Ma è davvero un animale così pericoloso per l'uomo?

Quando ho visto arrivare lo squalo

In Italia ne esistono 31 specie - Come vivono e dove cacciano Soltanto alcuni possono preoccupare, pochissimi quelli temibili

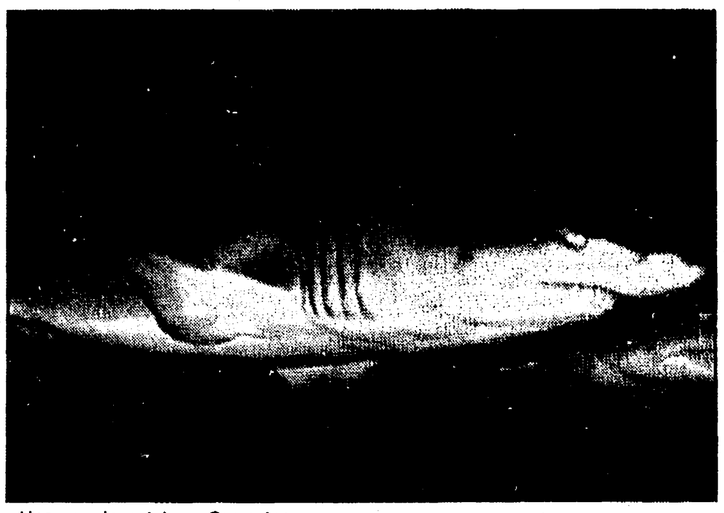
Il puntuale riapparire di articoli allarmistici segnalanti la presenza di squali lungo le nostre coste nel periodo estivo, ripropone puntualmente il problema della pericolosità di questi animali. Cerchiamo allora brevemente di dare alcune notizie esatte sulla loro vita e sulla loro pericolosità.

Gli squali sono vertebrati acquatici a scheletro cartilagineo, vivipari o ovovivipari, a fecondazione interna, infatti i maschi sono dotati di organi di accoppiamento. Sono più abbondanti nelle zone tropicali ma presenti in tutti i mari del mondo.

Gli squali presentano alcune interessanti caratteristiche che li differenziano dagli altri abitanti del mare. Essi sono forniti di una cute spessa, ricoperta di scaglie a forma di lamine con la punta rivolta all'indietro; dello stesso materiale di cui sono fatte le scaglie sono i denti, taglientissimi, presenti in più file di cui le prime funzionanti mentre quelle posterori, ricoperte da una cuticola, sono pronte a sostituire i denti che cadono o si consumano. Infatti frequentemente gli squali perdono i denti, non essendo forniti di radici, quando mordono qualcosa di solido. La pressione del morso è enorme e la durezza dei denti permette agli squali di staccare di netto con un solo colpo parti anche grosse dalle prede.

Per queste formidabili difese gli squali non hanno nemici naturali tranne essi stessi: sono frequenti infatti i casi di cannibalismo. Molto interessanti sono inoltre gli organi sensori di cui non conosciamo a tutt'oggi perfettamente il funzionamento. Non sappiamo, infatti, quanto bene lo squalo veda (la credenza popolare lo ritiene pressochè cieco), ma recenti ricerche hanno dimostrato che questo animale ha una notevole vista in condizioni di luce bassa così come i gatti.

Gli squali hanno un'ottimo olfatto, ritenuto a lungo l'organo principale usato per la caccia, ora però sappiamo che l'udito o meglio la possibilità di registrare le vibrazioni anche minime, è il senso più importante usato nella caccia alle prede. Ed è così notevole che chi ha avuto occasione di pescare tonni nei mari tropicali sa per esperienza che spesso il tonno preso all'amo viene immediatamente mangiato dallo squalo che lo sceglie fra migliaia di altri per le vibrazioni diverse che questo emana e che segnalano il pesce in difficoltà. Mi è capitato frequentemente di vedere arrivare lo squalo dopo aver colpito col fucile un carangide, pesce che lotta strenuamente, e che nel tentativo di liberarsi dall'asta emette vibrazioni intense.



Uno squalo grigio o Carcarino.

