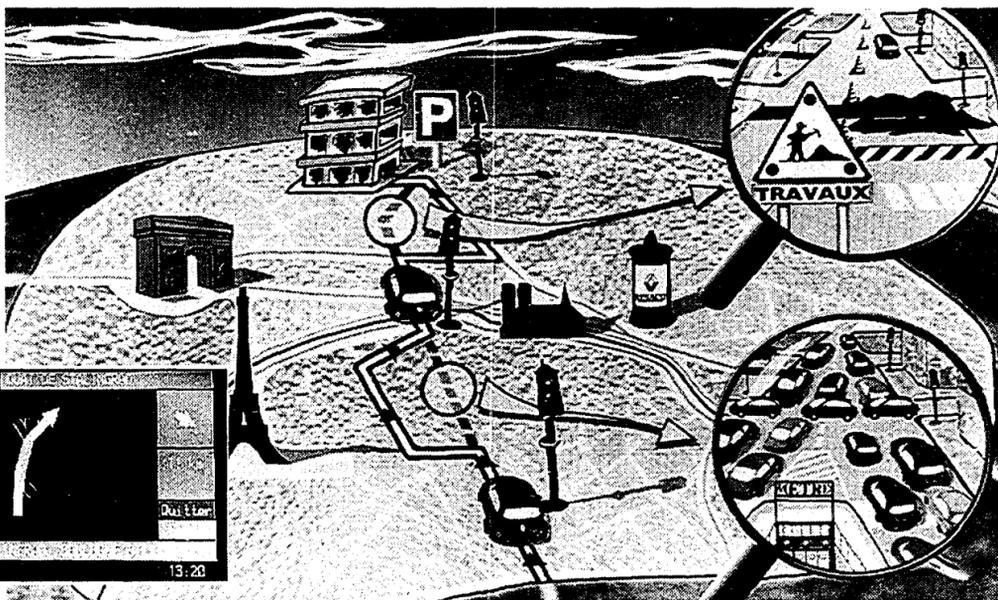


Mai più soli nel traffico Guidati dal cosmo sulla Safrane

Entro il 1996 Renault giura che farà viaggiare un automobilista tedesco a Parigi, un italiano a Bruxelles come se avesse sempre vissuto in quella città. La Casa francese anticipa il terzo millennio con l'aiuto di satelliti, cartografie e sistemi informatici. Carminat è il «giocattolo» con cui ci prova, sostenuta da partner pubblici e privati (la Philips, di striscio anche la Fiat). È il suo contributo ai programmi europei sulla sicurezza e fluidità del traffico. Dietro ad esso c'è l'immense lavoro di 250 cartografi e di esperti di informatica capaci di sintetizzare in tre soli compact disc i dati di un intero paese: dalle topografie, ai parcheggi, ai servizi delle città. Il lavoro su Francia e Germania è quasi finito; l'anno prossimo toccherà all'Italia, con aprista Torino; entro il 1998 sarà coperta tutta l'Unione Europea. Fra due anni il «lancio» commerciale. Purtroppo il costo al pubblico sarà salato: da 1 a 6 milioni di lire. Carminat si sviluppa in tre livelli, dal semplice display con informazioni sul traffico e la viabilità collegato alla rete Rds, a quello più sofisticato che guida l'automobilista «per mano» fino alla meta, fuori dagli ingorghi e dai lavori in corso, per la via più breve dicendogli il passo passo dove svoltare, la via in cui si trova, quanto dista la meta. Basta impostare sullo speciale monitor, il nome della strada e il gioco è fatto: una freccia indica la direzione giusta, e una voce metallica spiega col dovuto anticipo cosa fare. Ese sbagli provvede il collegamento con i satelliti Gps a ritrovarli e riformulare l'itinerario. Ne siamo testimoni noi, videoguidati dall'aeroporto De Gaulle alla Tour Eiffel su Safrane Carminat. Con qualche patema d'animo per la lentezza (3-4 minuti a «recupero») e approssimazione del Gps (20 metri che in città possono far perdere la bussola). Il sistema è attualmente testato da 2000 conducenti con 350 Safrane, Clio e i commerciali Express nell'area parigina.



Arriva in ottobre la nuova Toledo 16v, orgoglio tecnologico Seat nel gotha dello sprint

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLÒ

■ BARCELONA. La Seat crea il suo gioiello tecnologico: la Toledo 2.0 16v potente. «Il modello più veloce e potente in assoluto nella storia della Seat: 215 km l'ora, da 0 a 100 orari in 9,2 secondi, 150 cavalli di potenza a 6000 giri/minuto», sottolineano orgogliosamente i dirigenti della Casa spagnola riuniti all'interno della Catalunya (nel «ritiro» preferito dal Barcellona calcio) per presentarlo alla stampa specializzata internazionale. E proprio alla «16 valvole», con cui entrano nel gotha dello sprint, affidano il compito di ambasciatore in Europa del livello tecnologico raggiunto dalla marca spagnola del Gruppo Volkswagen. Di più. Come già avvenuto recentemente con la Easy «stop di gamma» della Ibiza, la Sprintosa 16 valvole dall'alto dei suoi record darà l'avvio alla Toledo «anno modello 1995».

In Italia e nei maggiori mercati europei - Germania, Francia e Gran Bretagna dove la Toledo ottiene il maggior successo - sarà commercializzata a partire da ottobre, ad un prezzo che non dovrebbe superare quello della sedici valvole attualmente in commercio: 32 milioni di lire. Ma gira voce che siano in corso trattative con la rete dei concessionari per verificare la possibilità di un ritocco in basso del prezzo di lancio.

I tecnici spagnoli hanno profuso il massimo impegno per dare un carattere speciale ai quattro cilindri bialbero 16 valvole del Gruppo (è montato su Audi 80, Golf GT e Passat). Il sistema elettronico di alimentazione multipoint, che controlla anche l'accensione, è stato modificato in modo da garantire una erogazione regolare della potenza sia a freddo sia ai bassi regimi. Con beneficio anche dei consumi: 8,2 litri di media ogni 100 km. Una curva di coppia piatta e generosa - quasi 20 kgm a 4500 giri, per la gran parte disponibile già dai 2000 - accentua la dolcezza e la docilità del motore, sempre pronto a reagire al colpo sull'acceleratore. Così come ad assicurare il massimo comfort di marcia quando si voglia adottare uno stile di guida più tranquillo.

La maggior potenza e le prestazioni sportive hanno costretto i tecnici ad intervenire anche sul telaio, sulle sospensioni (fra le altre modifiche, nuove barre antirullo), sull'impianto frenante (a 4 dischi, i posteriori maggiorati, gli anteriori autoventilati) e l'Abs ora più efficiente. Sono stati adottati nuovi

cerchi in lega con pneumatici ribassati. Inoltre, ad aumentare la sicurezza attiva e passiva, in opzione è disponibile il dispositivo Eds antisaltamento delle ruote, mentre sono di serie le barre supplementari nelle portiere e gli airbag per conducente e passeggero.

Non dimenticando, però, che la Toledo è anche una vettura «per la famiglia», particolare attenzione è stata dedicata al comfort. Innanzitutto isolando, efficacemente, le fonti di rumore e vibrazioni. Quindi dotando la «16 valvole» di tutto quanto serve a un'alto di gamma: dalle regolazioni elettriche di vetri e retrovisori al sedile di guida e al volante regolabili in altezza, dall'efficiente climatizzatore al nuovo impianto radio a sei altoparlanti provvisto di Rds, ai sedili in pelle e tessuto.

L'unica critica che ci sentiamo di fare a questa Toledo sprintosa, potente, ben piantata per terra e divertente da guidare soprattutto nel «misto», riguarda proprio la scelta dei rivestimenti interni, non proprio in linea con la vocazione di elegante «ammiraglia» Seat. E altrettanto discutibile, a nostro avviso, è il nuovo esclusivo colore della carrozzeria Iris Porpora - un metallizzato cangiante, marrone all'ombra e al sole prugna - di cui vanno tanto fieri al Centro stile Seat.

Già disponibile la super-Toyota Celica Four (2.0 integrale) Uno «spavento» di cavalli

■ BRESCIA. Un «salto» da Milano alle colline bresciane del lago di Isco ci ha dato l'idea delle capacità della nuova Toyota Celica GT Four, la duemila turbo a trazione integrale permanente, in vendita in questi giorni. Prestazioni da vertigine - appurate per quel che è consentito - e quel qualcosa in più che costringe gli altri automobilisti a spostarsi spontaneamente (!) dalla corsia di sorpasso quando nello specchietto

vedono arrivare questo bolide (nero quello affidato a noi, ma crediamo che grigio o bianco o rosso scuro non facciano differenza), a prescindere dalla sua velocità.

È un piacere che purtroppo ha il suo rovescio della medaglia nel prezzo «selettivo»: 65 milioni e 690.000 lire chiavi in mano, senza contare il climatizzatore manuale (2.624.000 lire, Iva inclusa), l'airbag (è fra i più cari: 1.659.000 lire, e quello per il passeggero non è neppure previsto) che su una vettura corsaiola come questa ci sembra doveroso mettere, e l'eventuale vernice metallizzata (893.000 lire). Fatti due conti, quasi 71 milioni, senza considerare gli interni in pelle e il tetto apribile elettricamente, che con il climatizzatore può essere inutile. Con tutto ciò, in Toyota Motor Italia contano di venderne almeno 300 entro la fine dell'anno, contribuendo così a raggiungere l'ambizioso obiettivo delle 13.000 Toyota vendute nel '94. Al 30 giugno; peraltro, la Marca giapponese aveva già immatricolato 6004 vetture, quanto totalizzato nell'intero 1993.

Ma vediamo in cosa la GT Four differisce dal modello precedente, e quali sono le sue «doti». Il direttore assistenza tecnica, Maurizio Lombardo, ci spiega che il motore è stato completamente riprogettato dal centro tecnico giapponese in collaborazione con i colleghi del Toyota Team Europe cui si deve il modello rally «campione del mondo in carica». L'intervento europeo, in particolare, ha fruttato alla GT Four un sensibile aumento di potenza da 204 a 243 cavalli (valore massimo a 6000 giri), una velocità massima di 245 km orari e un'accelerazione bruciante: da 0 a 100 orari in 6,3 secondi. La struttura è più rigida del 20%, nonostante il peso totale sia diminuito del 5%. Altri interventi significativi sono l'adozione di un Abs evoluto a sei sensori, il rinnovamento dell'avantreno a puntone McPherson e la riprogettazione dell'impianto di raffreddamento ad acqua.



L'Inail non può rivalersi sul danno biologico e morale

avv. FRANCO ASSANTE

■ Una buona notizia per i danneggiati viene dalla sentenza n. 7.577 pronunciata dalla III Sezione civile della Corte di Cassazione, che ha fissato il seguente principio: «Il diritto di surroga dell'assicuratore nei confronti del terzo danneggiato non può estendersi al danno non coperto dalla garanzia assicurativa» (nella specie, si è escluso che l'Inail potesse valersi nell'esercizio del diritto di surroga, delle somme dovute dal danneggiante a titolo di danno morale).

In passato, la giurisprudenza aveva ritenuto (sconvolgendo un principio che appariva consolidato) che l'Inail potesse rivalersi anche sui danni morali spettanti all'avente diritto.

La rivista, però, non poteva superare l'importo che il danneggiante doveva corrispondere al lesso. Successivamente, riconosciuto nel nostro ordinamento giuridico il danno alla salute, l'Inail aveva ritenuto di poter agire in regresso anche su tale voce di danno.

Sottoposto il problema alla Corte Costituzionale, questa, con la sentenza n. 319 del 6.6.89, aveva ritenuto che su tale voce di danno non si potesse esercitare l'azione di regresso dell'Inail perché trattasi di un diritto personalissimo spettante al danneggiato in virtù dell'art.32 della Carta Costituzionale.

Interviene ora la su richiamata sentenza che, come innanzi detto, sconvolge la negativa consolidata

giurisprudenza, fissando il principio che l'Inail può agire in regresso soltanto per quelle voci di danno per le quali l'Inail ha corrisposto l'indennità.

