

145: gran festa Alfa in tutta Europa

L'Alfa 145 marcia sulle strade d'Europa. L'attentissimo lancio commerciale si è consumato sabato e in tutti i principali mercati del continente. Gran festa nelle concessionarie, grande affluenza di pubblico e interesse generalizzato da parte dell'utenza che ha potuto toccarla con mano e saggiarne le doti al fianco di collaudatori. Prima di ricordare, a chi se ne fosse già dimenticato, la composizione della gamma e le caratteristiche principali, ci pare doverosa una premessa. La 145 avrebbe dovuto essere commercializzata il mese scorso. Ma dopo avere riscontrato un difetto al cambio, la Casa di Arese d'accordo con Fiat Auto ha deciso di rinviare il debutto. È la prima volta che un modello del Gruppo torinese non viene collaudato dagli utenti. Ciò testimonia del cambiamento di «stile» e di «qualità» del Gruppo, sia sui prodotti sia nel rapporto con la clientela. Detto questo, la 145 è forse il modello stilisticamente più innovativo dell'anno. Lo sforzo creativo del Centro Stile Alfa Romeo, diretto da Walter De Silva,

è visibile sia all'esterno sia all'interno della nuova compatta due volumi. L'erede della 33, esalta il «family feeling» della Casa riproponendo anche per il lunotto posteriore il tradizionale elemento a «V» del cofano motore. All'interno, poi, la nuova plancia scavata sul lato passeggero rende ancora più ampio e modulabile lo spazio a disposizione. La gamma si compone di sei versioni, differenziate secondo le quattro motorizzazioni (3 a benzina con motori boxer di 1.3 litri e 90 cv, 1.7 km/h; 1.6 di 103 cv, 185 km/h; 1.7 16 valvole di 129 cv, 200 km/h; e una Turbodiesel di 1929 cc, 90 cv, 178 km/h) e due livelli di allestimento, dei quali quello superiore è contraddistinto dalla lettera «L». Ognuna delle versioni può inoltre essere personalizzata scegliendo fra un centinaio di accessori a richiesta, disegnati appositamente per questa vettura. I prezzi, chiavi in mano, sono tutti «tondi»: 20,9 milioni la 1.3 e 21,9 la 1.3 L; 22,6 milioni la 1.6 e 23,5 la 1.6 L. Al «top» la 1.7 16v L costa 26.300.000 lire, mentre la 1.9 TD L 25 milioni e mezzo.



La gamma Alfa 145: quattro motorizzazioni, sei versioni.

Invalidità Due sentenze «illuminanti»

avv. FRANCO ASSANTE

Alcune sentenze della Corte regolatrice del diritto vanno eliminando interpretazioni troppo rigorose e restrittive della sentenza della Corte Costituzionale che aveva introdotto nell'ordinamento giuridico il danno alla salute. In tale sentenza si affermava che il danno patrimoniale andava sempre dimostrato, nel senso che occorreva dare la prova che la lesione aveva inciso sulla capacità di produrre reddito. Le imprese assicuratrici avevano da ciò dedotto che, nel caso il leso fosse un minore o un disoccupato, poiché non era possibile dare la prova del concreto nocumento economico derivato dal sinistro, nessun danno patrimoniale andava riconosciuto, anche se la gravità delle lesioni era tale da lasciar presumere che un danno si sarebbe potuto in futuro determinare. Si era altresì sostenuto che il danno alla vita di relazione andasse ricompreso sempre nel danno alla salute.

Vogliamo segnalare in proposito due sentenze che ci appaiono interessanti. La Corte di Cass. civ. sez. III, con sentenza del 23 luglio 1993 n. 8226, ha fissato il principio che «in tema di liquidazione dei danni conseguenti alle lesioni dell'integrità fisica, la mancanza di un reddito al momento dell'incidente subito da soggetto che non abbia ancora raggiunto l'età lavorativa, può escludere il danno patrimoniale, sotto il profilo del lucro cessante, conseguente alla invalidità permanente che, proiettandosi nel futuro, verrà ad incidere sulla capacità di guadagno della vittima al momento in cui questa inizierà una attività remunerata». Il giudice deciderà in maniera equitativa e su basi presuntive derivate dalla posizione economica e sociale del minore, dagli studi compiuti, dalle attitudini già manifestate, ecc. Naturalmente sarà il medico legale a stabilire se e in quale percentuale la menomazione subita inciderà sulla capacità di produrre reddito.

