Riflessioni su alcune iniziative di enti locali e sindacati

Sono possibili misure efficaci contro la nocività in fabbrica

Sempre più larghi strati di popolazione coinvolti nelle lotte dei lavoratori per l'ambiente - Una reale prevenzione in un attento esame dei composti chimici prima dell'introduzione nel ciclo produttivo

Recentemente a Santa Croce sull'Arno, a Furecchio e nei Comuni vicini, si è svolta una manifestazione pubblica con la partecipazione di gran parte della popolazione — alla testa i giovani ed i lavoratori dell'industria del cuoio — a difesa dell'ambiente e della qualità di vita e per denunciare l'alta incidenza di tumori registrata in quella zona e da riferire alla nocività ambientale e professionale. Questa manifestazione, a cui hanno portato la loro adesione i rappresentanti dei lavoratori dell'ACNA di Cengio, ritornata drammaticamente nelle pagine dei giornali dopo la gravissima sciagura sul lavoro di venerdì scorso, e già al centro di una vertenza giudiziaria per i cancri della vescica riscontrati negli operai esposti a particolari composti chimici, ed a cui hanno partecipato Giovanni Berlinguer e ricercatori dell'Istituto Tumori di Genova, Istituto specialmente impegnato nella ricerca dei fattori cancerogeni presenti nell'ambiente di vita e di lavoro, ha avuto indubbiamente un profondo significato.

Certamente la manifestazione di Santa Croce sull'Arno non è stata la prima forma di lotta espressa da strati popolari su questo problema. Il movimento operaio del nostro Paese ha già in molte occasioni denunciato gravi situazioni di nocività e organizzato forme di lotta, anche in modo incisivo, contro la piaga di certi tumori professionali e con una visione unitaria tra rischio presente in fabbrica e rischio nell'ambiente esterno.

Basta ricordare a questo proposito che il sindacato è intervenuto più volte per discutere ed approfondire particolari situazioni di nocività dovute alla presenza di sostanze cancerogene, rivendicando il diritto alla conoscenza dei problemi che coinvolgono in prima persona i lavoratori e riuscendo in molti casi a modificare i livelli di esposizione ed in qualche caso imponendo il divieto dell'uso di certi composti cancerogeni come all'IPCA di Ciriè e alla ACNA di Cesano Maderno, mentre alla Montedison di Castellanza gli operai hanno introdotto per primi in Italia l'informazione di ricerce compiute in Inghilterra sulla cancerogenicità del cloro-metil-metil-etere e del bis-cloro-metil-etere, imponendo inoltre la loro partecipazione ad un Convegno medico a cui hanno potuto recare la prova di una incidenza di cancro polmonare 8 volte superiore alla media per gli appartenenti al gruppo a rischio.

In questo caso però la partecipazione dei giovani e di larghi strati di popolazione, insieme ai lavoratori, ha indubbiamente rappresentato un ulteriore arricchimento della iniziativa.

Prima ancora, una manifestazione simile in quanto a partecipazione popolare, ma diversa come significato, aveva avuto luogo nel Veneto. E' stata una marcia che ha portato i partecipanti da Pordenone a Trieste per chiedere all'assessorato regionale alla Sanità la istituzione di un ospedale per i malati di cancro. Non vogliono certo contestare la legittima richiesta di poter realizzare anche in Italia uno standard curativo adeguato per i cancerosi tale da conseguire gli indici di sopravvivenza possibili in altri Paesi e peraltro ottenuti più per diverso approccio terapeutico (lavoro di équipe e uso di protocolli interdisciplinari) che per la disponibilità di tecnologie più avanzate e di più sofisticate attrezzature, ma è bene rilevare che la richiesta di interventi contro i tumori non può essere limitata solo all'aspetto curativo allorchè è ormai acquisita la certezza che una prevenzione primaria può essere attuata per molti tumori evitando così il progressivo aumento di casi di cancro, per cui in prospettiva, ed in difetto di interventi preventivi, non sarebbero più sufficienti, ed in un breve lasso di tempo, i posti letto oggi richiesti.

L'Italia è una delle poche nazioni industrializzate che non ha risposto alle raccomandazioni fatte del Bureau International di Travail sul problema dei tumori professionali. Peraltro le esperienze che talune Regioni hanno cominciato a realizzare per tutelare la salute nei luoghi di lavoro e per modificare la nocività ambientale dimostrano che è possibile attuare misure efficaci. La legge di riforma sanitaria, prevede inoltre la possibilità di svolgere programmi di ricerca biomedica finalizzata agli obiettivi del servizio sanitario nazionale.

Ma quali programmi e quali scelte? E' bene sottolineare il fatto che queste forme di intervento superano il tradizionale rapporto medico-malato e cioè il rapporto individuo-individuo e necessitano invece della partecipazione responsabile dei tecnici, dei cittadini e delle forze politiche e sociali. Solo in questo modo potranno essere identificate priorità, stabiliti programmi e attuate misure preventive. Una precisa indicazione in questo senso è stata illustrata proprio a Santa Croce sull'Arno dal rappresentante dei lavoratori dell'ACNA di Cengio allorchè, nel suo intervento, ha citato la prima esperienza in corso di realizzazione in Italia in questo settore e dovuta ad accordi stabiliti tra la regione Liguria, il Consiglio di fabbrica e la direzione dell'ACNA, insieme al Comune di Cengio. In base a questi accordi l'Istituto Tumori di Genova ha cominciato ad esaminare non solo tutti i composti chimici presenti nella fabbrica (sostanze prime, intermedi e prodotti finali) al fine di stabilire per ciascuno una precisa scheda chimico-biologica, ma ha anche in corso di esecuzione prove sperimentali atte a valutare la nocività dei composti chimici *nuovi*, non ancora introdotti nel ciclo lavorativo.

E' questa una esperienza che consente un ulteriore e decisivo passo in avanti anche rispetto alla stessa legge della Regione Liguria per la tutela della salute nei luoghi di lavoro che realizza, è vero, una conquista essenziale delle forze lavorative e cioè la partecipazione diretta del gruppo operaio omogeneo alla identificazione dei fattori nocivi al fine di modificare sostanzialmente le condizioni di lavoro, ma è pur sempre un intervento del *dopo*, di quando cioè il danno è ormai emergente. Questa modalità di intervento è invece incentrata sulla verifica dei possibili pericoli dei composti chimici *prima* che possano esprimere la loro nocività in modo da poter stabilire livelli differenziati di presenza nell'ambiente di lavoro e misure tecnologiche di partenza rapportate alle specifiche caratteristiche del composto chimico prodotto.

Con ciò non è da intendere certamente superato il ruolo del gruppo operaio omogeneo ma occorre che questa preziosa forma partecipativa sia sempre più orientata verso una continua azione di controllo e non solo di denuncia a posteriori. Occorre quindi sostituire il *prima* al *dopo* avendo presente che errori di valutazione comportano poi il pagamento di un prezzo spesso assai alto. E' per questo che giustamente Giovanni Berlinguer ha esortato a intensificare queste manifestazioni popolari perchè quante più vi saranno marce per l'ecologia tanto meno saremo costretti a fare marce per l'oncologia, ribadendo nel contempo il concetto che è da rigettare con forza l'opinione fuorviante ed ancora troppo diffusa di una contrapposizione ineluttabile tra industrializzazione, sviluppo economico e tutela della salute e dell'ambiente, contrapposizione che potrebbe essere evitata se nel momento istruttorio e decisionale venissero considerati i vari aspetti, sia quello relativo ad una adeguata tecnologia per gli impianti che quello concernente l'accertamento della nocività per l'uomo dei composti industriali, aspetti che la collettività sarà comunque chiamata a dover assolvere dopo un evento dannoso e talora catastrofico.

Leonardo Santi

(Direttore dell'Istituto di oncologia dell'Università di Genova)

Cos'è la xeroradiografia

Meno raggi ed esami più precisi

Dalle prime casuali scoperte di Röntgen ad oggi, la radiologia ha fatto parecchia strada, al punto che senza le informazioni preventive del reparto radiologico, ben difficilmente l'« esecutivo » chirurgico dello stesso ospedale accetta il malato in sala operatoria e in molti casi, dove non può il bisturi, ci si affida alle nuove terapie radianti. L'alta validità diagnostica e anche terapeutica dei «raggi X» ha reso sempre più comune, praticamente di *routine*, l'impiego di schermografie, radioscopie, stratigrafie, sino ad allargare la pratica ai « controlli di massa ».

Recentemente, a Piacenza, si è discusso sui rischi e i benefici dell'uso diffusissimo di queste radiazioni ionizzanti nella pratica medica, un uso — si è detto — che deve essere quanto più corretto possibile e tener conto degli effetti nocivi di cui può soffrire un organismo per le ripetute, sebbene minime, « somministrazioni » di raggi a scopo diagnostico.

Importante è dunque il perfezionamento delle apparecchiature radiografiche, per le quali si richiede la massima sicurezza che, tecnicamente, significa « chiarezza » e completezza di immagine con un'esposizione del paziente quanto più breve e « leggera » possibile.

In questo senso una speranza, non ancora confermata dall'esperienza, che può solo derivare dalla più larga diffusione, viene da una recente innovazione in campo radiografico, la *xeroradiografia:* una tecnica conosciuta dai primi anni Settanta e sulla quale si è discusso in questi giorni a Venezia, nel corso di un convegno europeo organizzato dalla Fondazione Menarini e patrocinato dalla Associazione Italiana di Radiologia e Medicina Nucleare, dall'Association Europeenne de Radiologie e dal College d'Enseignement Post Universitaire en Radiologie.

La novità della xeroradiologia consiste in un diverso metodo di fissazione dell'immagine radiografica, metodo che sembra richiedere una minore intensità del flusso radiante al quale sottoporre il soggetto, pur producendo dei risultati di « descrizione » nettamente superiori come qualità. Mentre le apparecchiature radiografiche standard utilizzano delle normali lastre fotosensibili, simili a quelle usualmente impiegate nelle macchine fotografiche, lo « xeroradiogramma » viene ottenuto da una lamina di selenio caricata elettrostaticamente e riutilizzabile all'infinito per ulteriori esami.

La superficie di selenio è cioè « riempita » di cariche elettriche puntiformi, che vengono spostate solo se colpite dai raggi. Ne risulta una incisione assai più particolareggiata di quella ottenibile « bruciando » i granuli di bromuro d'argento delle lastre tradizionali e la stessa precisione si mantiene quando si trasferisce l'immagine dalla lamina alla carta, attraverso un processo assai simile a quello che avviene in una normale fotocopiatrice.

L'effetto più evidente è quello di una sorta di « tridimensionalità » dell'immagine, poiché — contrariamente a quanto si può vedere nelle tradizionali « lastre » — una indagine su una formazione ossea sarà accompagnata e completata dalla visione dei tessuti « molli » ad essa connessi, in una riproduzione estremamente esatta dell'intera parte anatomica. Vantaggi indiscussi sono inoltre confermati dall'impiego della xeroradiografia nelle indagini non scheletriche, in special modo nella mammografia preventiva e diagnostica delle formazioni cancerose, tanto da avere indotto molti clinici ad abbandonare come ormai « approssimativi » gli usuali esami termografici.

Secondo gli sperimentatori della nuova tecnica — molti dei quali non esitano a definirla entusiasticamente rivoluzionaria — un ulteriore e possibile perfezionamento delle apparecchiature a disposizione potrebbe permettere un « risparmio » di somministrazione radiante alla paziente sino a venti volte minore sulle dosi oggi necessarie. Il maggiore ostacolo ad una diffusione del metodo elettrostatico pare comunque provenga dalla stessa Xerox Corporation, unica produttrice di questo tipo di lastre, che ritiene ulteriori investimenti in questo settore poco remunerativi. Un ulteriore esempio di come la legge del profitto possa ancora opporsi ad un reale progresso scientifico a favore della comunità.

a. me.

Brevetto USA per ottenere l'energia dalle onde marine

BURBANK — Dopo sei anni di ricerche la « Lockheed » ha brevettato un nuovo meccanismo per ottenere energia dalle onde del mare. La notizia è stata data da funzionari della « Lockheed-California ». Nel laboratorio della Lockheed di « Rye Canyon », presso Valencia (California), gli scienziati Leslie Wirt e Duane Morrow hanno messo a punto la complessa struttura che, oltre a generare elettricità, può anche essere utilizzata per ripulire il mare inquinato da petrolio e per la creazione di porti in alto mare e la desalinizzazione delle acque marine.

Abbiamo le conoscenze necessarie?

Animali in casa: qualche consiglio per evitare rischi

L'anno internazionale del fanciullo sta richiamando l'attenzione dei governi e degli organismi internazionali sui più disparati problemi, da quelli prioritari che concernono la fame e la salute, a quelli che riguardano il benessere psichico e sociale. Dei problemi della convivenza animale-fanciullo nella città si è tra l'altro interessato il gruppo di esperti sulla sanità pubblica veterinaria dell'Organizzazione Mondiale della Sanità che si è di recente riunito presso l'Università di Bologna: se vi sarà la volontà e la forza di costituire a Bologna, come proposto dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, un centro operativo sulla sanità pubblica veterinaria, questo dovrà occuparsi principalmente dei problemi connessi con la convivenza animale-uomo nelle città, seguendo una linea di lavoro già affrontata con successo da diversi anni presso la Facoltà di Medicina Veterinaria.

Da molte parti ci si chiede se la convivenza dell'uomo, soprattutto dei fanciulli, con gli animali nelle città sia desiderabile, e se comporti dei problemi sanitari. Gli esperti sono unanimemente d'accordo sul fatto che tale convivenza è utile per la formazione della personalità del bambino, per il suo equilibrio psichico e per la sua educazione ecologica.

E bisogna tener presente che non esistono solamente, nelle città, gli animali domestici da compagnia (cani, gatti, uccelli da voliera, pesci d'acquario, tartarughe, topolini, criceti e cavie), ma anche animali non domestici, che convivono abitualmente con l'uomo, come, ad esempio, piccioni, merli, passeri, lucertole e, in luoghi particolarmente fortunati, scoiattoli.

Una moda che deve essere combattuta è quella di tenere animali esotici, quali ad esempio scimmie, felini selvatici e pipistrelli, in quanto antiecologica e diseducativa (infatti abitua il fanciullo all'idea di tenere in cattività animali nati liberi e non adatti a vivere in città) nonchè pericoloso dal punto di vista sanitario: inoltre chi tiene tali animali non sempre possiede la sufficiente competenza.

Per quanto riguarda i problemi sanitari connessi con la convivenza tra fanciullo ed animale (peraltro, come si è detto, desiderabile), c'è innanzitutto da dire che essi si presentano ancor prima della nascita: infatti dobbiamo chiederci se la convivenza con animali può presentare pericoli specifici per una donna che aspetti un bambino. Il pericolo è uno solo, la toxoplasmosi, e vi accenneremo brevemente.

Tale infezione, se viene acquisita durante la gravidanza, può provocare aborto o malformazioni fetali. La donna che invece sia già positiva al momento della gravidanza non corre pericolo. Siccome l'infezione della donna è quasi sempre asintomatica, si può controllare l'avvenuta infezione o meno solo con una serie di esami del sangue. L'infezione può avvenire in due modi: o mangiando carne cruda o poco cotta di animale infetto (infatti molti animali sono portatori di toxoplasma senza che si possa notare alcun sintomo), oppure frequentando gatti che si cibino di carne cruda, i quali possono eliminare il parassita con le feci. Nulla vieta ad una donna in attesa di bambino di tenere un gatto nel suo appartamento, purchè eviti di somministrargli carne non ben cotta e non lo lasci libero di cacciare topi o di frugare tra gli avanzi alimentari. Ovviamente tale donna dovrà evitare di ingerire, anche per un semplice assaggio, carne cruda o poco cotta.

Il fanciullo che convive con animali da compagnia è poi esposto ad alcune infezioni. Vediamo quali sono e come possiamo prevenirle.

Le salmonellosi sono comuni all'uomo ed a tutti gli animali, che le eliminano soprattutto con le feci. Gli escrementi di cane, gatto, piccioni ed altri uccelli, tartaruga, cioè di tutti gli animali, possono contenere salmonelle che, se ingerite da persone ricettive, possono dar luogo a malattia. Siccome non è in pratica possibile evidenziare se gli animali sono portatori o meno, occorre evitare la contaminazione dei cibi. Bisogna insegnare ai bambini a lavarsi le mani, e a non portare alla bocca mani od oggetti che possono essere contaminati con feci animali. Fondamentale è, per questa come per altre malattie, la lotta contro le mosche.

La tubercolosi degli animali da compagnia è trasmissibile all'uomo e può avere due origini. Essa può essere trasmessa agli animali (cane, gatto, scimmie, pappagalli, eccetera) da persone con tubercolosi aperta: in questi casi si tratta quasi sempre di malattie familiari, che colpiscono sia l'uomo che gli animali. Altra fonte di infezione è l'ingestione di carni, soprattutto polmoni, di bovini tubercolotici. Va subito detto che, grazie ai piani di profilassi, la tubercolosi bovina sta scomparendo. E' comunque buona norma non somministrare agli animali carne cruda, per evitare questa come altre infezioni.

Norme igieniche da seguire

Dell'echinococcosi - idatidosi abbiamo già parlato su queste colonne, ed abbiamo visto come si tratti di una malattia che colpisce l'uomo e gli animali soprattutto dell'ambiente pastorale. Abbiamo però anche visto come l'infezione possa arrivare ai cani delle città (e di conseguenza all'uomo) se questi vengono alimentati con viscere infette crude.

Le micosi che colpiscono i bambini sono spesso contratte da gatti e cani e costituiscono il maggiore problema sanitario connesso con la coesistenza fanciullo-animale. A Roma, ad esempio, sono colpiti ogni anno circa 1.000 bambini: in tale città, come in altre italiane, circa un decimo dei cani e dei gatti è portatore asintomatico di micosi.

Non tutti i casi di infezione umana sono però da ascrivere a contagio da parte di animali: a volte questo contagio può derivare direttamente dall'uomo o dal suolo. Solo una adeguata indagine epidemiologica, per la quale sono in Italia attrezzati solo pochi istituti, può chiarire l'origine dell'infezione.

I cani ed i gatti sono spesso colpiti da parassiti intestinali, le cui uova passano nel suolo e producono larve che possono infettare i bambini che vengano con loro a contatto. Si tratta di un'infezione frequente in altri Paesi, per la quale non esistono dati riferentisi all'Italia. Bisogna comunque evitare che gli animali sporchino con le loro feci i luoghi di gioco dei bambini.

Tra le altre malattie di una certa importanza ricorderemo la malattia da graffio di gatto (connessa, come dice il nome, con graffiature di gatto), e la psittacosi, malattia polmonare trasmessa dagli uccelli.

Come norme igieniche consigliamo di mantenere gli animali vaccinati e liberi da parassiti, di non alimentarli con carne cruda e di evitare il contatto, anche indiretto, con le loro feci. Queste norme, unite ad un continuo controllo dello stato di salute dell'animale, e naturalmente del fanciullo che con esso convive, faranno godere dei numerosi frutti di tale convivenza, senza che vengano offuscati dagli svantaggi della trasmissione di malattie.

Oltre a vantaggi di ordine psicologico, educativo ed ecologico, la convivenza degli animali coi fanciulli, se adeguatamente utilizzata, può permettere il monitoraggio della patologia ambientale. Infatti gli animali soffrono spesso degli stessi disturbi dell'uomo, ed avendo un ciclo vitale più rapido, li manifestano prima. Ciò si verifica per alcune infezioni, per i disturbi da rumore e per i tossici ambientali. Ad esempio, cani che vivono in locali in cui si fuma spesso, possono manifestare sintomi come disturbi cardiocircolatori e tumori, richiamando così l'attenzione sui pericoli cui sono esposti i fanciulli che vivono nello stesso ambiente.

Adriano Mantovani

motori

Febbre dell'auto in Jugoslavia

Produzione locale e importazioni non bastano a far fronte alle richieste

L'automobile è uno dei prodotti più richiesti sul mercato jugoslavo. Sulle strade del Paese circolano oltre 2 milioni di vetture ma la richiesta è sempre superiore all'offerta. Ciò anche se l'industria nazionale continua ad aumentare la propria produzione e se si insiste sempre sulle importazioni.

Comperare un'autovettura in Jugoslavia — così come sta succedendo in Italia — è un lusso, ma la gente non sembra badare alla spesa e alle attese pur di poterla acquistare. Alle filiali delle case nazionali e alle rappresentanze di quelle straniere si fa la coda. Non per aver subito la macchina, ma per pagare — spesso in contanti — e poi attendere alcuni mesi prima di potersi sedere al volante.

Per le vetture di produzione nazionale — il cui prezzo è superiore a quello delle corrispondenti macchine italiane — i cittadini jugoslavi hanno ampie facilitazioni, ma la richiesta è massiccia anche per i prodotti di importazione che a causa della pesante tassa doganale costano il doppio ed anche più di quanto li si paghi da noi.

Nel 1979 l'industria automobilistica jugoslava produrrà 300 mila autovetture, cioè 60 mila più dell'anno scorso. La maggior parte di queste usciranno dalla « Crvena Zastava » di Kragujevac, in Serbia, che opera in stretta collaborazione con la FIAT e con le Case sovietiche e polacche.

La TAS di Sarajevo (Bosnia) produce sulla base di accordi con la Volkswagen, mentre la Cimos di Capodistria (Slovenia) è legata alla Citroën e la IVM alla Renault.

Inoltre tra 1-2 anni entrerà in attività a Kikinda, in Vojvodina, una fabbrica per le vetture Opel e a Pristina, nel Kosovo, un'altra che opererà sulla base di un accordo con la Peugeot.

Come si vede l'industria automobilistica del Paese è molto articolata ed esageratamente suddivisa per cui si ha l'impressione che lo sviluppo di questo settore avvenga in modo irrazionale e non corrispondente a quelle che sono e saranno le possibilità di assorbimento del mercato. Gli specialisti prevedono infatti che tra 3 anni si sarà al livello di parità tra domanda e offerta, mentre difficile appare il piazzamento di forti contingenti di autovetture sugli altri mercati, sia per la crisi esistente che per la concorrenza di meglio organizzate e sperimentate Case.

La macchina in Jugoslavia costa molto, la manutenzione impone oneri pesanti, il solo conseguimento della patente viene a costare anche un quarto di milione di lire, dal luglio scorso si sono avuti due aumenti della benzina e se ne prevede un terzo che porterà il carburante al prezzo di quello italiano: eppure la produzione nazionale e le importazioni non sono sufficienti a placare questa vera e propria febbre. Anche quest'anno solamente dalla Cecoslovacchia e dall'Unione Sovietica si importeranno 40 mila autovetture mentre si prevede la costruzione di una fabbrica per il montaggio in Jugoslavia delle « Skoda » e di un'altra per la produzione annuale di 5 mila motociclette su licenza della cecoslovacca Jawa.

Questo travolgente sviluppo della motorizzazione privata ha anche un aspetto drammatico: quello di un grande numero di incidenti stradali. In un Paese dove fino a pochi anni or sono esistevano pochissime autovetture, il passo è stato troppo affrettato. Si è cominciato con le utilitarie, poi si è rapidamente passati alle macchine più grosse e veloci con il risultato che negli ultimi 9 anni per gli incidenti stradali si sono avuti oltre 40 mila morti e 506 mila feriti. Nel solo 1978, 5380 persone hanno perso la vita sulle strade della Jugoslavia.

Molti incidenti e in aumento, anche se da parte delle autorità sono state adottate energiche e severe misure: è difficile ottenere la patente, le multe sono pesanti, viene facilmente ritirato il documento di guida, annualmente le vetture devono essere sottoposte al controllo tecnico.

L'interesse degli jugoslavi per le automobili è stato confermato anche all'ultimo salone svoltosi a Belgrado. Tra i moltissimi visitatori ben 400 se ne sono tornati a casa dopo aver acquistato una vettura di produzione inglese esaurendo tutte le disponibilità.

S. G.

Sul mercato anche l'Alfa con il turbocompressore

Il gruppo è stato progettato e costruito dall'Autodelta - Di qui il nome di Alfetta GTV 2.0 Turbodelta dato al coupé

L'Alfa Romeo ha affiancato al coupé Alfetta GTV 2000 una nuova versione più spiccatamente sportiva, con motore sovralimentato tramite un gruppo turbocompressore progettato e costruito dall'Autodelta, settore competizioni dell'Alfa Romeo. Il coupé, che è stato chiamato Alfetta GTV 2.0 Turbodelta, è un esempio di come l'esperienza sportiva dell'Alfa possa adattarsi rapidamente alle esigenze di affidabilità di una vettura da turismo e, soprattutto, far fronte sollecitamente alle iniziative della concorrenza che punta molto sui turbocompressori.

L'Alfetta GTV 2.0 Turbodelta mantiene nell'autotelaio le caratteristiche fondamentali dell'Alfetta GT.

Velocità massima 205 km/h, accelerazione sul chilometro in 28 secondi netti: queste le credenziali della Turbodelta equipaggiata con il classico 4 cilindri bialbero di 1962 cc sostanzialmente invariato nell'architettura.

Tali prestazioni sono consentite dall'adozione del turbocompressore a gas di scarico che produce a piena potenza una pressione massima di alimentazione assoluta di circa 1,7 kg/cmq. Con un rapporto di compressione di 7,1 viene erogata una potenza di 110 KW (150 CV DIN a 5500 giri/1') con una coppia di 230,4 Nm (23,5 kgm a 3500 giri/1').

La concezione e l'affidabilità del motore Alfa Romeo non hanno richiesto sostanziali modifiche neppure a questi livelli di potenza.

Rispetto al propulsore tradizionale il motore della Turbodelta riceve un nuovo gruppo di collettori di scarico in materiale speciale resistente alle alte temperature, pistoni di tipo stampato adatti al più basso rapporto di compressione e una guarnizione delle teste cilindri di tipo metallico.

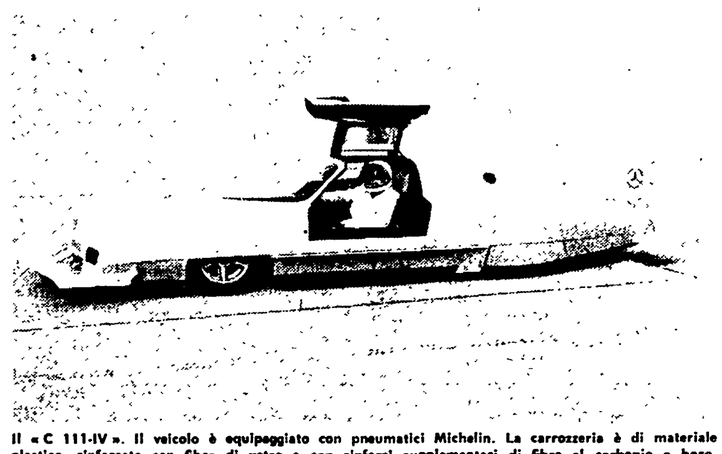
La serie di modifiche sui gruppi meccanici comprende l'adozione di un disco frizione rinforzato e di ammortizzatori più rigidi.

Rimane invariato l'assetto e in particolare l'equilibrio dei pesi sugli assi realizzato con la disposizione posteriore del cambio in blocco con il differenziale; le sospensioni anteriori sono le classiche a barre di torsione, quelle posteriori con assale De Dion triangolare chiuso, a conferma di quelle doti di sicurezza che hanno contribuito a rendere famoso il nome dell'Alfa Romeo.

L'Alfetta GTV 2.0 Turbodelta (*nella foto*) è stata commercializzata sul nostro mercato ad un prezzo di L. 13.140.000, IVA esclusa.

Mercedes oltre i 400 orari sulla pista Fiat di Nardò

Il veicolo sperimentale ha battuto altri quattro record mondiali Gli obiettivi della prova vanno al di là del risultato sportivo



Il « C 111-IV ». Il veicolo è equipaggiato con pneumatici Michelin. La carrozzeria è di materiale plastico, rinforzato con fibre di vetro e con rinforzi supplementari di fibre al carbonio e boro.

Il 5 maggio scorso, sul percorso per test ad alta velocità costruito dalla FIAT a Nardò, una vettura sperimentale Mercedes-Benz ha realizzato 5 record mondiali assoluti.

Nel corso della prova — realizzata per eseguire test aerodinamici in zone-limite — la Mercedes « C 111-IV » ha superato i 400 chilometri orari. Oltre che per studiare l'effetto di accorgimenti aerodinamici e di spoiler alle alte velocità, il veicolo sperimentale è stato impiegato anche per analizzare il comportamento di moderni materiali sintetici, quali le fibre al carbonio e al boro, nonchè per studiare su un'auto le reazioni di materiale sintetico che oggi viene impiegato per i veicoli spaziali o per aeroplani concepiti per alte prestazioni.

I test di marcia ad alta velocità sono stati eseguiti allo scopo di migliorare il grado di efficienza dei veicoli terrestri, di valutare i risparmi di energia realizzabili nel quadro dell'ulteriore perfezionamento delle costruzioni leggere e degli accorgimenti aerodinamici e allo scopo di valutare il comportamento di pneumatici a bassa resistenza al rotolamento.

Durante le prove con la « C 111-IV » l'ingegner Hans Liebold, capo della sezione Presperimentale - Autovetture della Daimler-Benz AG, ha stabilito 4 nuovi record mondiali di velocità con partenza da fermo riconosciuti dalla FIA.

Ha percorso infatti i 10 chilometri con partenza da fermo alla velocità media di 320,615 km/h (record precedente 283,101 km/h); le 10 miglia alla media di 335,454 km/h (282,673 km orari); i 100 chilometri alla media di 375,670 km/h (316,484 km/h); le 100 miglia alla media di 367,396 km/h (319,835 km/h).

Sulla pista circolare Liebold ha anche migliorato il record mondiale assoluto di 355,9 km/h (non registrato nelle liste FIA) raggiunto nel 1975 dall'americano Mark Donohue sulla pista circolare di Talladega (Stato di Alabama, USA) al volante di una Porsche 917 Can Am erogante 1100 CV.

Il nuovo valore raggiunto dal dott. Liebold è stato di 403,978 km/h.

Il veicolo sperimentale Mercedes-Benz « C 111-IV » è equipaggiato con un motore Otto V 8 di serie modificato e munito di 2 turbocompressori KKK, il quale eroga una potenza di 500 CV a 62000 giri/min.

La Fiat Ritmo vettura dell'anno in Danimarca

La FIAT Ritmo è stata eletta vettura dell'anno in Danimarca.

Il titolo le è stato conferito da una giuria di giornalisti specializzati e tecnici organizzata dal giornale domenicale « Morgenposten ».

Al concorso, giunto alla sua undicesima edizione, partecipavano quest'anno 21 vetture lanciate di recente sul mercato danese.

La Ritmo ha totalizzato 67 punti, il doppio di quelli attribuiti alla seconda classificata (33) la Citroën « Visa »; terza classificata con 30 punti la Renault 18.

Dopo le prime tre si sono classificate la Mazda con 24 punti, la Saab 900 con 19 e la Simca Horizon con 18.

E' la quarta volta che il premio « vettura dell'anno » viene attribuito in Danimarca ad una FIAT, un primato non ancora eguagliato da altre Case. Prima della Ritmo sono state premiate la « 128 », la « 127 » e la « 126 ».

Questo titolo è in linea con il successo della Ritmo su tutti i mercati e in particolare su quelli del Nord Europa: nel mese di marzo la FIAT ha acquisito il 16% del totale del mercato danese, mentre in Svezia l'incremento delle vendite è stato del 49% e ciò per una riuscita affermazione della « Ritmo ».

In Europa, nei primi tre mesi dell'anno, sono state vendute 24 mila unità di cui 4000 in marzo nella sola Germania.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci