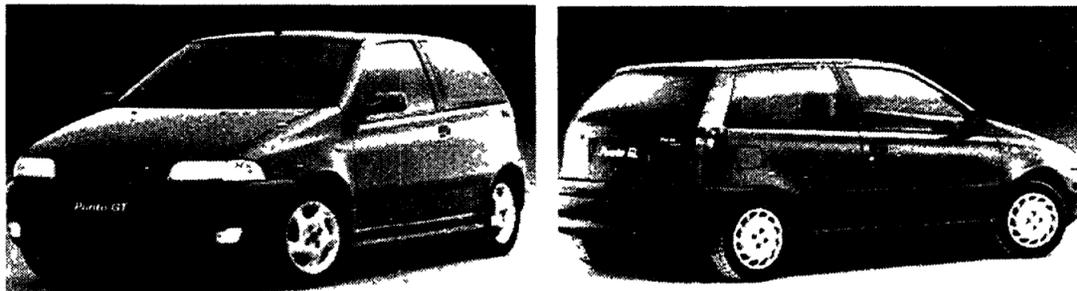




Per la nuova due volumi Fiat obiettivi ambiziosi: bissare il successo della Uno Trenta versioni, nuovi motori

In vendita dal 6 novembre Concorrenziale il prezzo d'accesso: 14.350.000 lire Al top la sportiva GT 136 cv



Si deve a Giugiaro il design esterno della Punto di cui vediamo la GT e la EL che contrassegna la versione «55» 6 Speed Sotto la bella Cabrio «by Bertone»

Punto, la «prima della classe»

Grandi ambizioni per la Punto. La neonata, in vendita dal 6 novembre, sarà «la prima della classe». Dovrà ripetere il successo della Uno, ancora a listino «almeno per tutto il '94». Quasi tutte le trenta versioni disponibili al lancio, tranne la 1.6 in consegna a gennaio e la Cabrio «by Bertone» pronta in primavera. Azzeccata la politica dei prezzi: si parte da 14.350.000 lire, chiavi in mano.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

TORINO Punto «la prima della classe». Paolo Cantarella non ha avuto tentennamenti nel pronunciare obiettivi alti per la nuova nata di Casa Fiat. E infatti a sottolineare l'importanza che l'evento riveste per il futuro della marca tonnese — e non solo per questa — è sceso in campo lo stesso Gianni Agnelli che ha detto di credere nella Punto, «compendio di un secolo di cultura automobilistica tonnese».

Questo è il quarto — dopo Alfa 155, Fiat Cinquecento e nuova Lancia Delta — dei 18 nuovi modelli promessi da Fiat Auto entro il Duemila, ma sicuramente è il più importante e strategico nel programma del Gruppo (a dicembre sarà la volta del Coupé Fiat e dell'Alfa 164 4x4, l'anno prossimo arriveranno la Alfa 33 coupé e spider e due nuove Lancia). Solo per il prodotto sono stati investiti 2500 miliardi di lire su un totale di 5600 miliardi nei quali rientra anche la quota tonnese per il nuovo stabilimento di Meli che dal prossimo gennaio dovrà assorbire la maggior parte della produzione Punto, che viene costruita anche a Mirafiori e a Termini Imerese (e dal '95 in Algeria), in due ore meno della Uno (14 contro 16 ore).

Evidente, dunque, che pure gli obiettivi di vendita sono ambiziosi: 80-100 mila unità negli ultimi due mesi di quest'anno per passare nel 1994 a 350-400 mila consegne. Il lancio commerciale, come sappiamo, avverrà il 6 novembre contemporaneamente (è la prima volta nella storia dei modelli Fiat) in Italia, Francia e Germania, e nei cinque mesi successivi sui principali mercati europei e mediterranei, cui è destinato il 45-50% della produzione. Nelle aspettative di Corso Marconi la Punto dovrà ripetere e superare il successo della Uno («a listino, con un numero ridotto di versioni, almeno per tutto il 1994», assicura Cantarella), venduta già in oltre sei milioni di esemplari.

Anche per questa ragione, le circa trenta versioni che compongono la gamma saranno disponibili già al lancio, ad eccezione della 1600 di 90 cv in consegna all'inizio del '94 e della bella Cabrio disegnata e prodotta per Fiat dalla Carrozzeria Bertone che sarà commercializzata la prossima primavera. Indovinata ci sembra la politica dei prezzi, chiavi in mano, che parte da un concorrenziale 14.350.000 lire della versione base per raggiungere attraverso un ampio ventaglio di offerte (24 milioni e 450 mila lire della GT Premesso che per la Punto sono stati profusi grandi sforzi in materia di sicurezza attiva e passiva onde ga-

«ELX» disponibile sulle 75 e TD tre e cinque porte «GT» per la parte sportiva attualmente al top della gamma che ha di serie anche Abs, volante e sedile guida regolabili in altezza, ruote in lega leggera con pneumatici maggiorati.