La seconda sentenza emessa dalla stessa Sezione il 14 ottobre 93 n. 10153 ha distinto i casi in cui il danno alla vita di relazione è da ricomprensarsi nel danno alla salute o quando è meritevole di autonomo risarcimento come danno patrimoniale. Poiché il danno biologico, come danno alla salute, in se, ha una portata più ampia di quello alla vita di relazione, che si risolve nella impossibilità o difficoltà di mantenere i rapporti sociali ad un livello normale e tende ad assorbirlo, come per altri tipi di danno non ben definiti, quali il danno estetico e quello alla sfera sessuale, la domanda di risarcimento del danno alla salute, quando non sia limitato al pregiudizio della vita di relazione, impone al giudice di merito di considerare tutti i possibili profili del predetto danno e liquidarlo anche per la parte che non coincide con il pregiudizio della vita di relazione. Naturalmente ciò sarà possibile alla condizione che il leso fornisca al magistrato giudicante gli elementi utili a far ritenere che il danno alla vita di relazione abbia avuto non solo incidenza di natura bio-psichica, ma anche patrimoniale.

GAMMA '95 Ampliata l'offerta: 32 versioni, due nuovi motori Su Astra l'airbag è di serie

DALLA NOSTRA INVIATA ROSSELLA DALLO

RAPALLO. Le regole della concorrenza e le sempre maggiori esigenze dell'utenza automobilistica impongono un continuo aggiornamento dei modelli. Ecco dunque che anche per Opel Astra, a soli tre anni dalla sua commercializzazione in Italia (200 mila esemplari venduti), è venuto il momento di ridisegnare la gamma.

L'Astra '95 che si presenta ora sul mercato beneficia di alcuni ritocchi estetici, dell'arricchimento delle dotazioni, di migliori tecniche, e di due nuove motorizzazioni: una a benzina con propulsore della serie Ecotec di 1.6 litri 16 valvole che eroga 100 cv di potenza; e una a gasolio con motore sovralimentato di 1700 cc turbo intercooler da 68 cv. Quest'ultimo, che sostituisce il 1700 Diesel aspirato e va ad affiancarsi al già noto e sprintoso Turbodiesel da 82 cavalli, è denominato «Soft Turbo» ovvero «a bassa sovralimentazione»: privilegia il comfort di marcia e il contenimento dei consumi (quasi 14 km/litro, in città). Entrambi i nuovi motori sono già in regola con le norme europee anti-inquinamento del 1996.

Da una statistica interna condotta in questi tre anni, Opel Italia ha verificato che aumenta progressivamente la domanda di versioni meglio equipaggiate e con motori di maggiore cilindrata. Basti dire che dispositivi elettrici e servosterzo - ove non siano già compresi nelle dotazioni di serie - sono ormai richiesti dalla quasi totalità della clientela, ma ancora più eclatante è il fatto che quasi la metà degli acquirenti (44,5%) voglia il climatizzatore e il 38% l'airbag. Analogamente, mentre nel 1992 l'Astra più venduta in Italia era la Station Wagon con motore 1400 da 82 cv, lo scorso anno le preferenze sono andate alla S.W. 1600 GLS e nei primi otto mesi '94 ha spopolato la

«famigliare» sportiva con motore 1800 16 valvole.

Da qui la decisione di allargare l'offerta, dando la possibilità al cliente di scegliere tra 32 diverse versioni berline e station wagon, a seconda delle proprie esigenze e disponibilità finanziarie. Fra le proposte economicamente più convenienti, ad esempio, compaiono la berlina GL e la Station Wagon con motore 1400. Chi predilige prestazioni brillanti non ama però il troppo aggressivo può prendere in considerazione le versioni a tre porte Sport, mentre al vertice resta la 3 porte GSi ora solo nella cilindrata 2.0 litri 16 valvole da 150 cv (abolito il motore 1800). Infine, alla Cabrio 1400 viene affiancata la motorizzazione 1.8 16 valvole.