La sentenza così conclude la sua motivazione: «... ai fini dell'interpretazione dell'art. 1.916 C.C., si impone pregnante il rilievo che il diritto di surroga non deve sacrificare, al di là dei limiti di ragioni logiche ed adeguate nel quadro della considerazione del rapporto assicurativo, il diritto dell'assicurato all'integrale risarcimento del danno, e non può quindi essere esteso anche al danno non patrimoniale previsto dall'art. 2.059 C.C., di cui si discute nella specie e di cui nella specie è pacifica l'estraneità al rischio assicurato».

La sentenza è importante perché risolve tutti quei casi in cui vi è una responsabilità di terzi nella produzione del danno (sinistro stradale-infortunio sul lavoro) e che autorizzano l'Inail a farsi restituire dal colpevole quanto per legge ha dovuto versare al proprio assicurato danneggiato. Non potrà, però, ottenere la restituzione dei danni biologici e morali, che vanno comunque pagati (dal danneggiante e dal suo assicuratore) al solo lesso, che potrà incamerarli per intero anche se l'Inail non riuscirà a coprire con le altre voci di danno le indennità pagate al lesso in virtù della legge istitutiva dell'Inail.

È un po' caro ma rappresenta la soluzione all'inquinamento urbano, anche acustico Zi&Zip, il sogno ecologico fatto scooter

■ FIRENZE. La turista tedesca che si fa aria con un rotocalco illustrato nella canicola tropicale di piazza della Signoria ha la faccia stupida quando chiede in un italiano maldestro: «Ma, non sento rumore. Allora, il motore non c'è?». Invece di motori Zi&Zip, l'ultimo nato di casa Piaggio, ne ha addirittura due. Uno, tradizionale, alimentato a benzina (l'olio della miscela si mette in un serbatoio separato), silenzioso e poco inquinante grazie anche alla marmitta catalitica; l'altro elettrico, cioè a inquinamento zero.

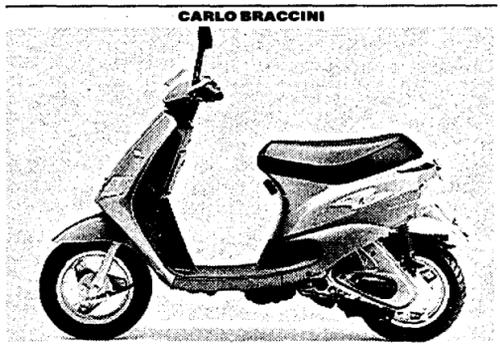
La cosiddetta soluzione bimodale scelta dal Gruppo di Pontedera dopo un lungo studio, iniziato alla fine degli anni Ottanta con il prototipo di Vespa a doppia trazione, si è rivelata quella ottimale per consentire un'agile e appropriato sfruttamento dell'energia pulita del motore elettrico senza rinunciare alla versatilità e alle prestazioni del convenzionale propulsore a scoppio.

In altre parole, con i limiti attuali degli accumulatori (non facilmente superabili a breve termine, anche sotto il profilo dei costi), la convivenza tra il magnete e il cilindro appare la più convincente. L'autonomia delle batterie dello Zi&Zip, dichiarata dal costruttore, è di 75 minuti mentre il ciclo completo di ricarica avviene in circa otto ore, attraverso una comune presa di corrente a 220 volt.

A differenza dei veicoli «tutto elettrico» però lo scooter Piaggio ha il grande vantaggio di affianca-

Dopo anni di studi è finalmente pronto il primo scooter elettrico prodotto in grande serie: lo Zip&Zip della Piaggio. 75 minuti di energia pulita per girare in centro; ma senza pericolo di restare a secco di corrente. Grazie alla soluzione bimodale viaggia anche a benzina. In vendita da settembre, costa un po' caro: 5.800.000 lire chiavi in mano. E, forse, potrà circolare ovunque, come una bicicletta. In arrivo sotto l'iva?

re completamente l'utente dalla dipendenza, anche psicologica, dall'autonomia degli accumulatori: se fate male i conti o non trovate una presa disponibile, nessun problema. Basta ricorrere alla semplice pressione di un interruttore sul manubrio e lo Zip bimodale si trasforma in un affidabile scooterino di 50 cc, capace di prestazioni allineate alla migliore concorrenza a scoppio.



Sfatao un tabù: elettrico è veloce

Zi&Zip ha il grande merito di avere portato nella produzione di serie una tecnologia finora relegata all'ambito dei prototipi. Ma in questo periodo è stato sfatato anche un altro tabù. Chi l'ha detto che elettrico non è anche veloce? 164,498 km/h di velocità massima sul chilometro lanciato non sono proprio uno scherzo per una motocicletta, soprattutto se si pensa che per raggiungerli, sulla pista sperimentale di Nardò in Puglia, non è stato consumato nemmeno un grammo di benzina. Per

l'occasione, il primo record del genere per una due ruote a trazione elettrica (di cui abbiamo già dato conto su queste pagine subito dopo l'evento, ndr), si è scomodato nientemeno che Massimiliano Biaggi, protagonista del Campionato del Mondo della 250. La moto, progettata dall'ingegner Fabio Fazi, è derivata da una Gilera 125 Crono donata dal Gruppo Piaggio, a cui sono stati applicati ben due propulsori elettrici a corrente continua, sovrapposti e collegati fra loro da una catena. Le batterie che li alimentano sono sette, al piombo, e il peso complessivo sfiora i 220 kg. Niente cambio, al suo posto solo un pulsante sul manubrio che inserisce una specie di «overdrive». «L'idea - spiega Fazi - è quella di stimolare la ricerca di prestazioni elevate anche con i motori elettrici, per i quali si sta cercando di organizzare un vero campionato. L'accoglienza positiva della stampa e l'interesse del pubblico attorno al nostro lavoro dimostrano che la mobilità pulita non è più un'utopia ma è ormai entrata nella mentalità della gente comune».

Peugeot 306 in tuta da lavoro

La Peugeot 306 si dà al commercio. Così la filiale italiana annuncia la nascita della versione «van» della medio-piccola francese. La 306 XAD, che sostituisce l'analoga versione della vecchia 309, è disponibile in due soluzioni di carrozzeria: lamierata o vetrata (vetri opacizzate). Come per gli altri van della Casa, anche la 306 XAD è equipaggiata con il motore a gasolio di 1905 cc che eroga 71 cavalli a 4600 giri ed ha una coppia di 12,5 kgm a soli 2000 giri. Il vano di carico, di ampie dimensioni e illuminato, sopporta 460 kg di merci. Il prezzo, chiavi in mano, è di 20.490.000 lire, 140.000 in più la versione vetrata. Fra gli optional previsti, il servosterzo e la vernice metallizzata.

Nissan Micra l'automatizzata più venduta

Che gli italiani stiano scoprendo il piacere della guida «automatica»? A vedere i dati di vendita della piccola Nissan Micra N-Cvt nei primi quattro mesi di quest'anno si direbbe di sì. I volumi sono ancora molto ristretti, ma significativi di una tendenza in via di sviluppo. La Micra automatica, con cambio a variazione continua, ha conquistato da gennaio a fine aprile 575 clienti, molti più della Mercedes (459). Se si considera poi che in questa speciale classifica al terzo posto si trova la Lancia Y10 (con 362 unità vendute nello stesso periodo) si può tranquillamente affermare che la funzione antistress del cambio automatico sta facendo proseliti fra gli utenti cittadini.

Hertz amplia il noleggio in Florida

La Hertz amplia ancora la sua offerta di servizi in Florida (Usa). Dopo il «vacation center» di Orlando dedicato alle famiglie e alle committive, apre un nuovo punto di noleggio a North Miami Beach. Istituisce un servizio navetta dall'albergo al punto Hertz più vicino per il ritiro «comodo» della vettura noleggiata. Consente la restituzione in una qualsiasi stazione Hertz della Florida, senza alcun supplemento. E per i più esigenti dispone di vetture con radiotelefono, programmato tra l'altro per avere accesso gratuito ai numeri dei servizi di emergenza statunitense (911) e di assistenza Hertz 24 ore su 24 in funzione tutti i giorni della settimana (611).