In comune hanno tergicristallo, cristalli atermici, cinture anteriori con pretensionatore e regolabili in altezza. L'idroguida («servosterzo») è di serie su GT, TD e 75 HSD sigla che sta per «high safety drive», letteralmente guida ad alta sicurezza in quanto è dotata di serie anche di appoggiatesta posteriori Abs (come sulla GT) e airbag al volante. Il cuscino a espansione è però disponibile in opzione su tutta la gamma Punto sia per il guidatore sia per il passeggero.

GAMMA MOTORI. I propulsori, cinque a benzina e uno a gasolio coprono cilin-

drate da 1108 a 1698 cc con potenze da 55 a 136 cv. Di questi i motori 1.2 SPI e MPI (a iniezione single e multipoint) sono totalmente inediti anche se appartengono alla collaudata famiglia Fire gli altri sono stati rinnovati e potenziati.

La motorizzazione base è la Fire 1.2 SPI, motore quattro cilindri in linea di 1108 cc dotato di albero a otto contrappesi con volano smorzatore, che eroga 55 cv a 5500 giri/minuto ha una coppia massima di 8,7 kgm a 3500 giri, consente una velocità di 150 km/h (come nelle versioni ED e 6Speed) ed è quindi adatta ai neopatentati. Il Fire 1.2 SPI di 1242 cc eroga 60 cv a 5500 giri la coppia è di 10 kgm a 3000 giri la velocità è raggiungibile a 160 km/h, il 2.0 MPI eroga 75 cv a 6000 giri (con una potenza specifica di 60 cv/litro) dispone di una coppia di 11 kgm a 4000 giri e

consente velocità di 170 km/h con una accelerazione 0-100 km/h in 12 secondi. Il 1600 multipoint (1581 cc) eroga 90 cv a 5750 giri e consente di raggiungere i 178 km/h e i 100 km/h da fermo in 11,5 secondi. Il Turbo 1.4 che equipaggia la GT è il più brillante: il 4 cilindri di 1372 cc — dotato di sistema elettronico di gestione integrato con sensore di detonazione che controlla anche la sovralimentazione — eroga 136 cv a 5750 giri con una potenza specifica di 100 cv/litro dispone di una coppia massima di 21,2 kgm a 3000 giri, e consente di superare i 200 km/h in 9,2 secondi. Infine il motore Turbo Diesel 1.7 (1698 cc) eroga 72 cv a 4500 giri ha una coppia di 14 kgm a 2500 giri 163 km/h la velocità raggiungibile



Passeggeri sicuri e protetti nella «cellula» indeformabile

TORINO Abbiamo sempre imputato alla Fiat di essere arrivata in ritardo, rispetto ai concorrenti, in merito alle dotazioni di sicurezza. Questa volta, invece, dobbiamo inchinarci di fronte all'enorme impegno profuso in questo settore per fare della Punto una delle vetture più sicure del segmento B. È vero che certi dispositivi come l'Abs che non caldegiamo molto più degli air-bag, potrebbero essere previsti già in primo equipaggiamento e non solo sulle versioni alto di gamma. Ma il fatto che comunque siano disponibili, seppure con sovrapprezzo, su tutta la gamma è un notevole passo avanti rispetto alle precedenti politiche commerciali di Corso Marconi.

Già in fase di progettazione e sviluppo della nuova due volumi, i tecnici hanno lavorato ispirandosi alla filosofia della «sicurezza integrale» cioè pensando ogni particolare, meccanico e non, in funzione di una sistematica eliminazione di ogni potenziale fonte di «retta di pericolo». Questo significa che insieme alla nuova geometria delle sospensioni (a ruote indipendenti anteriori tipo McPherson posteriori a bracci oscillanti tirati) si è pensato anche ai sedili antiaffondamento, alla visibilità alla luminosità e all'insonorizzazione dell'abitacolo, all'ergonomia di tutti i comandi. Allo stesso modo il nuovo sterzo a cremagliera con rapporto va-

riabile i nuovi gruppi cambio (più precisi e pronti nella risposta) o l'impianto frenante a dischi-tamburi con correttore di frenata hanno avuto l'identica grande attenzione della rigidità torsionale e flessionale della scocca (basata su un pianale e un telaio completamente nuovi) della sua «deformabilità programmata» raggiunta attraverso severe prove di crash in tutte le condizioni della sua capacità di assorbimento dei micro-urti e dei nu-

merosi rinforzi. Tutto ciò ha portato alla «costruzione» di una «cellula di protezione» indeformabile cui si aggiungono cinture di sicurezza con pretensionatore e regolabili in altezza volante e piantone sterzo collassibili e ad assorbimento di energia interuttore inziale antideflusso del carburante, speciali rivestimenti per la marmitta catalitica. E forse non abbiamo detto tutto.

