



Con l'airbag
sei nuove
versioni
Renault 19 RN

L'airbag sta diventando un accessorio «importante» nel pacchetto sicurezza delle automobili. La crescita della domanda e dell'offerta ha indotto Renault a reinventare la «votata» famiglia RN della gamma «19» che ora con l'adozione di serie del cuscino a espansione si chiama Renault 19 RN Airbag e che, con le dotazioni aggiuntive (servosterzo, condizionatore d'aria), si compone di sei versioni. In vendita a un prezzo (garantito per tre mesi dall'ordine) che parte da 19.800.000 lire se due volumi e 20.480.000 lire se berlina, la nuova RN Airbag è spinta dai motori 1.4 benzina da 80 cavalli (173 km/h) e 1.9 Diesel da 65 cv (161 km/h). L'equipaggiamento include di serie: alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata con telecomando, fendinebbia, tergicristallo, predisposizione autoradio. Fra gli optional: Abs, tetto apribile elettrico, sedile integrato per bambini, radio 4x6w con satellite al volante. Su tutto il resto della gamma 19, inoltre, l'airbag può essere richiesto in opzione con un sovrapprezzo di 800.000 lire.

L'Astra Cabrio in vendita a giorni (29.370.000 lire)

A fine mese cominceranno anche in Italia le consegne della bella versione scoperta della Opel Astra, disegnata e prodotta per la marca tedesca della GM da Nuccio Bertone. Equipaggiata con un brillante quattro cilindri multivalore di 1.4 litri a iniezione elettronica multipoint che eroga 82 cv di potenza, l'Astra Cabrio viene offerta al pubblico al prezzo chiavi in mano di 29.370.000 lire. Dalla berlina alla Astra Cabrio, priva di roll-bar, muta il sistema integrato di sicurezza cui si possono aggiungere in opzione Abs e airbag «full size» per il guidatore.

Suzuki Maruti lancia in Italia la versione speciale «City»

Autepò, importatore e distributore in Italia dei veicoli Suzuki, lancia in questi giorni sul nostro mercato una versione speciale della piccola Maruti, denominata «City». Caratterizzata dai nuovi colori di carrozzeria blu, verde e grigio metallizzato, nella versione standard offre di serie i vetri elettrici, mentre in quella «de luxe» ha anche l'aria condizionata (Maruti è stata la prima city-car, solo 3,30 metri e cinque porte, ad offrire il condizionatore di serie). I prezzi Iva inclusa sono di lire 10.300.000 e 11.300.000.

Laserline 850 allarme antifurto «Intelligente» per la moto

Dopo due anni di studi e prove, la Laserline ha messo a punto un sistema elettronico di allarme antifurto «molto intelligente» per la moto che viene commercializzato in questi giorni al prezzo di lire 185.000, Iva e montaggio esclusi. Si chiama «Laserline 850» e si compone di una centrale elettronica, una sirena e un telecomando. A differenza di altri dispositivi già in commercio non sempre efficaci contro il furto e in 10 secondi fa scattare l'allarme ad ogni tentativo di manomissione e di rimozione della moto grazie a un esclusivo sistema «antisollevamento a lettura foto-ottica». I suoi sensori, infatti, sono in grado di rilevare le variazioni di inclinazione (longitudinali e trasversali) e le eventuali percussioni non accidentali. L'«850», infine, è dotato di «funzioni autodiagnosi» ed è predisposto per il montaggio sia orizzontale sia verticale.

