Lotta allo spreco con gli impianti di «cogenerazione»

Così una città risparmia energia

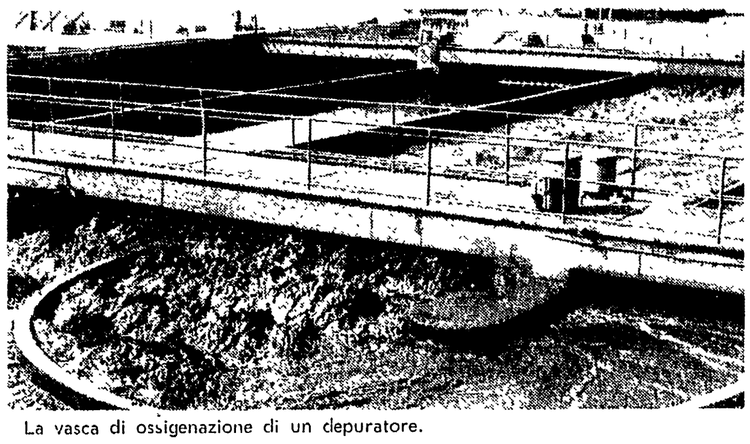
A Cervia il sistema «Totem» per la generazione combinata di elettricità e calore è alimentato dal «biogas» dei liquami urbani - Nel bilancio regionale dell'Emilia-Romagna 1.500 milioni per incentivare l'installazione di pannelli solari

Ma cos'è questo Totem di cui si è parlato a Genova in questi giorni? E' la sigla di «Total energy module», e cioè modulo dell'energia totale, un sistema per lo sfruttamento completo dell'energia. «Non si tratta di nuove tecnologie — spiega il dott. Del Bo della FIAT, industria ideatrice del progetto — ma dell'assemblaggio di quelle comuni, già sperimentate in campi diversi. La novità è tutta culturale: consiste nell'imporsi della "cogenerazione"».

Anche qui occorre spiegare di cosa si tratta. E' la generazione combinata di energia elettrica e di energia termica, e quindi il loro sfruttamento contemporaneo. La spiegazione è ancora più semplice ed evidente se vediamo il caso concreto. Il sistema Totem, a Cervia, è stato applicato al depuratore dei liquami urbani. Viene alimentato col «biogas» (cioè gas biologico, naturale) prodotto dal processo di depurazione nel cosiddetto «digestore», l'impianto in cui i batteri aggrediscono le sostanze organiche e le «digeriscono».

Un'energia, questa, che prima restava inutilizzata, dispersa. Immessa nel Totem riesce, con l'aiuto di un motore della 127 FIAT, a produrre energia elettrica e anche energia termica ricavata dall'impianto idrico di raffreddamento del motore. Il ciclo, dal punto di vista produzione-consumo è chiuso: il depuratore, per funzionare e per «digerire» i liquami ha bisogno di calore e lo trae dalla stessa energia (biogas) prodotta nel processo depurativo. Ma non è tutto: uno sfruttamento totale del biogas può consentire una produzione di energia elettrica superiore al fabbisogno degli impianti del depuratore. E qui si va oltre il discorso del risparmio dei costi della depurazione e si entra in quello della produzione vera e propria di energia «nobile» e pulita: il *surplus* energetico può essere immesso in rete e andare ad alimentare il normale circuito pubblico dell'ENEL.

Alcune cifre: con gli otto Totem installati a Cervia si producono 120 kwh sufficienti all'autonomia completa degli impianti: calcolando il costo d'installazione sui 150-180 milioni, sarà possibile, attraverso i risparmi di gestione, ammortizzare l'investimento in 3-4 anni. Con l'effetto, però — tutt'altro che trascurabile — di non avere prelevato neppure un kilowatt dalla rete pubblica, ma anzi di averne messo a disposizione in quantità non irrilevante.



La vasca di ossigenazione di un depuratore.

Secondo i tecnici, l'impianto Cervese, dopo una prima fase di sperimentazione, potrebbe anche essere raddoppiato e portato a 16-20 unità-Totem: in questo caso l'elettricità prodotta potrebbe assumere valori veramente significativi, tali da poterne far prevedere un utilizzo sistematico, anche se sempre aggiuntivo.

«Non è poco — sottolinea Del Bo. — Dai nostri calcoli abbiamo appurato che una diffusa utilizzazione del biogas in funzione energetica potrà ridurre di almeno tre quarti i rischi di black-out elettrico: si tratta di energia sempre a disposizione, pronta all'uso, che la rete ENEL può utilizzare ogni volta che cala la tensione ovvero ci sia un consumo troppo elevato». Ciò spiega anche l'indirizzo «collettivo» dell'impiego di questo nuovo impianto: una parcellizzazione privata — oltre a non presentare le stesse convenienze economiche in fase d'installazione — non potrebbe avere le stesse possibilità di collegamento con la rete ENEL anche per i costi che questo comporterebbe.

Le prospettive, in questo senso, sono due: si potrà produrre energia elettrica a basso costo con una materia prima inesauribile, i rifiuti urbani (e non); la ricerca di fonti «alternative» come questa, consente, oltre a limitare gli attuali sprechi energetici, (tutta l'energia a disposizione e non utilizzata è «buttata») di diminuire la dipendenza energetica dalle fonti tradizionali, come il petrolio e il nucleare. Questo discorso, a livello di amministrazioni pubbliche, non a caso parte da Cervia, dall'Emilia Romagna. La prima rete di depuratori delle acque pubbliche è stata installata su questa costa e Cervia è stata l'antesignana, nei primi anni '60, di questa operazione di salvaguardia dell'ambiente che puntava al «mare pulito».

Nel '73 la stessa Amministrazione locale di sinistra, per sviluppare un'azione più ampia, anche in senso divulgativo, istituì una manifestazione di rilievo internazionale, il «Premio Cervia-ambiente» che in questi sei anni ha approfondito le più scottanti tematiche ecologiche. Lo stesso depuratore è diventato sede di sperimentazioni d'avanguardia per il cosiddetto «riciclaggio» dei rifiuti, come la fertirrigazione (l'impiego in agricoltura delle acque di risulta del processo depurativo) e l'uso dei fanghi secchi, al posto dei concimi nelle campagne. I risultati ottenuti ne hanno già fatto estendere la pratica ad altre località della Riviera e dell'entroterra, con sensibili benefici produttivi, ma soprattutto con notevoli risparmi nel costo concimi.

«Questa è la prima faccia della medaglia — precisa il compagno Giancarlo Boiocchi, assessore regionale all'Ambiente, che insieme al sindaco di Cervia Coffari e all'assessore provinciale Ricci Maccarini ha presentato alla stampa gli impianti della "cogenerazione" — che documenta la nostra lotta agli sprechi, la concreta difesa ambientale, la proiezione più ampia che queste esperienze stanno già avendo a Rimini, Modena, Bologna e Reggio, per citare i casi più significativi, nonchè a livello più complessivo attraverso l'approntamento della carta dei bisogni energetici regionali, che stiamo realizzando insieme al CRIPEL (il Consorzio regionale delle aziende municipalizzate).

Un'altra iniziativa concreta, importante, è rappresentata dallo stanziamento nel bilancio regionale di 1500 milioni per incentivare l'istallazione di pannelli solari, nelle case, nelle scuole, ecc. L'altra faccia della medaglia, purtroppo, è nel continuo rinvio del piano energetico nazionale e, cosa ancora più grave, nel decreto emesso in questi giorni dal governo che rimanda — contro i pareri concordi delle Regioni e degli Enti locali l'applicazione della sola legge seria che il Paese abbia in materia di difesa ambientale, la 319, cosiddetta "Merli", in vigore dal '76. Questo penalizza, anche in termini economici, le Regioni, come la nostra, e gli imprenditori che già hanno messo in atto le disposizioni previste in questa normativa».

Evidentemente, in questo Paese, è ancora più consigliabile star fermi, aspettare i rinvii, sfruttare fino all'ultimo i privilegi, anche quello d'inquinare. I governi della DC, non solo continuano a tollerare queste vergogne, ma si lasciano persino precedere da un piccolo Comune nella messa in opera di iniziative pubbliche d'avanguardia nella drammatica ricerca di fonti energetiche alternative, nella lotta — anche politica — agli sprechi. Il riciclaggio vero, quindi — è il caso di dirlo — deve cominciare dal governo e dalla DC.

Florio Amadori

Un centro di diagnosi precoce a Bologna

Per vincere l'ipotiroidismo

L'ipotiroidismo congenito (si tratta di una insufficiente produzione di ormoni da parte della ghiandola tiroidea) provoca danni, fisici e psichici irreversibili quali una netta diminuzione della velocità della crescita ed una grave insufficienza intellettiva. Ma se individuata in tempo, questa malattia può essere curata e regredire senza lasciare traccia alcuna. I segni clinici dell'ipotiroidismo però sono incostanti e difficilmente rilevabili nei primi mesi di vita, mentre l'efficacia della cura diminuisce se si tarda l'inizio della terapia.

Per queste ragioni all'ospedale policlinico. S. Orsola di Bologna è stato istituito un centro tecnico pluridisciplinare per la diagnosi precoce dell'ipotiroidismo. Gli esami vengono fatti ai bambini entro la prima settimana di vita con un esame particolare, lo screening, che consiste nel prelievo di sangue dal tallone.

Al centro sono stati sottoposti a cure in diciotto mesi 13.000 bambini: fra questi sono stati individuati quattro ipotiroidei, (tre dei quali non presentavano alcun segno clinico che, all'esame normale, potesse essere individuato) con una frequenza media di un caso su 3250 nati.

L'esperienza condotta dalla terza clinica pediatrica e dal laboratorio tecnico specializzato del S. Orsola (direttori i proff. Cacciari e Bugiardini) è un punto di riferimento importante per tutta Italia. E per favorirne l'ulteriore specializzazione due medici bolognesi si recheranno per un soggiorno di studio nei centri di diagnosi precoce dell'ipotiroidismo in funzione a Toronto e a Bruxelles. Questo soggiorno di studio, è stato annunciato nel corso di una conferenza stampa, sarà patrocinato dal comitato femminile della CRI di Bologna.

Al centro bolognese sono stati sottoposti a «screening» fino ad ora bambini di Bologna, Ferrara e Modena. Ma a quest'esame dovrebbero essere sottoposti indistintamente tutti i neonati: per questo è in via di definizione un progetto, alla cui realizzazione parteciperà la Regione Emilia-Romagna, per estendere l'esame ai bambini nati in tutta la regione.

Ogni screening viene a costare circa 2500 lire. Un prezzo alto, ma irrilevante — hanno affermato i professori Cacciari e Bugiardini — se si pensa a quello, morale ed economico, che rappresentano per la società le migliaia di bambini ipotiroidei che nascono ogni anno e che, qualora non vengano curati in tempo, restano handicappati per tutta la vita.

notizie in breve

Operare con l'agopuntura

Oltre due milioni di pazienti cinesi sono stati operati nel periodo tra il 1966 e il 1978 sostituendo la normale anestesia con l'agopuntura. L'annuncio è stato dato in questi giorni dal ministero cinese della Sanità a Pechino.

Diversamente dal passato, quando l'agopuntura era praticata a mano, oggi gli scienziati cinesi, pur non abbandonando questo antico sistema, hanno messo a punto un apparecchio che permette di stimolare i centri nervosi mediante elettroagopuntura.

Un essicatore ad energia solare

Un essicatore per il legno interamente alimentato con energia solare è entrato in funzione a Soceava in Romania. L'essicatore, costruito su un progetto romeno, basa il suo funzionamento sul calore del sole assorbito tramite dei recettori; un analogo assicatore basato sullo stesso procedimento è già in funzione in una fabbrica di prodotti ceramici: quest'ultimo impianto assorbe circa 26 mila kilocalorie ogni ora e consente di asciugare, nello stesso tempo, 90 mila pezzi di ceramica.

La temperatura varia, a seconda della stagione, dai 35 ai 58 gradi.

Un convegno sul bio-feedback

Con la partecipazione dei massimi esponenti politici nazionali e internazionali del settore si apre oggi a Roma il primo convegno internazionale sul *bio-feedback* e le sue applicazioni in neuropsichiatria e medicina psicosomatica.

Il *bio-feedback* è una tecnica terapeutica che mette il paziente in grado di controllare la propria attività involontaria dipendente dal sistema neuro-vegetativo.

Finitezza delle risorse ed equilibri naturali

«Capire» con umiltà il nostro ambiente

Come muoversi di fronte a complessi fenomeni con adeguate conoscenze - In un volume di R.E. Ricklefs una «guida» che non tralascia precise analisi economiche

Con scarsa umiltà, anzi spesso con opaca presunzione, giornalmente ci vengono offerti consumi scientifici o tali ritenuti, riscoperte di intuizioni, che erano già state proposte con ben altra misura ai propri contemporanei da antichi filosofi; emotività strumentalizzata e indifferenza politica quotidianamente ci propongono o rimescolano temi ambientali. La credenza dell'essersi fatti accorti della realtà, della violenza esercitata sulla stirpe degli uomini e sulla natura diventa motivo o ancora di propaganda consumista o di catastrofico appello alla negazione. Il significato di ciò sta in un'incomprensione profonda della fenomenologia delle cose, in una astrattezza che non tocca l'etica, o in un'etica che assume di privilegiare l'uomo e soltanto l'uomo su tutto.

Poco, generalmente, si guarda al di là del contingente, poco ci si sofferma sul cammino passato e futuro. Il capitalismo ha travolto ambiente e socialità in una logica di «divinizzazione» del profitto, seppellendo sotto i chimici fumi di un progresso unidirezionale le qualità più alte e significative dell'uomo, la sua stessa naturalità. La fuga settimanale dei privilegiati del profitto, la forzata imitazione del loro costume ad ulteriore profitto dei detentori dei mezzi di produzione, non sono la ricerca di definite proporzioni, ma si presentano con forme di assurdo ecologismo.

Mentre con mano insaziabile si distrugge in un'economia che, come Saturno, divora i suoi figli, al contempo si vieta all'uomo di conoscere la misura di se stesso. Non si tratta allora di resuscitare fantasmi roussoniani o entusiasmi pseudo-naturalistici, piuttosto di conciliare necessità ed esigenze con equilibri che non possiamo impunemente ledere. Il richiamo all'austerità, parola d'ordine dei comunisti, significa innanzitutto lotta allo spreco, specie privato, e privilegio del pubblico con buona coscienza della finitezza delle risorse. Su questi temi i dati si accumulano, anche da parte dell'imprenditore preoccupato del suo stesso divenire, ma quei politici che reggono da trent'anni le sorti italiane, affratellati con redditieri e profittatori di ogni bandiera, acconsentono alla colonizzazione delle risorse ed anullano ogni previsione biologica corretta.

La tragedia medesima della scuola risponde alla logica della distruzione e alla necessità di un rinnovamento, sentita profondamente da docenti e studenti, si è opposta la privazione dei mezzi e il dilettantismo. E' necessario dunque uno sforzo politico e culturale da parte di quanti hanno a cuore le sorti dell'uomo, le sorti infine dell'economia della natura e della società, che ha comunque in sè possibilità tecniche e scientifiche di ricuperare un passato di saccheggio, anche se forse non completamente, sostituendolo con un avvenire di equilibrio. Equilibrio che allontani certa patologia sociale, ridimensioni le statistiche sanitarie e, all'interno degli squilibri connaturati nelle cose, ridoni un volto al paesaggio, inteso come attività umana, agricola e industriale.

Un volume (R.E. Ricklefs Economia della natura, *Zanichelli, pp. 464, L. 9800) edito di recente può essere un buon approccio al tema, non per i problemi della salvaguardia dell'ambiente, quanto per la sua conoscenza nei diversi aspetti vitali ed economici; nasce da ciò la cognizione del come muoversi di fronte alla complessa fenomenologia naturale, secondo le regole statistiche che la disciplinano, pur con tutte le variabilità delle situazioni volta a volta emergenti in rapporto appunto alle non infinite variabili dei sistemi naturali medesimi. Una panoramica suffragata da tutte le scienze naturali, e che tiene soprattutto sempre presente i complessi quesiti e le interazioni esistenti nella produttività dei diversi momenti naturali; in altre parole una sorta di guida secondo una precisa prospettiva economica di ciò che fa la natura e di come agisce per il mantenimento, la crescita e la riproduzione dei sistemi e livelli in cui, metaforicamente, si può suddividerla.*

Il discorso dell'ambiente va oggi ripreso con quell'umiltà che deriva dalla conoscenza, con lo stesso amore che, volenti o nolenti, lega gli uomini in un unico destino non teleologico, ma vitale, e consente loro di perpetuare la specie al di fuori e contro la menzogna. L'interessata menzogna del rapinatore delle risorse e della vita altrui.

Ercole V. Ferrario

motori

Si riscoprono le «trentenni»

Già diffusa in altri Paesi si sta estendendo anche da noi la passione per le vecchie auto In qualche caso è anche un investimento

Dopo averle distrutte, abbandonate, svendute per poche lire, non pochi appassionati automobilisti stanno ora ricercando le auto di trenta anni fa, riscoperte per certe loro caratteristiche costruttive che la produzione attuale, sempre più standardizzata, tende a trascurare.

La conferma del nuovo interesse per le macchine «vecchie» (quelle fabbricate dal dopo guerra fino agli anni Sessanta) viene dal commercio che ha visto da qualche tempo a questa parte una forte richiesta sia di veicoli interi, che di pezzi di ricambio. Il ritorno alle macchine di venti e trent'anni fa trova una delle sue ragioni — affermano vari club di collezionisti — nel fatto che le auto d'oggi, salvo poche e costosissime eccezioni, non danno soddisfazione nella guida. Anche le prestazioni velocistiche sono rimpiante tanto che spesso, dati alla mano, i possessori delle «vere sportive» degli anni Sessanta dimostrano che dai motori venivano tirati fuori più cavalli di quanto accada oggi.

Ma a parte i rimpianti, è un fatto che il collezionismo delle auto di ieri è un fenomeno che, già consistente in altri Paesi, ora è arrivato anche in Italia. Da noi si cercano soprattutto le Fiat 1100 A e B, la Topolino giardinetta con finizioni in legno, la 1400, specie cabriolet, la sportiva Fiat 1100 TV.

In casa Lancia richiestissime le Aurelia coupé e spider, le versioni derivate dall'Appia, la Flavia di Zagato. Per l'Alfa l'interesse va soprattutto alla Giulietta TI Quadrifoglio, alle prime serie della Spider, alle versioni SS ed SZ.

Fra le straniere i pretendenti più numerosi guardano ai cabriolet tipo MGA, Triumph TR 2. Per la Germania sembra interessare solo la Mercedes, mentre per la Francia è aperta la caccia alle Citröen traction avant, ma anche alle DS cabriolet e alle Renault 4 CV.

Al vertice del collezionismo si collocano le Ferrari e le Maserati, anche se la maggior parte delle «dive» degli anni 50-60 sono ormai finite all'estero, specie negli Stati Uniti, dove una Ferrari Scaglietti o Pininfarina costa oggi sui centomila dollari.

La riscoperta delle auto di ieri è anche l'affermazione del valore di bene durevole dato alla vettura e che sembra non possa essere allargato alla produzione attuale, che sta già cercando di rimediare alla eccessiva uniformità, con le vetture prodotte in «serie speciale» o «limitata» (ma sempre a decine di migliaia).

La richiesta delle auto «vecchie» sta facendo aumentare le quotazioni, che però rimangono diversissime date le condizioni delle «sopravvissute»: una Fiat 1100 A del 1946 può costare due-trecentomila lire da restaurare, ma può arrivare anche a 2 milioni se ricondizionata alla perfezione.

Fra i problemi dei collezionisti vi sono la difficoltà nel reperire meccanici specializzati per il restauro; la scarsità dei pezzi di ricambio; la mancanza di un'industria (come invece c'è in Inghilterra) in grado di soddisfare tali richieste.

Nonostante le difficoltà, comunque, il settore «tira» benissimo e la passione per le ventenni e trentenni non pare destinata ad essere passeggera: i club organizzati sono già una trentina, aumentano le gare per le auto d'epoca secondo una tendenza al loro uso e non limitata alla conservazione museografica, comprese le gare di velocità.

Secondo alcuni esperti, infine, acquistare certi tipi di auto ventenni o anche più «giovani» può rivelarsi un ottimo investimento nel giro di pochi anni.

G. R. D.

A Torino il quarto Automotor

Chiuso da poco il 6° Salone Internazionale del Veicolo Industriale, il Palazzo delle Esposizioni di Torino si aprirà tra poco all'Automotor, 4° Salone Internazionale professionale per l'assistenza e la manutenzione dell'autoveicolo. Oltre 400 gli espositori, di otto Paesi, distribuiti su di un'area di 26 mila metri quadrati.

La manifestazione, biennale, è rivolta agli operatori economici ed agli utenti, e presenta quest'anno: i servizi di assistenza ed i ricambi delle Case costruttrici italiane ed estere, officine mobili, attrezzature per autofficine e stazioni di servizio, componenti meccanici ed elettrici di primo montaggio, lubrificanti, prodotti chimici per la manutenzione degli automezzi e per l'officina, prodotti e macchine per la riparazione di pneumatici, accessori, ricambi.

Malgrado la brevità della manifestazione, da sabato 16 a mercoledì 20 giugno, con orario dalle 9,30 alle 19, si prevede la visita di migliaia di autoriparatori, tecnici, grossisti e rivenditori italiani ed esteri.

Automotor si è ormai qualificato come il Salone più completo sia per le categorie professionali sia per gli utenti della strada.

Dopo tre anni si riparla di ESV

A Parigi la settima conferenza sui veicoli sperimentali sicuri - I risultati già ottenuti dalla Fiat ed i metodi di ricerca

Dopo tre anni di stasi il programma internazionale di ricerca sull'auto sicura riparte. L'avvio verrà dato il 5 giugno a Parigi dove si svolgerà la 7.a Conferenza ESV (Experimental Safety Vehicle). Durante questi tre anni l'intera problematica della sicurezza è stata riveduta alla luce delle nuove realtà socio-economiche e delle necessità più pressanti che ne derivano: tutela dell'ambiente, riduzione dei consumi energetici, contenimento dei costi.

A Parigi la più importante casa italiana illustrerà quella che si potrebbe considerare la terza fase delle sue attività nel programma di ricerca ESV. L'attività della FIAT nell'ambito del programma ESV si è infatti articolata sinora in due fasi. La prima è sfociata, con molto anticipo rispetto alle altre case automobilistiche, nella costruzione di ben 42 prototipi ESV appartenenti a tre diverse categorie di vetture. Da questa prima fase sono emersi due ordini di considerazioni: l'inaccettabile aumento di peso e di costo che avrebbe provocato l'applicazione del capitolato ESV alle produzioni di grande serie (40 per cento circa, ancor prima della crisi economica del '73); il fatto che, tra vetture di peso diverso esiste in caso d'urto un problema di compatibilità la cui gravità è particolarmente sentita se si analizza la collisione laterale.

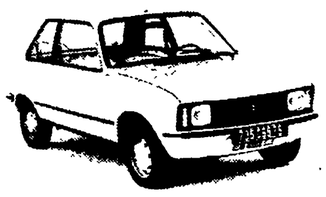
Successivamente, la FIAT si è impegnata, in una seconda fase, a ottimizzare le caratteristiche di sicurezza dei veicoli di produzione, in base all'esperienza acquisita nell'impostazione progettativa delle FIAT-ESV. Alcune di queste caratteristiche sono chiaramente visibili, come il paraurti deformabile a forma di scudo della Ritmo o le strisce protettive in gomma sulle fiancate di altri modelli. Altre, pur non essendo appariscenti, hanno permesso di incrementare sempre più le doti di sicurezza dei veicoli senza penalizzarli sotto il profilo dei pesi: è il caso del miglioramento della tecnica di progettazione con l'impiego di modelli matematici o con il calcolo strutturale attraverso il quale la FIAT è in grado, per esempio, di simulare gli urti e di analizzare il comportamento delle strutture dei veicoli.

Attualmente la FIAT si dedica in prevalenza allo studio della collisione laterale che è prioritario nei nuovi programmi ESV. Dopo l'urto frontale (60 per cento dei casi), la collisione laterale figura infatti tra gli incidenti più frequenti (25 per cento circa). A Parigi la FIAT illustra gli studi e i più recenti risultati raccolti in questo campo specifico attraverso una intensa attività di sperimentazione sulle piste e nei laboratori del Centro Sicurezza FIAT a Torino, ritenuto il più moderno del mondo per la concezione degli impianti.

Già tre anni fa la FIAT aveva messo a punto una metodologia di prova originale basata sull'impiego sia di una barriera mobile deformabile sia di modelli matematici *ad hoc*. Questa metodologia applicata oggi alla collisione laterale consente di ridurre il numero delle prove e di approfondire le informazioni ottenibili; rappresenta un approccio di assoluta avanguardia e quindi un contributo particolarmente valido nell'ambito delle nuove priorità attribuite al programma ESV.

Non facile la vita per la «LNA»

Il suo prezzo la mette in concorrenza con la «Visa» della stessa Casa



Nata dall'incrocio tra la Peugeot 104 coupé (della quale adottava la carrozzeria) e la Dyane 6 (dalla quale prendeva il collaudatissimo motore) la Citroën LN venne lanciata sul mercato italiano all'inizio del '77.

Ora la LN, la cui diffusione in Italia è stata piuttosto limitata appunto a causa del prezzo salato, è stata presentata al pubblico in una nuova versione, denominata LNA, (nella foto) equipaggiata con il nuovissimo motore bicilindrico ad accensione elettronica integrale studiato per la più piccola delle VISA.

La cilindrata della LNA è di 652 cc (contro i 602 del «vecchio» motore Dyane), prestazioni, elasticità e facilità di guida sono incrementati, i consumi diminuiscono. Questa piccola berlina a tre porte, che sotto un aspetto civettuolo e un po' snob nasconde grandi virtù di facilità di manutenzione e praticità d'uso, avrà però una temibilissima concorrente proprio in famiglia: il prezzo della LNA, infatti, è leggermente superiore ai quattro milioni, vicinissimo quindi a quello della VISA.

La «Giulietta» anche con l'1.8

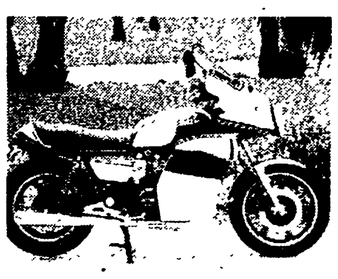
La nuova nata si aggiunge alla famiglia delle «Giulietta», che ha già raggiunto un notevole successo commerciale in Italia e all'estero, con la vendita di 70 mila vetture. Si tratta della «Giulietta 1.8» che si affianca alle già affermate versioni 1.3 e 1.6 per soddisfare le esigenze di una fascia di utenti che vuole ancora qualcosa di più da un motore

La nuova versione della «Giulietta» è equipaggiata con motore a quattro cilindri bialbero in lega leggera di 1779 cc di cilindrata. Con un rapporto di compressione di 9,5 a 1, questo propulsore eroga una potenza di 122 cavalli DIN a 5300 giri al minuto. La velocità massima dichiarata è di 180 chilometri l'ora. Notevole la accelerazione: i 400 metri da fermo in 17"1 e il chilometro da fermo in 31"6.

Il prezzo di listino della «Giulietta 1.8» è fissato in 7 milioni 356 mila lire, IVA esclusa.

Venduta con portachiavi d'argento

La maximoto Yamaha Martini 1100 pensata solo per chi non ha problemi



Da quando è iniziato il declino di mercato delle «maximoto» (avvenuto per la crescita in progressione geometrica dei prezzi e per i grandi progressi tecnici delle medie cilindrate, più economiche e quasi altrettanto potenti) i mostri di mille centimetri cubici hanno subito un'evoluzione che si può riassumere in questa formula: ciò che non conta è il prezzo.

Il ragionamento delle case motociclistiche è stato più o meno questo: dato che ormai le grosse cilindrate hanno un mercato molto ristretto, ma stabile (costituito da chi, qualunque oggetto acquisti, non ha problemi di portafogli) sforziamoci di produrre motociclette raffinatissime, di grande prestigio, da vendere in numero limitato a chi voglia possedere «il meglio del meglio».

Sono così nati modelli dalla meccanica molto elaborata e dalle soluzioni tecniche avanzatissime. Le pluricilindriche pluriaccessoriate, scalzate dalla loro posizione di «modelli di punta» dal punto di vista commerciale, rivestono adesso il ruolo di «fiore all'occhiello» delle varie case.

Solo in questa ottica si può spiegare la nascita della «Yamaha Martini 1100» (nella foto). La motocicletta, che verrà prodotta soltanto in 500 esemplari, è in sostanza una normalissima XS 1100 (motore quattro tempi, quattro cilindri in linea, un'ottantina di cavalli effettivi, oltre duecento all'ora la velocità di punta) alla quale è stata applicata una carenatura con i colori della Martini.

Secondo quanto racconta la Yamaha, la moto è stata allestita e collaudata con il prezioso ausilio di Mike Haylwood. Con o senza lo zampino del grande pilota, comunque, il risultato estetico è molto gradevole: la Yamaha-Martini ha un aspetto grintoso e filante. Le finiture e gli accessori, come d'abitudine, sono eccellenti. La velocità di punta grazie alla carenatura, dovrebbe essere superiore ai 220.

Il prezzo, come è ovvio aspettarsi per una moto che si rivolge soprattutto a chi vuole farsi notare, è elevatissimo: quasi sette milioni (il prezzo di una buona berlina di media cilindrata). Per chi voglia spendere tante lire per avere una moto di ottimo livello, ma certamente non tanto diversa da almeno altre tre o quattro maximoto ugualmente potenti e affidabili e però assai meno costose, c'è anche un «premio»: in Italia verranno vendute solo 25 Yamaha Martini, e a ognuno degli acquirenti verrà consegnato un portachiavi d'argento con il nome inciso...

Rubrica a cura di Fernando Strambaci