Sotto il profilo estetico la gamma '95 dell'Astra è cambiata poco. Le modifiche si sono ridotte all'adozione di una nuova mascherina al cui centro spicca il marchio della Casa di maggiore dimensione; i paraurti sono in tinta carrozzeria (tranne che su GL e Freebay) e quelli anteriori incorporano, di serie su tutta la gamma, i fari fendinebbia. Più sostanziali sono invece gli interventi sulla meccanica - le sospensioni hanno ammortizzatori a gas che migliorano l'assetto e la maneggevolezza - e nelle dotazioni di sicurezza. In particolare, tutte le Astra '95 montano di serie l'airbag al volante del tipo «full size» (quello per il passeggero è standard sulla GSi, e a richiesta per tutte le altre versioni) e un retrovisore esterno laterale guidato di tipo «asferico». Si tratta di uno specchio - del tutto simile a quello dell'ammiraglia Omega - diviso in due parti: quella più esterna curvilinea consente di vedere i veicoli in avvicinamento anche quando si trovano nella tre quarti dell'angolo cieco, una zona visuale che, come dice il nome, è generalmente oscurata.

«Scelta Opel» Un rapporto in più

RAPALLO. Per una fortuita coincidenza, con Astra '95 nasce anche una nuova iniziativa di Opel Italia a favore del cliente, con il quale la Casa automobilistica vuole intrattenere un rapporto più stretto e duraturo per tutto l'arco di tempo in cui (il cliente) resta in questa condizione. È possibile invogliarlo a restare tale anche quando dovesse decidere di sostituire la propria vettura. L'operazione si chiama «Scelta Opel», ed è finalizzata appunto a «fidelizzare» l'utente offrendogli in contropartita la sicurezza del riacquisto della vettura - da parte del concessionario - a un prezzo concordato al momento dell'acquisto della vettura stessa.

«Scelta Opel», che entra ufficialmente in vigore il 26 ottobre per tutta la gamma di modelli Opel, è legata all'acquisto finanziato dalla società finanziaria di Opel Italia (GMAC Italia). Il tasso di interesse applicato - attualmente indicato nel 19,36 per cento - è lo stesso di una normale vendita a rate, e la durata del periodo è a scelta del cliente di 12, 18, 24 o 30 mesi. A diffe-

renza del leasing, il compratore è subito proprietario dell'automobile.

Al termine del periodo prescelto per il pagamento rateale, il cliente ha a disposizione diverse opzioni risolutive. Può decidere di restare in possesso della vettura pagando l'ultima rata per intero. Può chiedere l'irrinunciamento (in tutto o in parte) dell'importo residuo per un massimo di altri 18 mesi al tasso d'interesse corrente. Oppure riconsegnare il veicolo liberandosi dell'ultima obbligazione, o permutare la vettura con una nuova.

In questi ultimi due casi il cliente ha praticamente un «assegno» in mano. Mettiamo che debba ancora alla Casa 15 milioni. E che il valore dell'usato restituito, fissato al momento dell'acquisto, sia di 16 milioni. Il cliente può decidere di intascarsi la differenza tra dare e avere (1 milione) e chiudere così il rapporto con il concessionario. In caso contrario, quei 16 milioni costituiscono un «fondo» per comprare una nuova Opel, non necessariamente di uguale o superiore valore a quella restituita. Se il

prezzo di listino, chiavi in mano, è meno di 16 milioni, il concessionario sarà tenuto infatti a restituire al cliente la cifra in eccedenza. Il gioco del finanziamento GMAC può essere ripetuto sulla nuova vettura. Ecco dunque spiegato il vero vantaggio per il concessionario: legarsi il cliente, più o meno, a vita.

Naturalmente, si intende che l'automobile dovrà essere conforme al normale stato di usura. E l'unica altra clausola di cui abbiamo conoscenza è il chilometraggio. Al momento della stipula del patto d'acquisto il cliente dovrà dichiarare quanta strada conta di percorrere durante il periodo di rateazione. Questo inciderà ovviamente sul prezzo dell'usato che verrà proposto dal concessionario: una minore percorrenza presuppone, teoricamente, una minore usura e quindi un maggior valore della vettura. Se alla restituzione il veicolo avrà percorso più di quanto dichiarato, il cliente è tenuto a pagare i chilometri in più in base al costo chilometrico stabilito sul contratto. Nel caso opposto non ci risulta un rimborso al cliente.

E Seat Toledo punta forte sul prezzo

FIRENZE. La Toledo è la vettura immagine della Seat. Design italiano (Giugiaro), tecnologia tedesca e quel briciolo di fantasia spagnola che la distingue dalle Volkswagen al cui gruppo la Seat appartiene. Logico che sulla Toledo si siano accentrat i sforzi della Casa spagnola per renderla sempre più appetibile, nonostante la breve vita del modello (fu lanciata sul nostro mercato giusto tre anni fa).

La gamma 1995 che viene proposta in questi giorni in Italia, ag-

giornata nell'allestimento degli interni e nelle dotazioni di serie, punta principalmente su tre importanti novità. La prima è la nuova versione 2.0 GT, al «top» per prestazioni ed equipaggiamenti. Il suo motore di 1984 cc 16 valvole eroga una potenza di 150 cavalli e consente di raggiungere i 215 km l'ora, di accelerare da 0 a 100 km/h in 9,5 secondi pur mantenendo i consumi entro i 10 km/litro anche nell'uso urbano. Bene assetata e molto maneggevole, sulla GT a parte il

climatizzatore (opzionale su tutta la gamma a lire 2.200.000) è di serie tutto quanto si può volere da una vettura del segmento D: dall'antibloccaggio e antisaltamento delle ruote (Abs e Eds) al computer di bordo, all'autoradio con Rds, al doppio airbag.

Questo dispositivo di sicurezza, per guidatore e passeggero - ecco il secondo punto di forza della Toledo '95 - entra a far parte delle dotazioni standard anche su tutte le versioni GLX, mentre è disponi-

bile in opzione sul resto della gamma.

Ma la maggiore attrattiva dovrebbe giocarla il listino prezzi. Nonostante tutte le migliorie apportate, infatti, la Toledo non è rincarata. Anzi, in alcuni casi il prezzo è stato ribassato. A partire dai 21 milioni e 80.000 lire, chiavi in mano, della 1600 CL fino ai 29,4 milioni della GT, la Toledo costa mediamente dal 12 al 33% meno di ogni altra concorrente a pari livello di allestimento.

Ma la maggiore attrattiva dovrebbe giocarla il listino prezzi.

Nonostante tutte le migliorie apportate, infatti, la Toledo non è rincarata. Anzi, in alcuni casi il prezzo è stato ribassato. A partire dai 21 milioni e 80.000 lire, chiavi in mano, della 1600 CL fino ai 29,4 milioni della GT, la Toledo costa mediamente dal 12 al 33% meno di ogni altra concorrente a pari livello di allestimento.

I concessionari Federauto: abolire bollo e Pra

MILANO. Sconti, promozioni non bastano più. «Dissanguano i concessionari», assicurano le Case automobilistiche. E sul fronte degli incentivi all'acquisto, sul modello di Francia, Spagna e Danimarca, il governo ha sempre fatto orecchie da mercante. Ecco allora l'ultima (in ordine di tempo) provocazione del settore: abolizione della tassa di possesso, abolizione del Pra, targhe personalizzate sul proprietario e non sul veicolo. È la proposta lanciata a Milano dai concessionari della Federauto, preoccupati del perdurare della crisi.

Anche se l'emorragia di vendite sembra essersi fermata, il mercato continua a registrare un valore negativo (in nove mesi meno 8,64 per cento rispetto allo stesso periodo '93 già fortemente critico), in controtendenza con il resto d'Eu-

ropa. «In questa situazione, che è ormai strutturale - attacca il presidente della Federauto, Simonpaolo Buongiorno - ci dibattiamo a fatica. Ma abbiamo pensato soprattutto al dopo-emergenza». Come? «Cercando di capire dove si annidano le sacche di inefficienza e dove esistono inutili duplicazioni di competenze».

In pratica, i concessionari puntano sullo snellimento burocratico a tutto campo, che semplifichi la vita dei cittadini e del rapporto commerciale. Ad esempio, abolendo la doppia registrazione alla Motorizzazione (il libretto di circolazione che identifica, sui dati di telaio eccetera, l'identità tecnica della vettura) e al Pubblico registro automobilistico (la targa che identifica la proprietà del veicolo e ne consente la circolazione) e creando uno «sportello unico». Secondo la Federauto questo dovrebbe es-

ere affidato alla Motorizzazione civile, in contrasto con mille dichiarazioni di esponenti del governo che vedrebbero meglio una gestione privata (il Pra, che dipende dall'Ac), e con lo stato di inadeguatezza dell'ente statale.

Lo sportello unico, afferma Buongiorno, darebbe allo Stato benefici economici valutabili in diverse decine di miliardi: l'Erario potrebbe anticipare gli incassi delle imposte di trascrizione e di quelle regionali e provinciali (gettito totale di 2500 miliardi); inoltre farebbe risparmiare l'aggio ogni assegno all'Ac per la riscossione delle imposte. Sul piano dell'efficienza, accorrebbe i tempi di registrazione e risolverebbe molti problemi come quello della certezza della proprietà, all'indomani stesso dell'acquisto, la possibilità di rivendere il veicolo in qualsiasi momento, o anche la responsabili-

tà sulle multe prese nel periodo necessario al trapasso da un proprietario all'altro. Problema questo che oggi travaglia migliaia e migliaia di automobilisti e concessionari. Si pensi che solo a Milano l'arretrato sulle consegne dei libretti di circolazione e fogli complementari raggiunge le 40.000 unità.

Nello stesso senso, di semplificazione, va la proposta di abolizione del «bollo» auto. L'Italia è l'unico paese nel quale il possesso di un'automobile viene tassato due volte: con l'Iva al 19% sul prezzo d'acquisto e poi annualmente per tutto il tempo di possesso (e anche oltre, visti i ritardi nelle operazioni di trapasso). Federauto propone quindi la cancellazione della seconda tassa. Ma sapendo bene di non poter chiedere allo Stato di rinunciare a un'entrata fissa di migliaia di miliardi, suggerisce di trasferire l'onere sui carburanti. L'au-

mento previsto sul costo dei propellenti sarebbe di circa 25 lire al litro e «farebbe giustizia degli evasori», i quali sarebbero costretti a pagare per potersi muovere in auto.

Sulla targa collegata al proprietario e non alla vettura ci sono invece forti perplessità. Buongiorno insiste sui vantaggi burocratici - in caso di vendita dell'usato basta togliere la targa e l'auto non può circolare se non vi viene apposta un'altra targa - e sulla circolazione: se il proprietario ha due vetture e sceglie di avere una sola targa è costretto a tenere la vettura inutilizzata in un box, non potendo farla stare in strada senza la targa. Resta però un mistero tutta la problematica assicurativa: si paga la Rca su entrambe le vetture, una sola polizza tarata sulla cilindrata maggiore, assicurazioni a parte su furto e incendio?



Audi 4, erede tecnologica della 80

Ecco come si presenta l'erede della Audi 80 berlina. Il suo nome è Audi 4. Verrà commercializzata nel gennaio '95 e si affiancherà alle 80 Avante che resta in produzione e a listino. Domani a inghiottire i dirigenti della Casa dei quattro cerchi saranno più prodighi di particolari, ma già sappiamo che una delle maggiori novità tecnologiche dell'Audi 4

saranno i nuovi motori a 5 valvole per cilindro. La gamma italiana sarà articolata in 6 motorizzazioni a benzina: 1.6 litri 101 cv, 1.8 «cinque valvole» da 125 cv (anche trazione integrale quattro), 1.9 «cinque valvole» Turbo da 150 cv (anche quattro), 2.0 V8 quattro da 174 cv. Ad aprile si aggungerà un motore 1.9 Turbodiesel a iniezione diretta di 90 cavalli.