**IL LEGALE
FRANCO ASSANTE**

Danni: in giudizio anche il guidatore

L'art. 18 della legge 990/69 consente al danneggiato l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore, ma l'art. 23 la subordina alla chiamata in giudizio del responsabile del danno. Poiché la norma aveva dato luogo a diversità di giudizi, l'11 luglio 1984, con sentenza n. 4055, intervennero le Sezioni Unite della Corte di Cassazione, fissando il principio che per «responsabile del danno» doveva intendersi il solo proprietario del veicolo. La Corte era giunta a tali conclusioni in virtù della seguente motivazione: a) la legge aveva parlato del responsabile del danno al singolare; b) poiché nelle obbligazioni solidali (che si realizzano quando più persone sono tutte tenute al pagamento di un danno) non sussiste l'obbligo di chiamare in giudizio tutte le parti obbligate (basta convenire una, salvo il diritto di questa di farsi restituire dagli altri obbligati quanto pagato in loro vece in virtù della solidarietà), il dovere giuridico di chiamare in giudizio il «responsabile del danno» rappresenta una deroga al principio generale, che non può pertanto essere interpretata estensivamente. Partendo da tali premesse, pur riaffermando l'obbligo dei soggetti responsabili al risarcimento dei danni, la Corte aveva ritenuto che il dettato della norma si rinvolveva adempito citando in giudizio il solo proprietario del veicolo. La soluzione aveva dato luogo a critiche da parte di autorevole dottrina, ma finora la giurisprudenza si è adeguata al precetto delle Sezioni Unite. Ora il principio è rimesso in discussione dalla III sez. della Cassazione (sent. 10 giugno 1992, n. 7130), la quale ha stabilito che in giudizio «non deve essere chiamato il solo proprietario del veicolo o natante, assicurato (o tenuto all'assicurazione)», ma anche il conducente perché solo questa interpretazione estensiva della norma è coerente con la ragione della deroga al principio della facoltatività del litesconsorzio nelle obbligazioni solidali da esse prevista, che è quella di evitare le proliferazioni dei giudizi e la difformità dei giudizi, anche in funzione dell'opportunità di facilitare le azioni di rivalsa o di surroga dell'assicuratore, piuttosto che quella di assicurare la partecipazione al giudizio di entrambe le parti del rapporto assicurativo. Principio non accettato dalla sentenza delle Sezioni Unite, ma che certo risolve problemi pratici, che il Magistrato è tenuto a valutare al fine di evitare la duplicazione di giudizi, con aumento della conflittualità e delle spese legali.

Cilindrate giù, promozioni su

Doppio compleanno Toyota: al via la filiale italiana e il nuovo modello «Carina» di nome e di fatto europea per il 70%

La giapponese Toyota avvia la sua attività di vendita diretta in Italia con il lancio di una nuova gamma di vetture. Si tratta della Carina E, con cilindrata di 1.6 e 2 litri. Costruite in Inghilterra, queste vetture utilizzano per oltre il 70 per cento componenti europee. Anche due aziende della Fiat, la Toksid e la Magneti Marelli, tra i principali fornitori. Le Carina E, molto ben accessoriate, hanno prezzi interessanti.

In tempi di «vacche magre» generalmente si scontrano due linee di pensiero: quella che suggerisce di stare buoni e tranquilli in attesa di tempi migliori, e quella opposta, appartenente alla cultura industriale, che impone di darsi da fare, di reagire. E' questa seconda la strada scelta dall'industria automobilistica occidentale. Mai come quest'anno si sono moltiplicati i lanci di nuovi modelli - e soprattutto di modelli nei segmenti «importanti» - i rinnovamenti di gamma, le promozioni commerciali. Di pari passo con le mutate esigenze dei consumatori, si è inoltre assistito a un tendenziale abbassamento delle cilindrata d'accesso alle gamme medio-alte, insieme al contemporaneo innalzamento degli equipaggiamenti standard su tutti i modelli. Esempi concreti di queste tendenze ce ne sono diversi anche solo nelle ultime settimane. Sotto il profilo del prodotto, dopo la presentazione della Fiat Punto (che sarà in vendita dal 6 novembre) è stata la volta dell'ampliamento delle famiglie Ford Fiesta e Citroën Xantia, della nuova Toyota Carina E e della rinnovata gamma Hyundai Lantra. Delle ultime tre parliamo in questa pagina. Da notare che in tutti e tre i casi entrano tre motorizzazioni «base» di 1600 cc e aumentano le dotazioni di serie, specie per quanto riguarda la sicurezza, con l'adozione di accessori finora offerti in opzione. Ugualmente agguerrite sono le iniziative promozionali, a difesa del mercato e del consumatore. Poco meno di un mese fa Nissan Italia ha annunciato il programma di tagliandi gratuiti per chi acquista una Primera. Ford, a sua volta, ha ufficializzato per la gamma Fiesta '94 (in commercio da due giorni) due mesi di vendita a «prezzo di lancio», cioè scontato in origine. Ancora una Casa giapponese, la Toyota, ha annunciato di assumersi in toto gli oneri dei 6 tagliandi ogni 10.000 km, compreso cambio olio e pastiglie freni e manodopera, previsti per la manutenzione della nuova «Carina E». Infine, la volontà di tranquillizzare l'acquirente ha ispirato alla Rover una formula che consente al cliente di cambiare, entro un mese dall'acquisto, la propria vettura con un'altra di pari o superiore gamma senza perderci una lira.

FERNANDO STRAMBACI
Da Roma a Porto Ercole. Da Roma a Porto Ercole è ritorno per saggiare su strada le qualità della Toyota Carina E, nelle versioni 1.6 GLi e 2.0 GTi, la cui commercializzazione in Italia segna l'inizio della attività diretta della Toyota Motor Italia spa, dopo che i fratelli Fattori hanno aperto la strada alle importazioni delle macchine della più importante Casa automobilistica giapponese. La E che segue il nome di queste vetture di gamma media sintetizza lo slogan di «Excellence in Europe» e sta anche a significare che le Carina vengono costruite in Europa, come ha ricordato il signor Hisao Kubota, presidente ed amministratore delegato della Toyota Motor Italia.



Le gamme medio-alte di Hyundai e Citroën si rinnovano e ampliano. A sinistra evidente il restyling della Lantra ora proposta con motori a benzina di 1.6 e 1.8 litri. Nuove motorizzazioni benzina 1600, 1.9 Diesel (nella foto) e Turbodiesel per la Xantia. In alto, le nuove giapponesi Carina E: in primo piano la 2.0 GTi e dietro la 1.6 GLi

E' tale la preoccupazione dei giapponesi di non apparire come invasori dei nostri mercati che i rappresentanti della Casa con il marchio delle tre ellissi hanno pensato bene di sottolineare che questa nuova Toyota, oltre che venir costruita negli stabilimenti inglesi di Burnaston e di Deeside (nei quali dovrebbe presto raggiungere una cadenza di 200 mila unità l'anno), si caratterizza anche per il fatto che viene assemblata con il 70 per cento di componenti europee. Non solo: hanno voluto anche precisare che il monoblocco del motore a quattro cilindri viene fornito dalla torinese Texid, che come si sa è al 100 per cento Fiat, e ricordare che i condizionatori della vettura sono frutto di una joint-venture tra la Nipponden (Toyota) e la Magneti Marelli (Fiat).

dispone di serie di barre di protezione laterale, servosterzo, volante regolabile ad assorbimento di energia, Abs e predisposizione radio. Questa versione, che può raggiungere i 195 orari, viene offerta a 24,7 milioni di lire. Al top della gamma Carina E c'è la 2.0 GTi (motore di 1.998 cc, 158 cv, 18,9 km di coppia) offerta a 37,6 milioni. Può raggiungere i 215 km/h ed ha di serie anche particolari sospensioni «super strute» e cerchi in lega. Per tutta la gamma, la Toyota Motor Italia offre in opzione air-bag, condizionatore e tetto apribile.

«Consentitemi di fare un augurio alla Punto. Che abbia successo». Il pensiero di Giulio Del Pietro, amministratore delegato di Hyundai Automobili Italia (da luglio inglobata nel Gruppo Koelliker), corre alla nuova Fiat e agli effetti che un suo successo commerciale potrà creare «per stimolare il mercato in modo sano e contribuire ad eliminare il ricorso «selvaggio» alle promozioni. Del Pietro è un convinto assertore della qualità globale del prodotto come carta vincente. E per dimostrarlo ha chiamato a raccolta sulle sponde del lago di Bracciano la stampa specializzata cui ha presentato la nuova gamma Lantra 1994. Essa si compone di due motorizzazioni a benzina (entrambe con propulsori 4 cilindri bialbero con contralberi di equilibratura, alimentazione a iniezione elettronica multipoint e distribuzione 16 valvole) e di tre allestimenti GLS e GLSA abbinati al motore 1.6 litri (1596 cc, 114 cv, 195 km/h) e GT per la 1.8 litri (1836 cc, 126 cv, 200 km/h).

La prima ha già avviato «Formula Primera» che assicura agli acquirenti di questo modello tre anni di tagliandi «a costo zero» oltre le normali garanzie 3 anni o 100.000 km, 3 anni sulla verniciatura, 6 anni sulla corrosione perforante. La neonata Toyota Motor Italia, per festeggiare l'apertura della filiale e il lancio di «Carina E», offre a chi comprerà la nuova berlina giapponese la garanzia 3 anni o 100.000 km e soprattutto la gratuità di 6 tagliandi (compresi il cambio olio e pastiglie freni, la manodopera e quantaltro) previsti ogni 10.000 chilometri. A conti fatti, si stima in 1.800.000 lire il risparmio garantito ad ogni cliente di «Carina E».

Certo che la Carina E è una vettura con tutte le carte in regola. Piacevole nella linea, che quindi non contrasta con il nome, è rifinita molto bene, è superaccessoriata e assicura eccellenti prestazioni. La prova su strada ha evidenziato soltanto tre piccoli «no»: una leggera tendenza al sottosterzo nella guida veloce sul misto, una certa rumorosità di marcia derivante dai motori plurivalvole e, ci sia consentito, una disposizione del posacenere che, se non si rinuncia a fumare (oppure molti ritengono opportuno), può rivelarsi molto fastidiosa se non, addirittura, pericolosa durante la guida. Gli ottanta concessionari Toyota in Italia hanno, comunque, a disposizione una vettura con non dovrebbe rendere loro difficile conquistarsi clienti e conservarseli. Delle quattro versioni disponibili, già quella di base, la Carina E 1.6 GLi con motore di 1.587 cc, potenza di 115 cv e coppia di 14,8 kgm,

tra, soprattutto per quanto riguarda il «controllore»: 22.900.000 lire la GLS, 26.700.000 la GLSA e 27.700.000 lire la GT a fronte di dotazioni di serie molto ricche che annoverano servosterzo, quattro alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, comandi interni di apertura bagagliaio (molto ampio) e sportello serbatoio carburante (di 52 litri), vetri atermici, lunotto termico, predisposizione autoradio, e per le GLSA e GT anche aria condizionata e Abs. La Lantra '94 ha subito una quarantina di modifiche rivolte soprattutto all'ammendamento della linea e al miglioramento della sicurezza, del rispetto ambientale (niente amianto nei freni, niente Cfc nei condizionatori d'aria) e del comfort di guida. Le più sostanziali riguardano la carrozzeria, ora più aerodinamica, grazie al completo restyling del frontale e della parte posteriore che al posto della fascia

riflettente presenta nuovi gruppi ottici di grandi dimensioni. A proposito di misure, quelle ora ottenute sono leggermente superiori rispetto al modello precedente: è più lunga di 30 millimetri (4388 mm) e più larga di 11 (1686 mm), mentre conserva la stessa altezza di 1385 mm. Il passo di 2500 mm garantisce una eccellente abitabilità per cinque persone. Nessuna modifica importante è stata invece apportata alla sofisticata meccanica che conta, tra l'altro, su sospensioni a quattro ruote indipendenti (anteriore tipo McPherson con barra stabilizzatrice e posteriore con barra di torsione e collegamenti tri-link) e su un impianto frenante servosistemo disco-tamburo nella versione base GLS e a quattro dischi (anteriore autovelocitanti) integrati di serie con l'Abs negli allestimenti GLSA e GT. Il buon assetto di guida, l'eccellente tenuta di strada e la frenata ben modulata sono peraltro una caratteristica nota della Lantra - e in genere ai modelli Hyundai - come abbiamo constatato anche in questa occasione sulle strade tortuose e sconnesse dell'entroterra romano-terinese dove abbiamo apprezzato la brillantezza e l'elasticità dei motori. **R.D.**

Volvo, qualità e prezzo «da competizione»

BOLOGNA. Reduce dai fasti dell'annunciata fusione con Renault, Volvo pensa al concreto immediato, che per l'Italia significa una gamma 1994 con modelli rinnovati e nuovi arrivi. Come per quasi tutti i costruttori, anche la Casa svedese deve fare i conti con un mercato in consistente «rosso». I segmenti in cui è presente Volvo sono calati nei primi sei mesi '93 complessivamente del 26% e, in volume, di 86.043 vetture. Nello stesso periodo

pendono molto dalle sue «famigliari». Della 850 SW abbiamo già avuto modo di magnificare le doti di grande silenziosità e, nel caso della versione con motore di 2,5 litri (motore 5 cilindri 20 valvole), anche di brillantezza in ripresa dai bassi regimi. Della 2.0 litri (143 cv) avremo occasione di riparlare, avendola in prova in questi giorni. Se la sicurezza è una prerogativa «storica» di Volvo, non di meno rientra nella tradizione la grande attenzione al rapporto prezzo-qualità. Sia ben chiaro, per vetture di questi segmenti non si tratta mai «di noc-

cioline». Ma chi ha la possibilità di investire dai 30 ai 50 milioni farà bene a considerare i vantaggi delle Volvo. La 850 SW GLT, per esempio, con 47.500.000 lire «chiavi in mano» - comprensivi tra l'altro di Abs, climatizzatore elettronico, cerchi in lega e antislittamento - costa 3.100.000 lire meno della Lancia Thema LS (stesse dotazioni) e ben 13.700.000 lire meno della Mercedes 200 TE che diventa 15 milioni a parità di equipaggiamento. Cioè, una Fiat Punto di differenza! **I.R.D.**



Tra le novità della gamma Volvo '94 il restyling dei modelli 440 Turbo (a sinistra) e 460 berlina (a destra)