

I risultati di un'indagine condotta dalla Volvo in Svezia

L'uso delle cinture di sicurezza è garanzia per gli automobilisti

I confronti tra gli incidenti con le vetture di serie e il prototipo di « vettura sicura » costruita dalla stessa Casa - Il costo della Vesc sarebbe sproporzionato rispetto ai vantaggi realizzati - Ma come si fa a valutare il valore di una vita umana?

Quanto più sicure saranno le vetture di domani ed a quale costo? Il problema è stato dibattuto in questi giorni alla conferenza internazionale sui veicoli sperimentali di sicurezza (ESV) ma la svedese Volvo ha già dato una sua risposta, per bocca di Gerhard Salinger, durante il Salone di Ginevra. Secondo Salinger, dunque, un'indagine condotta in Svezia nel 1972 avrebbe dimostrato che il corretto uso delle cinture di sicurezza e dei sedili di sicurezza per bambini hanno ridotto la mortalità del 55 per cento.

Se al momento dell'incidente le vittime si fossero trovate su una vettura di sicurezza Volvo-Vesc, (della quale abbiamo parlato a suo tempo) tale percentuale sarebbe aumentata solo del 10-15%.

Questi dati, quindi, indicano secondo Salinger che, se l'uso delle cinture di sicurezza fosse costante, sarebbe molto problematico incrementare la sicurezza delle vetture in modo effettivo.

I dati presentati sono il risultato di una prima valutazione dell'indagine «Breda», che non è ancora stata completamente ultimata, e di una seconda indagine che ha esaminato con particolare attenzione ciascun incidente mortale, accaduto in Svezia, durante il 1972, in cui siano state coinvolte vetture Volvo.

L'indagine «Breda» (il termine deriva dalla parola svedese «bred» che significa ampio ed è riferito al numero dei casi esaminati) ha preso in considerazione gli incidenti in cui le Volvo coinvolte hanno riportato danni considerevoli o in cui gli occupanti delle vetture hanno riportato ferite, o che per qualche aspetto erano particolarmente significativi.

Ecco, comunque, i dati più interessanti:

Cinture di sicurezza - Su 528 guidatori che, al momento dell'incidente, indossavano cinture di sicurezza, solo 92, cioè il 17,4%, hanno riportato ferite, mentre su 887 guidatori che non le indossavano, tale percentuale è salita al 25,5%. In particolare, l'uso delle cinture ha ridotto le possibilità di ferite del 32% nel caso del guidatore e del 36 per cento nel caso dei passeggeri seduti anteriormente.

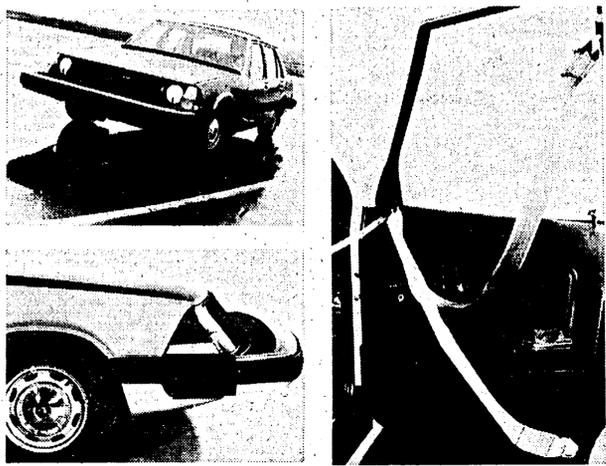
Per quanto riguarda i tipi di cinture usate, si può affermare che quello a riavvolgimento automatico è quello che ha presentato sostanziali differenze di efficacia in caso di incidente, tuttavia le prime hanno una maggiore frequenza d'uso.

Poggiatesta - L'indagine include 171 casi di vetture tamponate delle quali il 73,6 per cento dotate di poggiatesta. Solo il 15,9% dei passeggeri di queste ultime hanno subito ferite al collo, contro il 33,3% di quelle delle altre vetture. Tuttavia, in nessun caso le ferite sono state gravi. Ciò grazie alla struttura dei sedili delle Volvo.

Incidenti frontali - Su 572 incidenti frontali esaminati dall'indagine, 560 erano paragonabili a collisioni contro barriera alla velocità di 50 km/h; mentre 12 erano paragonabili a collisioni a velocità addirittura superiori (gli occupanti indossavano cinture di sicurezza che li salvarono da conseguenze gravi). L'indagine «Breda» comprende anche 5 incidenti in cui 6 persone sono morte. Di esse, non usavano cinture di sicurezza ed una le aveva allacciate così lente da renderle praticamente inefficienti.

L'indagine della Volvo, in definitiva, ha dimostrato, per quel che si riferiva alle auto della casa, che una vettura modello 140 i cui passeggeri usino cinture di sicurezza è sicura quanto una vettura Volvo-Vesc equipaggiata, per esempio, con cuscini d'aria protettivi per tutti gli occupanti. La massima riduzione della mortalità - ammettono tuttavia i tecnici - si sarebbe potuta ottenere con l'utilizzo di una vettura Vesc e l'uso da parte di tutti i passeggeri di normali cinture di sicurezza. In tre casi soltanto, sempre secondo l'indagine - i freni antisidk avrebbero permesso al guidatore di evitare l'incidente.

La conclusione che ne traggono i costruttori svedesi è quella che, se si usano le cinture le conseguenze degli incidenti vengono di proporzioni al pari dei vantaggi. Resta però sempre da vedere che valore si dà alla vita di un uomo.

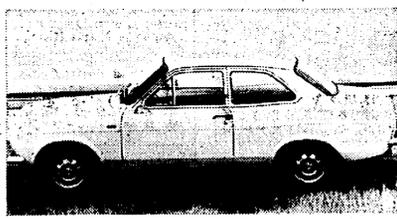


Nella foto in alto a sinistra la Volvo-Vesc, il prototipo di vettura sicura realizzato dalla casa svedese. Nella foto in basso a sinistra un particolare dei paraurti, veri e propri respingenti. Nella foto di destra le cinture a riavvolgimento automatico della Volvo.

Con un « kit » realizzato dalla Casa

Superprestazioni per 3 modelli Ford

Aumento della velocità e riduzione dei tempi di accelerazione senza variazioni nel consumo di carburante a parità di utilizzazione



La Escort 1100, una delle più diffuse vetture della Ford, per la quale è stato affrontato il « Kit » che ne aumenta le prestazioni.

La Ford ha messo a punto tre speciali « kit » (corredi, letteralmente) che aumentano in modo netto le prestazioni dei suoi tre modelli di maggiore diffusione: Escort 1100, Capri 1300 e Taunus 1300.

I « kit », che sono già disponibili presso i concessionari Ford di tutta Italia, sono stati messi a punto dall'Advanced Vehicle Operation, il reparto della Ford Europa che si occupa della produzione di vetture ad alte prestazioni sportive, quali la Escort Mexico, la Escort RS e la Capri RS.

Veramente interessanti, lo incrementano della velocità e dell'accelerazione che si ottengono con l'adozione dell'equipaggiamento SP (Superprestazioni). La velocità massima della Escort 1100 passa da 132 a 147 km/h; quella della Capri 1300 da 143 a 157 km/h e quella della Taunus 1300 da 138 a 157 chilometri orari.

Il « kit SP » consiste di poche parti di facile e veloce applicazione. In particolare, l'elemento più interessante è dato dall'adozione di un carburatore doppio corpo, di Weber e di nuovi collettori d'aspirazione e di scarico.

Questo, comunque, l'elenco delle parti principali comprese nello equipaggiamento SP:

Ford Escort - Collettore di aspirazione; carburatore doppio corpo; filtro aria; collettore di scarico; silenziatori scarico.

Ford Taunus - Collettore di aspirazione; carburatore doppio corpo; filtro aria; collettore di scarico; tubo di scarico.

Ford Capri - Collettore di aspirazione; carburatore doppio corpo; filtro aria; collettore di scarico; tubo di scarico.

Ecco, secondo i dati dell'utilizzo di una vettura Vesc e l'uso da parte di tutti i passeggeri di normali cinture di sicurezza. In tre casi soltanto, sempre secondo l'indagine - i freni antisidk avrebbero permesso al guidatore di evitare l'incidente.

I tedeschi e la vicenda monetaria

Per vendere auto aiuti al dollaro

La metà delle automobili importate negli Stati Uniti è costruita in Germania - Le ragioni di una penetrazione tanto massiccia

Il terremoto monetario di febbraio-marzo rischia, oltretutto, di avere ripercussioni gravi sulla produzione automobilistica europea. Non per nulla, certo per aiutare i propri grandi complessi industriali di autoveicoli, proprio la Germania occidentale tenta tutte le operazioni possibili di salvataggio del dollaro. Il mercato di estero è un buon mercato a cui non può rinunciare, la Germania occidentale deve riuscire a tenere aperto questo canale di esportazione se non vuol perdere qualcosa come circa ottocentomila (per ora) clienti americani l'anno.

La Volkswagen con le consorelle Audi e Porsche, la Daimler-Benz, la BMW, la Ford tedesca e l'Opel, nel 1971 sono riuscite a vendere 745 mila automobili nel territorio degli Stati Uniti. Nel primo undici mesi del 1972 vi è stata una leggera flessione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ma non pericolosa, né preoccupante: 695.312 contro le 717.876 del '71. Il sintomo di flessione era completamente scomparso però nel mese di novembre 1972.

La Volkswagen, Porsche e Audi hanno venduto, insieme, 540 mila macchine nel corso del 1972, contro le 500 mila dell'anno precedente. Ma puntando sulla riorganizzazione della rete di vendita e dell'introduzione della nuova « Audi » sul mercato americano, Porsche e Audi da sole, che sono oggi insieme su una quota di vendite media annuale di 500 mila unità, contano di arrivare a una vendita annua doppia, cioè intorno alle 100 mila vetture.

La Ford tedesca è al secondo posto nella vendita di automobili europee. Merito soprattutto della « Capri » che non solo ha rilanciato la Ford europea sul mercato americano, ma ha imposto questo modello di macchina definito negli Stati Uniti « sexy european »: più di 82 mila vetture nel 1971, 90 mila nel 1972.

A cadere, pur mantenendo il terzo posto, è stata la Opel, pur sempre legata alla americana General Motors, che ha venduto di 500 mila unità, contro le 450 mila del 1971.

Forse però il vero e proprio « boom » commerciale è stato conseguito dalla Daimler-Benz che in un anno ha conseguito un incremento delle vendite del 20 per cento e benché sia al quarto posto nella graduatoria delle vendite si è secondo per il volume d'affari calcolato intorno al miliardo di marchi e oltre mezzo vale la cifra di duecento miliardi italiani. Dal che si deduce che il ricavo del mercato americano per questa società è veramente imponente.

Il totale delle esportazioni della Mercedes è di 40 mila vetture l'anno e domina quindi la graduatoria per quanto riguarda le macchine di lusso, così come la VW domina quella dell'exportazione di utilitarie, dal momento che negli Stati Uniti la cilindrata delle VW viene considerata « utilitaria » e anche un po' snob.

Lo dimostra il fatto che alla VW, vien sempre più richiesto il modello « lusso » con aria condizionata e cambio automatico già installati.

Anche nei due anni passati quando l'industria automobilistica tedesca ha fornito al mercato americano la metà del totale delle auto importate. L'altra metà va divisa fra marche giapponesi, sempre più prepotentemente presenti e altre società europee come Volvo, Saab e Fiat.

Le ragioni della presenza massiccia delle marche tedesche sul mercato americano non vanno certamente cercate solo nel fatto che l'importazione tedesca viene, in un certo senso, favorita dalla commissione di capitali fra determinate aziende tedesche e alcune società americane (Ford, Opel, General Motors), il che ovviamente facilita, non soltanto dalle forme capitali e penetranti della rete di vendita tedesca, ma anche da un certo avvicinamento della linea di certe vetture tedesche, contenute nell'ingombro, a caratteristiche tipiche del design americano. Il che permette, insieme alla considerazione del più basso costo di esercizio, una penetrazione che finora non è data alle macchine italiane, rimaste soltanto fenomeno di ristrettissima élite.

Con l'automatismo, invece, curve, muscoli, nervi sono meno sollecitati e il pilota guida meglio e con maggior distensione.

In otto ore di guida a bordo di una vettura con cambio automatico si risparmierebbero 3200 battiti cardiaci.

L'azionamento di un cambio automatico su un percorso impegnativo richiede, rispetto al cambio automatico, un aumento del 40,10 per cento del volume d'aria inspirata e una decelerazione del ritmo cardiaco del 9,15%, con un'assimilazione di ossigeno che non aumenta di oltre il 0,5%. Questo squilibrio ha per conseguenza una alcalizzazione del sangue, che si traduce in una leggera sensazione di non equilibrio, con relativa diminuzione del senso critico e della coordinazione dei riflessi.

quando si erano esportate negli Stati Uniti 67.465 autoveicoli contro le 49.174 di dodici mesi prima. Il dicembre non sembra essere stato inferiore alle aspettative dei fabbricanti tedeschi per cui si presume che le autoveiture complessivamente vendute sul mercato americano nel corso del 1972 abbiano non solo mantenuto, ma superato la quota dell'anno precedente.

Quindi le paure del mondo industriale tedesco, dopo le decisioni monetarie americane del 15 agosto 1971 (con la tassa di importazione e la fluttuazione del dollaro) sono state superate abbastanza agevolmente dagli industriali tedeschi dell'automobile con la ripresa delle esportazioni, anche se però ora lo stesso settore dell'industria si ritrova di fronte a grossi interrogativi sui domini delle esportazioni negli Stati Uniti.

Naturalmente sono tutte le aziende automobilistiche tedesche ad essere impensierite dagli sbocchi dei processi monetari in corso, dal momento che il giro di affari che loro consente l'esportazione nell'America del Nord, non è indifferente.

Volkswagen, Porsche e Audi hanno venduto, insieme, 540 mila macchine nel corso del 1972, contro le 500 mila dell'anno precedente. Ma puntando sulla riorganizzazione della rete di vendita e dell'introduzione della nuova « Audi » sul mercato americano, Porsche e Audi da sole, che sono oggi insieme su una quota di vendite media annuale di 500 mila unità, contano di arrivare a una vendita annua doppia, cioè intorno alle 100 mila vetture.

La Ford tedesca è al secondo posto nella vendita di automobili europee. Merito soprattutto della « Capri » che non solo ha rilanciato la Ford europea sul mercato americano, ma ha imposto questo modello di macchina definito negli Stati Uniti « sexy european »: più di 82 mila vetture nel 1971, 90 mila nel 1972.

A cadere, pur mantenendo il terzo posto, è stata la Opel, pur sempre legata alla americana General Motors, che ha venduto di 500 mila unità, contro le 450 mila del 1971.

Forse però il vero e proprio « boom » commerciale è stato conseguito dalla Daimler-Benz che in un anno ha conseguito un incremento delle vendite del 20 per cento e benché sia al quarto posto nella graduatoria delle vendite si è secondo per il volume d'affari calcolato intorno al miliardo di marchi e oltre mezzo vale la cifra di duecento miliardi italiani. Dal che si deduce che il ricavo del mercato americano per questa società è veramente imponente.

Il totale delle esportazioni della Mercedes è di 40 mila vetture l'anno e domina quindi la graduatoria per quanto riguarda le macchine di lusso, così come la VW domina quella dell'exportazione di utilitarie, dal momento che negli Stati Uniti la cilindrata delle VW viene considerata « utilitaria » e anche un po' snob.

Lo dimostra il fatto che alla VW, vien sempre più richiesto il modello « lusso » con aria condizionata e cambio automatico già installati.

Anche nei due anni passati quando l'industria automobilistica tedesca ha fornito al mercato americano la metà del totale delle auto importate. L'altra metà va divisa fra marche giapponesi, sempre più prepotentemente presenti e altre società europee come Volvo, Saab e Fiat.

Le ragioni della presenza massiccia delle marche tedesche sul mercato americano non vanno certamente cercate solo nel fatto che l'importazione tedesca viene, in un certo senso, favorita dalla commissione di capitali fra determinate aziende tedesche e alcune società americane (Ford, Opel, General Motors), il che ovviamente facilita, non soltanto dalle forme capitali e penetranti della rete di vendita tedesca, ma anche da un certo avvicinamento della linea di certe vetture tedesche, contenute nell'ingombro, a caratteristiche tipiche del design americano. Il che permette, insieme alla considerazione del più basso costo di esercizio, una penetrazione che finora non è data alle macchine italiane, rimaste soltanto fenomeno di ristrettissima élite.

Con l'automatismo, invece, curve, muscoli, nervi sono meno sollecitati e il pilota guida meglio e con maggior distensione.

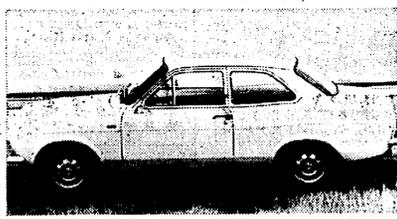
In otto ore di guida a bordo di una vettura con cambio automatico si risparmierebbero 3200 battiti cardiaci.

L'azionamento di un cambio automatico su un percorso impegnativo richiede, rispetto al cambio automatico, un aumento del 40,10 per cento del volume d'aria inspirata e una decelerazione del ritmo cardiaco del 9,15%, con un'assimilazione di ossigeno che non aumenta di oltre il 0,5%. Questo squilibrio ha per conseguenza una alcalizzazione del sangue, che si traduce in una leggera sensazione di non equilibrio, con relativa diminuzione del senso critico e della coordinazione dei riflessi.

Proposta da un inventore romano

Guida nella nebbia con gli ultrasuoni

L'apparecchiatura sarebbe in grado di segnalare gli ostacoli sino a una distanza di 60 m.



Una nuova apparecchiatura elettronica antinebbia è stata messa a punto dal romano Rocco Mosticono, che l'ha presentata come « destinata a risolvere i problemi del traffico su strade extraurbane colpite da nebbia, con scarsa visibilità o addirittura con visibilità zero ».

Le caratteristiche tecniche della scoperta sono state illustrate dal suo inventore, il quale ha affermato che l'apparecchiatura è ad ultrasuoni, è racchiusa in un quadro a forma di parallelepipedo (misure cm. 26 x 12 x 10); si può installare nel cruscotto di ogni vettura e consente all'automobilista una guida sicura nelle condizioni di nebbia fitta, a una velocità di circa sessanta chilometri l'ora.

L'apparecchiatura dovrebbe essere in grado di rilevare gli ostacoli a circa sessanta metri di distanza, con l'ausilio di ultrasuoni e indica al guidatore con una segnalazione — di tipo semaforico o di tipo sonoro d'allarme — persino la distanza nella quale si trova l'ostacolo che sta davanti. Le segnalazioni d'allarme visivo e acustico sono graduate: il segnale luminoso verde indica una distanza di circa 45 metri, il rosso si accende quando l'auto che precede è a 35 metri circa.

A questo punto il guidatore sa che deve frenare e se non lo fa ad una distanza di trenta metri entra comunque in azione un segnale acustico d'allarme e interviene automaticamente l'azione di frenata servoreno.

L'impostazione pratica dell'invenzione è basata sulla individuazione meno costosa del mezzo per vincere i pericoli della nebbia. In sostanza si è utilizzato l'effetto dell'eco provocata dalla massa in movimento (auto che precede) sull'apparecchiatura elettronica installata sulla vettura che segue.

Curiose statistiche della Chrysler Italia

Si fanno 3500 movimenti in meno andando in città con l'automatico

Gli studi sulle conseguenze fisiologiche della guida resi noti in occasione del lancio della « 2 litri »

La Chrysler Italia ha appena lanciato sul nostro mercato la Chrysler « 2 litri », una vettura concepita all'origine per montare il cambio automatico, tanto che quello meccanico non è disponibile neppure in opzione; non sorprende quindi che la Casa abbia iniziato una campagna per far conoscere i vantaggi di questo tipo di trasmissione per la quale, in Italia, si nutre ancora qualche diffidenza.

Tra i tanti argomenti tecnici a sostegno del cambio automatico la Chrysler ne ha portati ora altri che con la tecnica automobilistica non hanno a che fare direttamente, ma che sono interessanti.

Eccoli accennati per sommi capi: è stato calcolato che la traversata in un'ora di punta di un grande centro urbano a bordo di una vettura con cambio meccanico obbliga il pilota a 3500 manovre di braccio e di gambe. Esattamente come se si volessero gonfiare alla pressione giusta due pneumatici di autoveicolo tramite una pompa a pedale. O volendo far salire la propria vettura fino all'altezza del secondo piano di una casa, ci si servisse di un crano gigante, anche questo azionato a forza di gambe.

Con l'automatismo, invece, curve, muscoli, nervi sono meno sollecitati e il pilota guida meglio e con maggior distensione.

In otto ore di guida a bordo di una vettura con cambio automatico si risparmierebbero 3200 battiti cardiaci.

L'azionamento di un cambio automatico su un percorso impegnativo richiede, rispetto al cambio automatico, un aumento del 40,10 per cento del volume d'aria inspirata e una decelerazione del ritmo cardiaco del 9,15%, con un'assimilazione di ossigeno che non aumenta di oltre il 0,5%. Questo squilibrio ha per conseguenza una alcalizzazione del sangue, che si traduce in una leggera sensazione di non equilibrio, con relativa diminuzione del senso critico e della coordinazione dei riflessi.

Curiose statistiche della Chrysler Italia

Si fanno 3500 movimenti in meno andando in città con l'automatico

Gli studi sulle conseguenze fisiologiche della guida resi noti in occasione del lancio della « 2 litri »

La Chrysler Italia ha appena lanciato sul nostro mercato la Chrysler « 2 litri », una vettura concepita all'origine per montare il cambio automatico, tanto che quello meccanico non è disponibile neppure in opzione; non sorprende quindi che la Casa abbia iniziato una campagna per far conoscere i vantaggi di questo tipo di trasmissione per la quale, in Italia, si nutre ancora qualche diffidenza.

Tra i tanti argomenti tecnici a sostegno del cambio automatico la Chrysler ne ha portati ora altri che con la tecnica automobilistica non hanno a che fare direttamente, ma che sono interessanti.

Eccoli accennati per sommi capi: è stato calcolato che la traversata in un'ora di punta di un grande centro urbano a bordo di una vettura con cambio meccanico obbliga il pilota a 3500 manovre di braccio e di gambe. Esattamente come se si volessero gonfiare alla pressione giusta due pneumatici di autoveicolo tramite una pompa a pedale. O volendo far salire la propria vettura fino all'altezza del secondo piano di una casa, ci si servisse di un crano gigante, anche questo azionato a forza di gambe.

Con l'automatismo, invece, curve, muscoli, nervi sono meno sollecitati e il pilota guida meglio e con maggior distensione.

In otto ore di guida a bordo di una vettura con cambio automatico si risparmierebbero 3200 battiti cardiaci.

L'azionamento di un cambio automatico su un percorso impegnativo richiede, rispetto al cambio automatico, un aumento del 40,10 per cento del volume d'aria inspirata e una decelerazione del ritmo cardiaco del 9,15%, con un'assimilazione di ossigeno che non aumenta di oltre il 0,5%. Questo squilibrio ha per conseguenza una alcalizzazione del sangue, che si traduce in una leggera sensazione di non equilibrio, con relativa diminuzione del senso critico e della coordinazione dei riflessi.

nella gamma Renault la "tua" c'è.

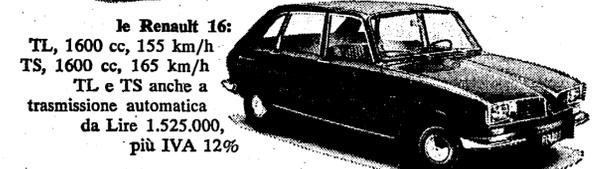


Le Renault 5: L, 850 cc, 125 km/h TL, 950 cc, 140 km/h, freni anteriori a disco da Lire 999.000, più IVA 12%

Le Renault 6: L, 850 cc, 125 km/h TL, 1100 cc, 135 km/h, freni anteriori a disco da Lire 1.023.000, più IVA 12%



Le Renault 12: TL, 1300 cc, 145 km/h TS, 1300 cc, 150 km/h Break, 1300 cc, 150 km/h Gordini, 1600 cc, 185 km/h da Lire 1.240.000, più IVA 12%



Le Renault 16: TL, 1600 cc, 155 km/h TS, 1600 cc, 165 km/h TL e TS anche a trasmissione automatica da Lire 1.525.000, più IVA 12%

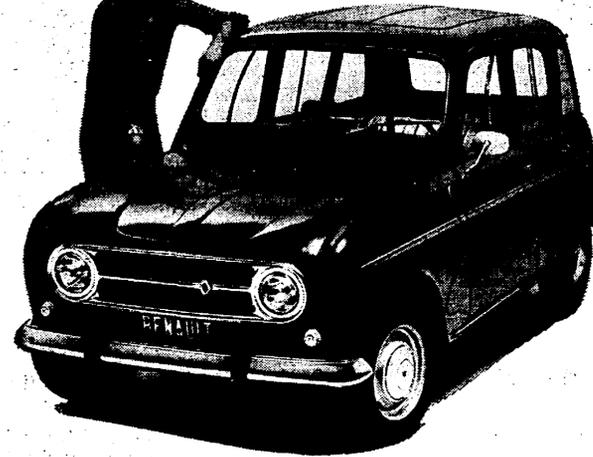


I Coupé Renault 15: TL, 1300 cc, 150 km/h TS, 1600 cc, 170 km/h TS anche a trasmissione automatica da Lire 1.595.000, più IVA 12%



I Coupé Renault 177: TL, 1600 cc, 170 km/h TL anche a trasmissione automatica TS, 1600 cc, 180 km/h, iniezione elettronica TL e TS anche in versione convertibile da Lire 1.945.000, più IVA 12%

ho trovato Renault 4, quattro ruote in gamba



Renault 4
La « quattro ruote » più in gamba per lavoro e vacanza ti conquista con le eccezionali prestazioni delle sue sospensioni indipendenti, su qualsiasi strada. Fa ben 15 chilometri con un solo litro di benzina. E Renault 4 è proprio spaziosa: 5 persone e relativo bagaglio o 1 metro cubo di carico utile (sedile posteriore ribaltato o asportato).
Le Renault 4: Lusso, Export, Special - 850 cc, 15 km con un litro.