Il Nolan N37, uno dei più nuovi e diffusi caschi integrali della Nolan Helmets si rinnova offrendo una nuova versione Rainbow caratterizzata da una originalissima colorazione iridescente. Una particolare tecnica di verniciatura consente infatti di mettere in risalto le tonalità del colore in rapporto all'esposizione luminosa. In vendita al pubblico a 287.000 lire il nuovo N37 è dotato di serie oltre al sistema di ventilazione dell'esclusiva climatizzazione JSW brevettata Nolan. Le visiere stampate in Lexan del tipo antigraffio Top Vision sono disponibili in versione neutra specchiata, antiappannante fumé e bronzo scuro.

Prima prova su strada della «55» con l'innovativo cambio a sei marce, idonea ai neopatentati. Guida sportiva, adatta al «misto»

La «6 Speed» strizza l'occhio ai giovani

FERNANDO STRAMBACI

TORINO Sul grande piazzale del Lingotto, la Punto nelle varie versioni, a disposizione per una prima prova su strada erano più di duecento. Ma la morsa tra gli oltre mille giornalisti convenuti a Torino per il lancio di questa bellissima Fiat disegnata da Giugiaro, c'è stata soprattutto per accaparrarsi una Punto 55 6 Speed la prima ed unica macchina del tanto affollato segmento B provvista di cambio meccanico a sei rapporti.

Un primato assoluto questo del cambio a 6 marce per una vettura che di primizie ne vanta a iosa, e che per ora viene riservato soltanto alla Punto con motorizzazione più bassa (quella di 1108 cc e 55 cv) perché nell'attuale configurazione è adeguato soltanto per coppie massime inferiori ai 13 kgm.



Nella foto una vista dell'abitacolo della Punto in allestimento «top» ELX. Si può facilmente notare la spaziosità in particolare la distanza fra sedili anteriori e divanetto posteriore.

La soluzione del cambio a sei marce diffuso soltanto sulle auto da competizione e su qualche auto sportiva alto di gamma, è stata adottata soprattutto pensando ai giovani freschi di patente, perché la sua scalantia, tipica delle moto usate dai ragazzi, consente una guida molto brillante anche in presenza di una motorizzazione con cilindrata e potenza contenute. Questo della Punto 55 6 Speed deriva dal cambio 8-13 kgm a 5 marce adottato per tutte le Punto ad esclusione della GT e lo si apprezza in particolare nei percorsi misti e in salita, perché consente di avere sempre i rapporti giusti in ogni situazione.

I tecnici della Fiat hanno precisato che «la sua rapporto» è stata studiata per poter utilizzare il motore in un intervallo di giri particolarmente favorevole al rendimento globale con benefici effetti anche sui consumi e la breve prova effettuata al volante della 6 Speed ha confermato la bontà della soluzione adottata. Con la prima, che ha un rapporto 3,545:1, si ha un ottimo spunto e con la sesta si scende ad un rapporto di 0,744:1 che contribuisce non poco alla riduzione dei consumi che la Fiat indica, secondo le norme, in 4,7 litri per 100 km ai 90 orari in 6,5 ai 120 e in 7,5 nel ciclo urbano più bassi quindi di quelli della Punto 55 che è il modello base della gamma e allineati con quelli della 55 ED che come dice la sigla stessa che sta per Economy Drive significa guida economica. Soprattutto con questo

Il cambio della 6 Speed «a la manovra di innesto ottimizzata una bassissima rumorosità di funzionamento ed è concepito in modo da escludere la possibilità di inserire contemporaneamente due marce. La guida della Punto 6 Speed si è rivelata tanto divertente da far rammentare che questo tipo di cambio non possa essere adottato anche sulle versioni più potenti. Non è invece escluso che proprio questa versione della Fiat Punto possa diventare in un futuro prossimo la protagonista di gare di formula promozionale a costi che potrebbero anche essere molto contenuti interessando così i tanti giovani appassionati di automobilismo.

A Francoforte la Punto fa la regina. Le altre novità E Peugeot 306 perde il tetto

È persino superfluo sottolineare che al Salone di Francoforte — aperto da domani per la stampa specializzata e da giovedì fino al 19 settembre — la Punto sarà regina dello stand Fiat, e di tutto il Gruppo. All'Alfa infatti, pur presentando le più recenti versioni delle gamme 155 e 164, puntano in particolare sulla 155 V6 Ti, la sportivissima da competizione che sta dominando proprio nel campionato tedesco Velocità Turismo. Alla Lancia più che dall'effetto Punto — si sono fatti contagiare dall'effetto Twingo — una

improvvisa voglia di allegria infatti ha sotto la nuova V10 «Mia» il cui portellone, con uno speciale trattamento cromato, riporta i colori e le fantasie dei investimenti interni. Ovviamente le marche tedesche sono le grandi protagoniste del Salone (ne abbiamo parlato diffusamente la scorsa settimana). Tra le tante concorrenti, la Opel anticipa con la «Scamp» un nuovo concetto di auto per il tempo libero. Si tratta di una compatta 4 posti derivata dalla nuova Corsa e che dalle prime immagini inviateci sembra un piacevole compromesso tra una berlina-

sportiva e un pick-up. Come il modello che l'ha ispirata, la Scamp è dotata di un completo pacchetto sicurezza comprensivo di doppio air-bag «full-size». Se a Francoforte la venuta di appetibilità avrà esito positivo la marca tedesca della GM passerà a produrla a un «conveniente prezzo di acquisto». Altre novità saranno presentate dalla Hyundai che presenta in prima assoluta la Sonata destinata a prendere il posto della Sonata al top della gamma e la nuova Lantra. Quanto mai generoso il pacchetto di nuove proposte della

Peugeot sia per la piccola 106 (la Century al top per eleganza e dotazioni) e la Rallye sia per la 306. La gamma di questo recente di due nuove versioni sportive la S16 e la XSI entrerà in commercio con un due litri il primo plurivalvole di 155 cv. Ma ancora più accattivante è la 306 Cabriolet, realizzata da Pimfanna che in primavera si affiancherà alla 205 Cabrio Priva di roll-bar accessoriata di tutto punto. La scoperta della 306 è proposta con due motorizzazioni 1761 cc di 103 cv e 1998 cc di 123 cv. **FRD**

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Coraggiosa sentenza: il lesò sceglie tra Inail e assicuratore

Una coraggiosa e innovativa sentenza è stata pronunciata dalla III Sez. Civ. della Corte di Cassazione (n. 7577 del 20/6/92) in tema di rivalsa dell'Inail delle somme erogate in favore del danneggiato a seguito di sinistro stradale. Una sentenza della Corte Costituzionale aveva sancito il principio che l'azione di regresso dell'Inail nei confronti del danneggiante non poteva essere esercitata per il danno alla salute per la semplice ragione che il suo diritto è costituito

normalmente protetto dall'art. 32 della Carta. Costituzionale Aveva ritenuto invece che il diritto dell'Inail poteva esercitarsi per le altre voci di danno compreso quello morale. Il meccanismo era il seguente: si valutava quale era il danno civile spettante al danneggiato distinguendo le singole voci (danno biologico patrimoniale morale) su tale ammontare di danno — con esclusione di quello biologico — si esercitava l'azione di regresso dell'Inail fino alla concorrenza della somma della rendita capitalizzata erogata al lesò. Il limite era rappresentato dal fatto che in caso di concorso di colpa del lesò il danneggiante era obbligato al risarcimento non era tenuto a restituire all'Inail più di quanto doveva al lesò. L'eventuale differenza in meno rimaneva a carico dell'Inail.

La giurisprudenza aveva per lungo tempo sostenuto che il danno morale fosse escluso dall'azione di regresso dell'Inail successivamente aveva cambiato orientamento sostenendo che invece il danno dell'Inail poteva esercitarsi anche sui danni morali. Ora la Corte cambia indirizzo — e giustamente — anche se il mutamento avviene quando già vari atti in danno dei lesò sono stati compiuti dall'Inail e quando la legge di riforma della RAuto (ma quando sarà approvata definitivamente) prevede che il lesò possa rinunciare alle indennità Inail ed optare per il risarcimento dovuto dagli assicuratori privati. Ma meglio tardi che mai.

Per compiere una tale inversione di rotta la Corte si è rifatta a una diversa interpretazione dell'art. 1916 c.c. (l'articolo che consente il regresso dell'Inail) sostenendo che se si tiene conto del fatto che l'azione di surrogazione formale diretta contro il terzo incide sostanzialmente sul patrimonio dell'assicurato il quale viene privato in tutto o in parte del suo credito di risarcimento si intende come i limiti dell'azione debbono essere ricercati nel rapporto assicurativo e nella sua funzione indennitaria escludendosi dunque dall'ambito della surrogazione quelle componenti del danno spettanti al danneggiato nei confronti del terzo che siano estranee alla copertura assicurativa.

E poiché il danno morale è considerato estraneo alla copertura assicurativa fornita dall'Inail (che nasce sostanzialmente il danno patrimoniale) l'Istituto non può agire in regresso per tale voce di danno che non riconosce al proprio assicurato. Autorizzare l'azione di regresso anche per tale voce significherebbe scalfire il diritto dell'assicurato all'integrale risarcimento di tale danno in palese contrasto con il principio generale espresso dall'art. 2043 c.c. «con il cui ogni danno ingiusto deve essere risarcito».