Noi non conosciamo a tutt'oggi molto sulle abitudini alimentari e sull'aspetto comportamentale dello squalo. Lo studio del contenuto dello stomaco di squali pescati chiarifica più circa le specie ittiche presenti sul posto che sul resto. Gli squali comunque, come tutti i predatori, si cibano prevalentemente di pesci vecchi, ammalati o feriti ma conosciamo squali che aggrediscono pesci grossi e forti come nel caso dello squalo Makò, che è l'unico predatore del pesce spada.

Molti pescicani sono migratori, specialmente durante i periodi riproduttivi o per seguire i branchi di pesci di cui si alimentano e generalmente anche gli squali che preferiscono le profondità marine si avvicinano alle coste durante il periodo della riproduzione in primavera-estate ma preferiscono risalire verso la superficie nelle ore notturne.

In Italia si conoscono 31 specie di squali, e di queste solo poche raggiungono grandezze tali da essere pericolose e solo alcune sono considerate temibili. In particolare ricordiamo il Verdone o squalo blu che raggiunge i 3 metri, lo squalo grigio o Carcarino che usualmente viaggia a branchi, l'enorme squalo bianco che raggiunge i 10 metri, lo squalo Makò, preda ambita dei pescatori al traino, lo smeriglio ed il pesce martello. Questi squali sono comunque rari. Alcuni sono poi ricercati dai pescatori perchè commestibili e fra questi ricordiamo in particolare il ben noto «palombo», lo smeriglio e lo spinarello.

I casi di attacchi all'uomo da parte di squali sono estremamente rari. Una ricerca tendente a registrare i casi di attacchi all'uomo che si sono verificati nel mondo fra il 1941 ed il 1968, ha mostrato una media annuale di 26 attacchi in tutto il mondo; di questi solo il 29 per cento cioè circa 8 casi all'anno, sono risultati fatali ed inoltre la causa di morte è stata spesso il dissanguamento dopo un singolo morso. Infatti raramente lo squalo morde l'uomo, per mangiarlo e se lo fa è perchè ha ritenuto l'uomo un pesce. Gli attacchi sembrano quindi motivati da altre cause, infatti spesso le ferite sono inferte dai soli denti superiori e quindi non c'è stata la chiusura della mascella. Probabilmente questo era un messaggio che tendeva ad allontanare l'intruso o una risposta ad un atteggiamento dell'uomo che lo squalo riteneva aggressivo.

La nostra pressochè totale ignoranza nel predire ed interpretare il comportamento degli squali è ciò che più ci spaventa. Il rischio comunque di essere aggredito è infinitamente piccolo (ancor più piccolo in Italia ove gli squali sono comunque rari) se si tiene conto, ad esempio, che negli Stati Uniti muore un numero 4 volte superiore di persone all'anno colpite da fulmini che non persone aggredite da squali in tutto il mondo. Considerando la relativa abbondanza di squali, in certe zone è frequente l'incontro, come mi è capitato più volte nell'oceano Indiano, senza nessuna conseguenza. Molti squali inoltre vivono a profondità in cui nessun pescatore arriva.

La nostra visione antropocentrica che ci fa considerare tutte le creature solo in rapporto all'utilità e non nocività di queste nei nostri riguardi ci porta a reagire erroneamente (come si è verificato dopo la pubblicazione del fantascientifico libro «Lo Squalo» e l'uscita del relativo film, presi come fatto reale e non immaginario), con violenza conscia ed inconscia nei riguardi di animali che, dato il loro modo di vita, si comportano normalmente; e non, come noi ingiustamente pensiamo, con inaudita ferocia.

Gli squali hanno quindi diritto di uccidere per mangiare ed in questa loro normale attività solo rarissimamente (e per l'Italia dovrei inventare un termine ancor più diminutivo) commettono qualche errore ed aggrediscono l'uomo.

Insomma, non ci sono squali mangiatori di uomini!

Luigi Morganti
(Facoltà di medicina veterinaria - Bologna)

Non mancano i dubbi tra medici, scienziati, farmacologi

Perchè si incrina la «fede» nei vaccini

I rischi connessi alla loro somministrazione a livello di massa - Uno studio sulla morbilità del tetano nelle due guerre

«Vaccinare» vuol dire inoculare nell'organismo elementi microbici, batterici o virali a tossicità opportunamente attenuata. Lo scopo è quello di provocare una malattia «leggera», ad andamento benigno e senza conseguenze evidenti, tale che provochi nell'organismo una reazione difensiva «specifica» in grado di difenderlo contro un attacco vero. E', in pratica, la immunizzazione.

Sotto l'apparente semplicità di tale pratica medica si nascondono però problemi complessi, sia attorno alla natura degli elementi da inoculare (antigeni) sia sull'efficacia e la durata d'azione dei loro antagonisti, gli anticorpi.

Una delle più sicure cittadelle della medicina, difesa da un baluardo di certezze mai messe in discussione, è divenuta obiettivo in questi tempi di pesanti attacchi da parte di una nutrita schiera di scienziati, medici, biologi, farmacologi, che «osano» porre in discussione l'effettiva opportunità ed efficacia delle vaccinazioni di massa. Molti hanno raccolto e analizzato fatti e cifre di cento anni della storia seguita alle rivoluzionarie scoperte di Pasteur, Koch, Jenner, ponendo una lunga teoria di obiezioni e quesiti che, usciti dall'ambito delle dispute dottrinali, sono riusciti ad aprire qualche preoccupante breccia in quella che è sempre stata ritenuta la più solida e indiscutibile costruzione della scienza medica. La più recente è la rinuncia anche da parte del nostro Paese all'«obbligatorietà» della immunizzazione antivaiolosa, ritenuta non più vantaggiosa nei risultati del rapporto rischi-benefici, anche se ancora numerose sono le voci che gridano alla eresia e invitano a moltiplicare gli sforzi nella ricerca e nella distribuzione di «vaccini contro tutto», compreso il cancro, che risolverà il problema del male del secolo senza tirare in ballo complicate e fastidiose (per gli industriali) misure preventive e protettive che interessino prima di tutto l'ambiente nel quale vive l'uomo.

E' fuori ogni dubbio che chiunque si lanci in una campagna tesa a conservare completamente intatta o, al contrario, a demolire in ogni pietra quella «roccaforte delle vaccinazioni» rimasta per lungo tempo terreno sacro ed inviolabile, pecca, quantomeno, di pericolosa imprudenza. Che però occorra risolvere la discussione aperta liberandosi dai tabù, dai condizionamenti imposti dalla medicina del passato e dai centri del potere farmaceutico, appare ormai indispensabile.

Lo impongono molti fatti, alcuni dei quali verificatisi in casa nostra e di cronaca recente: 1973, esplode il colera a Napoli. Di circa 120 malati accertati ne muoiono 25. Gli effetti della vaccinazione di massa, organizzata e applicata celermente, appaiono dubbi: il 10 settembre di quell'anno, tra i 600 ricoverati al Cotugno, 53 risultano inutilmente vaccinati. L'anno successivo, a rinnovare inaspettatamente dolori che Pasteur sembrava aver da tempo sconfitto, ricompare inaspettata la rabbia silvestre. Il fenomeno, nonostante le migliaia di animali catturati e «immunizzati», sta assumendo oggi dimensioni preoccupanti. L'influenza è divenuta l'abituale visitatrice dei nostri inverni, per nulla preoccupata delle campagne vaccinali. Ancora a Napoli, pochi mesi fa: i bambini muoiono di un male oscuro. Ci si precipita ad isolare il «virus», nella speranza di arrivare al vaccino «risolutivo» per «prevenire». L'unica cosa sicura su questo nuovo male napoletano è che i bambini colpiti vivono in condizioni di estrema miseria, di scarsa igiene e che sono sottoalimentati. A qualcuno saranno venute in mente misure preventive un po' meno macchinose, ma i fondi stanziati dal ministero si esauriscono nel potenziamento dei laboratori e delle strutture mediche nella vana «caccia al vaccino».

E' stato probabilmente osservando eventi simili che alcuni «eretici» osarono guardare un po' più da vicino il «quadro mondiale» delle vaccinazioni, andando a rispolverare anche vecchi registri militari. Uno dei più attenti tra questi, l'inglese McKeown, volle dimostrare, cifre alla mano, che i provvedimenti di ordine medico, vaccinazioni incluse, hanno avuto sino ad oggi un'incidenza irrilevante sulla mortalità da malattie infettive: anche il vaiolo è stato sradicato solo con l'introduzione delle norme di vigilanza e di isolamento immediato, mentre decenni di vaccinazioni di massa erano risultati relativamente inefficaci. Per gli anglosassoni fu sufficiente tale dimostrazione a «liberalizzare» l'uso del vaccino, alcuni anni fa, sollevandone dall'obbligo i cittadini.

Si potrebbe obiettare che i risultati, seppure tardivi, a quei «decenni di vaccinazioni di massa», ci sono stati, poichè il vaiolo è malattia praticamente sconfitta. Ma rimane il dubbio: si deve ringraziare il vaccino o la maggiore attenzione sanitaria convenzionata tra la maggior parte dei Paesi del mondo?

C'è un secondo, clamoroso «dubbio» e riguarda un'infezione che si contrae ad ogni latitudine, una delle prime aggredite dalle «vaccinazioni di massa»: il tetano. Vediamo ciò che è accaduto negli eserciti alleati durante le due ultime guerre: nell'esercito francese, il più vaccinato con quattro milioni di «dosi» inoculate tra l'ottobre 1936 e il giugno 1940, il tasso di morbilità tetanica ogni mille feriti fu, durante la campagna del 1940, lo stesso che nella guerra del 1914-18. Nell'esercito greco, non vaccinato, l'incidenza fu sette volte minore. In quelli inglese e americano, vaccinati, il tetano rimase praticamente sconosciuto nell'ultimo conflitto, ma erano gli unici a poter disporre di derivati sulfamidici e di penicillina. E' risultato impossibile stabilire «chi» ringraziare della completa assenza di morti per tetano tra gli angloamericani, soprattutto per la recente scoperta che un primo attacco della malattia non preserva da una seconda aggressione.

Insomma, a quanto pare, sul piano più strettamente e correttamente scientifico l'ago della bilancia non si sa da che parte sia inclinato. Non è escluso che la cieca e diffusa fiducia nella «piena» efficacia delle vaccinazioni sia in parte indotta da una sorta di costrizione psicologica che deriva sia dagli «obblighi» nelle vecchie normative sanitarie di alcune nazioni, sia dalle pressioni dell'industria. Logica vorrebbe che, in attesa della soluzione del problema e tenendo anche conto dei noti rischi connessi alla somministrazione dei vari vaccini (la casistica abbonda di gravi menomazioni e anche decessi per una reazione imprevista dell'organismo alla somministrazione), gli «obblighi» decadessero e si lasciasse libera scelta al cittadino che, in ogni caso, dovrebbe poter fruire di misure preventive «alternative».

Da compromessi strani, come quello recentemente scelto dalle nostre autorità sanitarie sul vaiolo, per il quale non è necessaria la vaccinazione dei nuovi nati ma resta obbligatorio il «richiamo» all'ottavo anno di età, non possono nascere che ulteriore discredito e confusione. Non abbondando nel nostro Paese le strutture di «informazione» sanitaria, la prossima apertura dell'anno scolastico riproporrà a molti genitori il dilemma: antivaiolosa sì o no? Per avere una risposta esauriente e giustificata è opportuno rivolgersi a chi raccoglie i casi di incidente da vaccino, a chi studia e discute l'opportunità, i vantaggi e l'efficacia anche di vaccinazioni «dubbie», come l'antipertosse o l'antidifterica, a chi è incaricato di mettere a punto le metodiche più soddisfacenti nell'esecuzione di queste terapie. Figure che la medicina di ieri non contempla. Sono previste in quella «nuova», quella della riforma.

Rimane da sperare che il ben conosciuto «periodo di transizione» non si protragga più del necessario.

Angelo Meconi

notizie in breve

Congresso europeo di neuroscienze a Roma

I problemi relativi alla rigenerazione del sistema nervoso, ad opera del «fattore di crescita» scoperto da Rita Levi-Montalcino, direttore del laboratorio di biologia cellulare del CNR, saranno discussi in apertura al terzo Congresso europeo di neuroscienze che si svolgerà a Roma dall'11 al 13 settembre. Il congresso, organizzato dalla «Fondazione Menarini» in collaborazione con le università Statale e Cattolica e con il Consiglio nazionale delle ricerche, riunirà oltre mille ricercatori, fra cui chimici, farmacologi, biochimici, fisiologi, anatomo-patologi, che si occupano del sistema nervoso.

Discuteranno dell'organizzazione dei sistemi di movimenti e dei sistemi di senso, come la vista e l'udito, usando anche nuove tecniche che permettono di meglio comprendere il funzionamento interno del cervello. A Roma inoltre, si aggiorneranno i progressi della biochimica e della farmacologia dei neurotrasmettitori, delle sostanze, cioè, che permettono la trasmissione dell'impulso nervoso e che sono alla base di tutti i processi di apprendimento, movimento, funzionamento del sistema nervoso.

Al convegno verranno anche esaminati il meccanismo di azione degli psicofarmaci, il funzionamento delle membrane cellulari e la crescita e le organizzazioni del sistema nervoso.

L'energia integrativa al premio «Cervia-Ambiente»

La settima edizione del premio internazionale «Cervia-Ambiente», che si svolgerà il sette e l'otto settembre prossimi, sarà dedicata al tema: «L'uso dell'energia integrativa a fini sociali». Il premio è organizzato dall'Amministrazione comunale di Cervia con il patrocinio della Regione Emilia-Romagna. E per questa edizione del premio è stato affidato al Centro nazionale delle ricerche, l'incarico di coordinare uno studio sulle esperienze più significative di gestione dei rifiuti e residui delle attività produttive. Durante la manifestazione, oltre alle segnalazioni di studiosi che si sono distinti nel settore energetico, saranno presentati modelli di applicazioni.

«Casa solare» giapponese in Australia

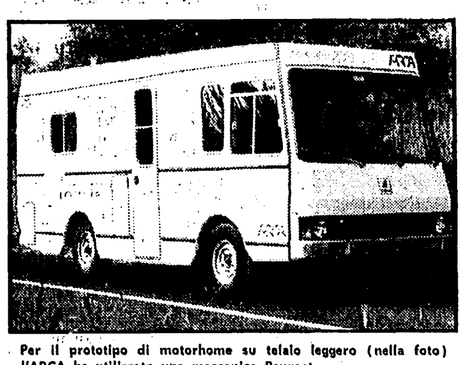
Una intensa diplomazia di «cooperazione tecnica» è in corso fra il Giappone e l'Australia. E' stato varato — secondo un annuncio dato dal ministero del Commercio — un progetto congiunto Giappone-Australia per la produzione di abitazioni riscaldate ed illuminate dall'energia solare ed un prototipo di casa solare, realizzato come progetto ma non ancora costruito, è stato già concordato nel corso di una visita di una missione nipponica del MITI (Ministero per il Commercio Estero) in Australia occidentale.

Il modello verrà costruito alla periferia di Perth ed equipaggiato con un sistema solare sviluppato congiuntamente dal dipartimento tecnologico del MITI e dalla Sanyo Electric.

Nel quadro di tale intensificazione dei rapporti tra i due Paesi rientra anche la decisione — in linea di principio — di un consorzio nipponico diretto dal Kansai Electric Power di investire nel più grande giacimento di uranio nell'Australia del nord.

motori

Motorhome con telaio leggero



Per il prototipo di motorhome su telaio leggero (nella foto) l'ARCA ha utilizzato una meccanica Peugeot.

«Il settore del motorhome può considerarsi ormai adulto e svincolato dagli schemi tradizionali che hanno sempre caratterizzato e condizionato alcune scelte di base». Lo affermano i tecnici dell'ARCA, dando notizia della più recente realizzazione della Casa di Pomezia.

Utilizzando infatti un telaio diverso da quelli finora in commercio, preparato appositamente dal centro ricerche di una delle più grandi industrie del settore, l'ARCA ha sfruttato il proprio sistema di costruzione a scocca portante, per realizzare un veicolo capostipite di una nuova generazione di veicoli da campeggio europei.

Dopo avere praticamente «inventato» in Italia il motorcaravan ed il motorhome, l'ARCA oggi ha assemblato alla cellula abitativa tipica della propria produzione un telaio leggerissimo, a struttura differenziata, realizzato sul tipo di un telaio da caravan.

Non più longheroni da autocarro nel motorhome, ma leggere barre di metallo sagomate e rastremate che aiutano a supportare la cellula in alluminio e poliuretano, mentre insieme resistono egregiamente agli sforzi imposti dalle sollecitazioni del motore. Per il prototipo è stata adottata una meccanica Peugeot a benzina, con cambio a 4 velocità. Il contributo meccanico «esterno», però, si limita al gruppo motore-cambio-trasmissione-sterzo e freni. Tutte le altre parti, dai fari al tergivetro, alle sospensioni, agli indicatori di direzione pur essendo di produzione commerciale vengono assemblati integralmente in versatile degli stabilimenti ARCA, fornendo una garanzia completa di affidabilità, secondo le linee di condotta dell'azienda applicate fin dalle prime roulottes costruite.

L'esemplare, che verrà probabilmente esposto al Caravan Europa 79, è un *traction avant*, soluzione che è stata scelta per i numerosi vantaggi che offre, in questo tipo di veicolo quali la stabilità, la maggiore direzionalità, nonché la grande diminuzione degli sforzi sui longheroni longitudinali.

Il passo successivo potrà essere l'adozione di un telaio, sempre appositamente studiato, che consenta la sistemazione del motore e della trasmissione in qualunque posizione.

Con l'eliminazione del telaio tradizionale si è inoltre ottenuto un notevole risparmio sul peso totale del veicolo e questa caratteristica permetterà di ottenere, a parità di potenza e di prestazioni, consumi sensibilmente inferiori.

Il prototipo è attualmente in Germania, per essere sottoposto ad una serie di meticolose verifiche e prove di resistenza. Già fin d'ora si può comunque evidenziare che il parametro nuovo ed importante di questo avanzatissimo sistema risiede nella possibilità di non avere più limiti di ingombro né di forme tra l'unione del telaio ultraleggero (a struttura differenziata) e la cellula abitativa (a scocca portante) al di fuori di quelli imposti dal Codice della strada.

Sarà possibile perciò realizzare veicoli da campeggio — o comunque veicoli multiuso ed abitabili — di varia foggia e dimensione senza problemi strutturali.

E' questa una conquista che può portare ad ulteriori modifiche del concetto di «veicolo full-time», che potrà essere usato per le vacanze ma anche nel traffico cittadino qualora sia stata scelta la soluzione del minimo ingombro, concetto decisamente nuovo per un motorhome.

Dando notizia della realizzazione di questo prototipo, al quale non è stato ancora dato un nome in attesa dell'esito delle prove, l'ARCA ha annunciato il miglioramento degli accessori delle sue motorcaravan della serie «Anaconda».

Come gli appassionati sanno, l'assorbimento di energia elettrica nell'uso di un motorcaravan in sosta prolungata libera può raggiungere, con tutte le utenze in funzione, picchi di circa 600 Watt, quanto basta cioè per scaricare gli accumulatori di servizio entro poche ore.

Per non essere costretti ad allacciarsi alla rete di un campeggio, allora, la maggior parte dei motorcaravanisti si avvale di un generatore portatile a miscela: un rimedio che però si rivela spesso abbastanza rumoroso. Il ronzio di questi apparecchi, infatti, viene udito a notevole distanza, soprattutto quando il generatore non è parte integrante del motorcaravan e viene messo in moto all'esterno, come avviene nella maggior parte dei casi.

Per migliorare ancora di più la dotazione di bordo degli accessori degli «Anaconda» (Mini-Midi-Maxi) l'ARCA si è fatta costruire un generatore capace di 1300 Watt (vale a dire oltre 600 in più del necessario per consentire un regime di tutto riposo) funzionante a miscela. L'apparecchio sarà allogato a bordo in un apposito vano, insonorizzato molto efficacemente in modo da evitare inquinamento da rumore, e verrà fornito a richiesta su tutti i motorcaravan della serie «Anaconda».

In montagna molta prudenza

MEGLIO in salita o in discesa? E' una domanda che si pongono di solito i neo-patentati alle prese con un percorso di montagna. Di solito le preferenze vanno alla discesa, nella convinzione che la guida sia in questo caso più facile: il problema del cambio di marcia non è così assillante e soprattutto non c'è il rischio di trovarsi a metà di un tornante col motore che «batte» e la necessità di una rapida «doppia» dalla terza alla seconda o, peggio, dalla seconda alla prima. Con buone probabilità di fermarsi e col «dramma» di una partenza da fermo in curva e con forte pendenza.

Eppure la discesa presenta, per chi non è molto pratico di guida, rischi maggiori. E' più facile arrivare «lunghi» a una curva col rischio di finire fuori strada; è più difficile dosare acceleratore, cambio e freni in modo da non affaticare questi ultimi e da non imballare il motore o farlo battere in testa.

Vecchia regola vuole che si usi in discesa la stessa marcia che si userebbe in salita, ma questo è un ragionamento che non aiuta chi sia fresco di patente o non abbia confidenza con strade montane. L'importante è usare un giusto rapporto, che non faccia girare il motore a un numero troppo elevato di giri, cosa che a lungo andare provocherebbe surriscaldamento, e nel contempo consenta un giusto effetto frenante (altrimenti il veicolo acquisterà troppa velocità e alla prossima curva si dovrà frenare bruscamente e cambiare rapidamente marcia).

A proposito di cambio, sarebbe bene che ogni passaggio verso una marcia inferiore fosse compiuto con la manovra del «punta e tacco» e del doppio disinnesto, per evitare sgradevoli «singhiozzi» nell'andatura e per essere più sicuri dell'inserimento (anche con i cambi sincronizzati).

L'abitudine che qualche automobilista ha di marciare in «folle» in discesa per risparmiare benzina, o addirittura di spegnere il motore, diviene, su strada di montagna, un comportamento suicida. A parte i danni che possono derivare alla vettura (per esempio per incompleta combustione di benzina nei cilindri e conseguente diluizione dell'olio lubrificante), il veicolo, privo di freno motore, diviene un oggetto ingovernabile e pericolosissimo.

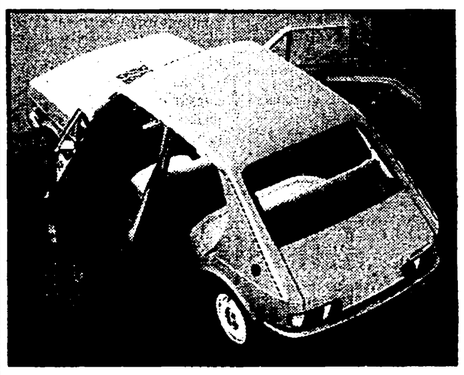
QUASI certo è in questi casi il surriscaldamento dei freni, che può giungere a fenomeni di «fading», ossia di mancanza di effetto frenante. E in questo caso non resta che ricorrere il più rapidamente possibile a passaggi di marcia discendenti (ma la marcia potrebbe non entrare) per ridurre la velocità. Se nemmeno questo serve, non resta che il cosiddetto «freno di carrozzeria»: sacrificare una fiancata cominciando a strusciare contro la parete della montagna fino a fermarsi del tutto. Non è una manovra esente da rischi, ma è certamente il male minore.

Q. I.

Sono raddoppiate le vendite della 127 a quattro porte

In Italia previsto un ulteriore incremento - La berlinetta è costruita a Barcellona su rigorosi standard Fiat - Le ragioni del successo

Da qualche tempo una delle campagne pubblicitarie della FIAT ha come oggetto la 127 a quattro porte. E' questa una delle nove versioni in cui la 127 è offerta, ma non l'ultima nata. Introdotta progressivamente fin dal 1976 (poche migliaia di unità consegnate) per saggiare le reazioni del pubblico, la «quattro porte» sta conquistando un suo preciso spazio di mercato, tanto che nei primi sei mesi di quest'anno ne sono state immatricolate in Italia circa 7200 (esattamente come nell'intero 1978), con la previsione di consegnarne entro il 31 dicembre circa 15 mila, e di arrivare nel 1980 a 20-25 mila.



Vista dall'alto della Fiat 127 quattro porte.

Nella fascia bassa di mercato, la vettura a 4 porte costituisce un fatto abbastanza nuovo, esprime anzi una chiara linea di tendenza europea. Perché in molti casi rappresenta la soluzione ideale alle aspettative di una clientela con particolari esigenze nell'impiego dell'automobile di famiglia: comodità e praticità in dimensioni contenute.

La FIAT 127 a quattro porte risponde pienamente a queste necessità, che integrano ed estendono le universali doti di un modello di grandissima affidabilità (il superlativo non è gratuito: clientela, organizzazione assistenziale, officine autorizzate FIAT sanno bene che gli interventi tecnici sulla 127 sono assolutamente rari e di ben modesta entità), e anche per questo economico nei costi di esercizio, versatile, sicuro.

Com'è noto, la 127 quattro porte viene costruita negli stabilimenti della SEAT a Barcellona, sui rigorosi standard FIAT, nel quadro di una sempre più completa integrazione produttiva con la SEAT stessa e nella filosofia «europea» di svincolare l'identificazione del prodotto dallo stabilimento di provenienza. Pertanto, la 127 a 4 porte è assolutamente FIAT.

La vettura ha la motorizzazione 900, che nel complesso delle versioni 127 rappresenta attualmente — sul mercato italiano — una quota non lontana dall'80 per cento. Ma gli allestimenti sono quelli delle versioni 1050 Confort Lusso, cioè di particolare raffinatezza e completezza, e questo contribuisce a conferirle un tono adeguato alla sua connotazione di autentica berlina.

Intanto la 127 si avvia verso il traguardo, ormai vicinissimo, dei 4 milioni di unità costruite (il suo lancio commerciale avvenne nella primavera del 1971), e conferma nel tempo la validità di una formula di grande successo, tanto che non è esagerato parlare di «fenomeno 127» in un settore dove la concorrenza europea è serratissima, e dove la 127 è stata anche presa come pietra di paragone per la realizzazione di nuovi modelli.

Sul mercato italiano la 127 occupa il 51 per cento dell'intero segmento di appartenenza, valutato in circa mezzo milione di unità annue. Si può aggiungere che da quando la 127 è uscita, nessuna modifica sostanziale ne ha mutato la fisionomia tecnica ed estetica, salvo la progressiva estensione di allestimenti differenziati e, per alcune versioni, l'introduzione del motore 1050.

Così la gamma 127 ha continuato ad allargarsi, e oggi comprende le versioni a 2 e 3 porte 900 negli allestimenti L e CL, la CL 1050 e 2 e 3 porte, la 4 porte CL 900, la 127 Sport 1050/70 cavalli che rappresenta un altro successo: circa 17 mila unità già consegnate soltanto in Italia dopo la sua presentazione nel settembre dell'anno scorso, e infine la recentissima Top, ancora con motore 1050, finiture e allestimenti di lusso e anche con tetto apribile.

Il ventaglio delle scelte offerto dalla FIAT 127 è pertanto singolarmente ampio, offre una risposta tranquillizzante alle necessità e ai desideri di una clientela consapevole di non sbagliare.

«Tirano» le ruote in lega leggera

E' in aumento il numero degli automobilisti che acquistano ruote in lega leggera per le loro vetture. La tendenza — affermano i tecnici della «Cromodora», la società del gruppo FIAT con sede a Venaria Reale (Torino) che è il maggiore produttore nazionale di ruote per auto medie — è positiva poichè le ruote in lega leggera servono non soltanto per migliorare l'estetica del modello, ma anche a rendere la marcia più sicura ed economica.

Durante la corsa, l'elasticità del pneumatico e le irregolarità della strada proiettano le ruote verso l'alto, mentre le sospensioni tendono a riportare le ruote alle migliori condizioni di aderenza, il più velocemente possibile. Ora, quanto minore è il peso «lanciato» verso l'alto, tanto prima l'azione delle sospensioni riporta le ruote a contatto con il fondo stradale. Da qui l'importanza del peso della ruota e quindi di quella in lega leggera.

Un altro vantaggio è di natura economica: con i cerchioni in alluminio e, soprattutto in lega di magnesio, le auto registrano una minore usura dei pneumatici. A questo fenomeno, in conseguenza dell'aumentata dispersione del calore, è collegato quello di un migliore rendimento dei freni.

Anche i mercati esteri «tirano» per le ruote in lega leggera: in Giappone, ad esempio, la «Cromodora» detiene ormai il 66 per cento delle vendite delle ruote in magnesio che, per il diverso costo delle materie prime, sono più care di quelle in alluminio.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci