«L'ultimo grande flagello dell'umanità»

Il virus che costringe a letto con l'influenza

Isolato a Genova, ha i caratteri dell'epidemia del '68 e del '77

L'influenza è stata definita «l'ultimo grande flagello dell'umanità» e tale definizione appare esatta se pensiamo alla pandemia del 1918-1919, la famosa «spagnola», che fece il giro del mondo in tre ondate successive, uccidendo oltre venti milioni di persone. Negli ultimi duecento anni almeno venti epidemie simili hanno spazzato il globo, mietendo milioni di vittime.

L'influenza, nell'uomo, è causata da tre virus, conosciuti tutti insieme con il termine di ortomixovirus. Il maggior interesse, dal punto di vista epidemiologico e anche clinico, è suscitato dal virus A, al quale è dovuta la più gran parte delle epidemie influenzali. Questo virus può presentare, anno dopo anno, modificazioni della sua struttura antigenica, producendo il fenomeno della «deriva»; ogni dieci-quindici anni nel virus si verificano cambiamenti maggiori della struttura antigenica per cui emerge un virus praticamente nuovo.

Tale ricombinazione avviene in un ampio serbatoio costituito da animali di diversa specie, fra i quali gli animali domestici e gli uccelli migratori. L'esistenza di questo serbatoio di ceppi di virus influenzali costituisce, per il genere umano, una minaccia costante.

La designazione di un ceppo di virus influenzale si basa pertanto sulla sua distinzione in tipo A, B, C, sull'ospite da cui è originato, sulla origine geografica, sull'anno di isolamento. Ecco allora chiarito il perché di virus A/Suino, A/Inghilterra/51, A/Olanda/56, A/Singapore/57, A/Hong Kong/68, A/Victoria/75, A/Texas/77, A/Brasile/78. Recentemente è stato isolato a Genova dal professor Pietro Crovari, direttore dell'Istituto di igiene II dell'Università, un virus, responsabile della limitata epidemia tuttora in corso, che appare come variante del virus A/Hong Kong/68 e che ricalca fondamentalmente la struttura del virus A/Texas/77.

Questo isolamento è importante perché probabilmente si tratta di una precoce comparsa: infatti spesso i ceppi isolati in questo periodo dell'anno ritornano in modo massiccio nell'inverno seguente e sono potenzialmente capaci di determinare pandemie gravi come quella del 1957 e del 1968. L'isolamento è importante anche perché esso permette di allestire vaccini «mirati», contenenti cioè gli antigeni del virus che potrà essere responsabile della prossima pandemia.

L'influenza è una malattia generalmente benigna, caratterizzata, come ognuno sa, da febbre elevata preceduta da brividi e accompagnata da mal di gola, rinite, tosse con dolore retrosternale, artromialgie diffuse, astenia, inappetenza. La sintomatologia dura mediamente sette giorni e la terapia si avvale solo del riposo a letto e della somministrazione di antipiretici.

Nei bambini la malattia decorre in forma più mite, mentre nelle persone anziane, nei cardiopatici, diabetici, broncopatici cronici, essa può essere malattia grave.

Temibili sono invece le complicanze dell'influenza, quali la polmonite determinata dallo stesso virus influenzale o da batteri sovrammessi, la laringite o croup che può verificarsi nei bambini della prima infanzia. Recentemente sono state descritte complicanze a carico del sistema nervoso, quali encefaliti, polineuriti e anche a carico del cuore, come la miocardite. Non avendo a disposizione una terapia efficace, nostro compito è quello della prevenzione, mediante la somministrazione di vaccini.

Attualmente ci troviamo in un periodo compreso tra due epidemie e la composizione dei vaccini dovrebbe riflettere la natura dei virus più diffusi in questo periodo. I vaccini con questo requisito contengono lo stesso antigene del virus influenzale B; la maggior parte contiene anche il virus A/URSS/77 e uno dei vaccini ha pure il virus A/Texas/77. Con queste combinazioni antigeniche si pensa che il vaccino possa essere sufficientemente protettivo verso qualsiasi ceppo virale A o B dovesse nel prossimo futuro comparire, quale responsabile di pandemia.

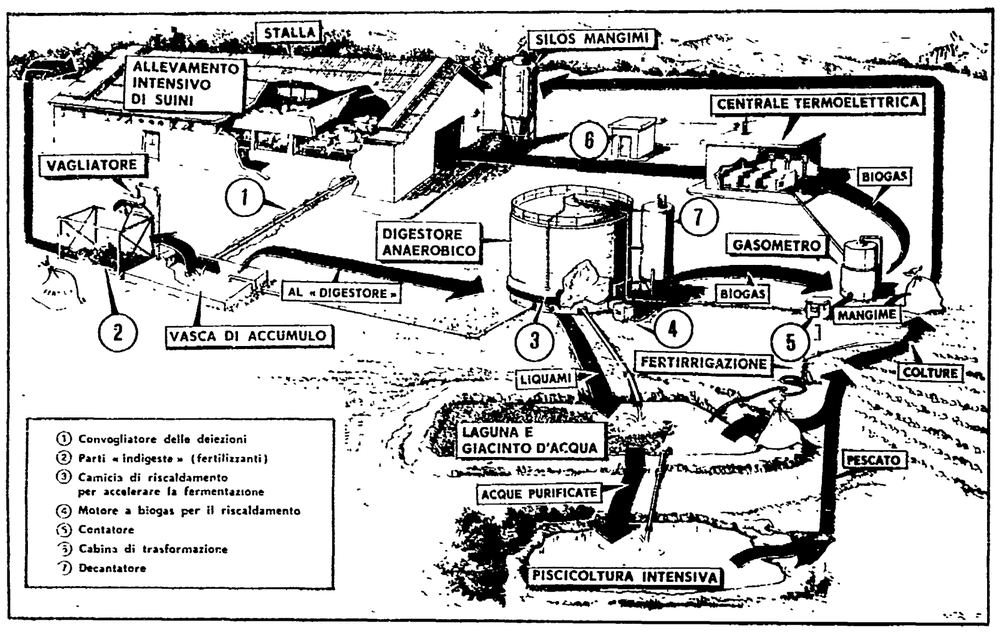
Nell'impiego del vaccino si devono osservare alcune precauzioni. Non debbono essere vaccinati soggetti che presentano allergia alle uova o alle proteine del pollo (in effetti il virus vaccinale è coltivato su uova embrionate di pollo), o comunque affetti da altre malattie allergiche, quali asma bronchiale, eczemi ecc. Attualmente la vaccinazione non sembra essere efficace per il controllo della diffusione generale della malattia. Ci sono dati, comunque, che sembrano indicare un reale vantaggio del suo impiego nei soggetti che presentano una delle seguenti condizioni:

1) malattie croniche dell'apparato respiratorio, come bronchiti croniche, enfisema polmonare, bronchiectasie, the polmonare, fibrosi polmonare; 2) valvulopatie croniche e cardiopatia ipertensiva; 3) malattie renali croniche o nefropatie croniche in trattamento immunosoppressivo; 4) diabete mellito.

La vaccinazione sembra inoltre avere indicazione nei collegi e nelle comunità, soprattutto fra le persone anziane che si trovano in case di riposo o in ospedale, dal momento che la mortalità per influenza è maggiore dopo i 65 anni.

Gianfranco Colonghi
Primario immunologo ospedale di Reggio Emilia

Schema dell'impianto di depurazione e produzione di biogas in funzione a Colvalenza di Todi.



Visita ad una azienda di Todi

Il letame è energia che si sfrutta così

Produrre energia dal letame degli allevamenti zootecnici; eliminare gli effetti inquinanti del letame producendo energia, concime, mangime. L'impianto messo a punto a Colvalenza di Todi in una grande azienda agricola e soprattutto zootecnica (la «Agricola Todini») soddisfa entrambe queste esigenze. In questi giorni ha avuto larga eco sulla stampa e in TV la presentazione del nuovo sistema, avvenuta a Colvalenza alla presenza di decine di giornalisti e allevatori (l'Unità ne ha dato notizia domenica). Vale la pena di riparlarne, per sgombrare il campo da equivoci, e per soddisfare l'interesse di allevatori e cooperative, attenti all'evolversi di nuove tecniche.

L'impianto di Colvalenza, il più grande realizzato fino ad oggi in Europa, è nato dalla collaborazione tra la Ricercatori Progettisti Associati (una cooperativa umbra di ingegneri presieduta da Felice Ippolito) e la Montedison, e naturalmente dalla disponibilità dell'imprenditore, appunto il gruppo Todini. Schematicamente: la RPA ha progettato l'impianto, la Montedison ha assicurato assistenza tecnologica e «battage» pubblicitario, l'«Agricola Todini» ha messo i soldi.

E già questa forma di collaborazione tra la Montedison e un'organizzazione piccola come la RPA è per certi aspetti innovativa. «Questa esperienza ha dimostrato — spiegava Medici, presidente della Montedison — come sia possibile muoversi con la rapidità di un gruppo limitato e agile, e la potenza di mezzi di una grande organizzazione».

Ecco come funziona, a grandi linee, il sistema entrato in funzione a Colvalenza di Todi, seguendo lo schema qui pubblicato. Circa 8500 suini e 40.000 galline ovaiole dell'allevamento evacuano ogni giorno 200 metri cubi di letame (deiezioni, o reflui organici, o effluenti, come viene variamente definito dai tecnici). E' bene dire subito che questo letame, dopo l'entrata in vigore della legge Merli, «non può» essere scaricato direttamente in corsi d'acqua. Deve cioè essere preventivamente depurato.

In un'azienda di queste dimensioni, inoltre, non può neppure essere smaltito come fertilizzante, poichè la quantità delle deiezioni è enorme rispetto all'area delle zone coltivate. E il letame suino è in questo senso meno pregiato di quello bovino: i bovini, in quanto ruminanti — cioè con un doppio apparato digerente — trasformano e trattengono molte delle sostanze inquinanti che i suini, con uno stomaco simile al vostro, lasciano passare.

Dunque questo letame va depurato. Nell'azienda di Colvalenza viene convogliato attraverso scolatoi ad una vasca di accumulo, dove avviene una prima separazione dalle parti inutilizzabili per il processo successivo (dette «indigeste»). Il liquame viene quindi trasferito nel «digestore anaerobico», un grande serbatoio ermetico. Qui, appunto, avviene la «digestione»: un processo batterico, simile alla fermentazione del vino, trasforma il contenuto producendo contemporaneamente un gas («biogas») composto al 70 per cento da metano e al 30 per cento da anidride carbonica. A questo punto il biogas è ciò che è rimasto dei liquami che seguono strade diverse.

Partiamo dal biogas: esso viene accumulato in un gasometro — che funziona anche da stabilizzatore dell'afflusso — e quindi convogliato ad una centrale elettrotermica, composta da otto motori Fiat simili a quello della «127» e della stessa cilindrata. Questi ultimi, opportunamente modificati rispetto all'originale automobilistico e ribattezzati «Totem», funzionano col biogas, e producono energia elettrica e calore che vengono interamente riciclati in azienda. Ogni giorno l'impianto fornisce 2600 metri cubi di biogas, con un potere energetico equivalente a quello di 1600 chilogrammi di gasolio. In tal modo l'azienda usufruisce di 120 Kilowatt all'ora costanti di energia elettrica e 260.000 chilocalorie all'ora di energia termica.

I liquami «digeriti» dal serbatoio, escono disinquinati del 90-95 per cento (da 40.000 COD, a 2000 COD) ma il tasso di inquinamento non rientra ancora nei limiti consentiti dalle tabelle della legge Merli. Perciò i reflui provenienti dal digestore vengono trasferiti in una «laguna» ottenuta ricoprendo un grande scavo con un telo impermeabile. Qui si riproduce a velocità impressionante un'alga galleggiante, il giacinto d'acqua, che disinquina definitivamente le acque traendo proprio dalle sostanze indesiderate il proprio sostentamento.

Le acque depurate entrano in un'altra vasca permettendo l'allevamento di pesci. Sia i pesci che il giacinto d'acqua sono quindi riciclati come mangime destinato ai maiali e alle galline, aggiungendosi a quello normalmente coltivato. Per concludere, le parti solide che avevamo definito «indigeste», separate all'inizio del ciclo, vengono trasformate in fertilizzante per i terreni.

Facendo un po' di conti, sull'energia risparmiata dall'azienda (completamente autosufficiente) sul mangime e il fertilizzante ottenuto, rispetto alle spese che invece si sarebbero sostenute con un qualsiasi altro impianto di depurazione, l'ingegner Rasimelli, della RPA, ha stimato in 90 milioni di lire all'anno il risparmio che consegue l'«Agricola Todini». In quattro anni il costo dell'impianto sarà così ammortizzato.

Del «digestore anaerobico» si era discusso a lungo anche al recentissimo convegno di Mantova su «Trattamento ed utilizzazione delle deiezioni zootecniche», dove sono state messe a confronto anche esperienze straniere. Il biogas non è infatti una scoperta di oggi, ma il basso costo del petrolio aveva sostanzialmente scoraggiato la ricerca attorno ad esso. Ora torna d'attualità. Non si può certo guardare a ipotesi assurde che si affacciano alla fantasia (città riscaldate col biogas ecc.).

Ma l'esperienza di Todi dimostra la possibilità di una azienda zootecnica di medie o grosse dimensioni, o di un consorzio, di rendersi autosufficiente sul piano energetico. Nel giro di cinque anni, su tutto il territorio nazionale (soprattutto nelle grandi concentrazioni zootecniche di Emilia, Veneto, Lombardia) si potrebbe produrre biogas per l'equivalente energetico, secondo alcuni, di 5 milioni di tonnellate di petrolio, pari al 4 per cento del fabbisogno nazionale. E questo, ottimisticamente, è anche il «massimo» ottenibile da questa fonte «alternativa».

Ma lo sviluppo e l'applicazione delle tecniche inerenti tutta l'energia alternativa avrà ancora bisogno, per molti anni, di energia «forte». E cioè, ancora, petrolio e nucleare.

s. pa.

Neonati di Harrisburg con difetti alla tiroide

Forse le puerpere hanno trasmesso contaminazioni ai feti Questo significa che c'è stata una fuga?

Nella zona di Harrisburg, a quasi un anno dall'incidente nucleare di Three Mile Island, sono nati 13 bambini affetti da ipotiroidismo. Si tratta di una grave disfunzione della tiroide, alla cui origine può stare un danno riportato nel corso dello sviluppo fetale, cui consegue un grave deficit dello sviluppo mentale e corporeo.

Anche se il rapporto della commissione Kemeny, istituita dal Presidente Carter, nella sua pur lucida e spietata analisi sull'incidente del 28 marzo 1979 al reattore di Three Mile Island, sembra escludere la possibilità di una contaminazione ambientale, non si può far a meno di mettere in relazione queste nascite con la possibilità che quantità anche rilevanti di iodio 131 siano state rilasciate nell'ambiente nel corso dell'incidente o successivamente.

Sappiamo che, in caso di grave incidente nucleare, uno degli effetti sanitari più seri è rappresentato dal danno alla tiroide che può interessare tutti gli individui colpiti dal rilascio radioattivo e, in particolare, i bambini, anche nel periodo prenatale.

Gli isotopi radioattivi inalati, ingeriti, o comunque assunti dalla madre, possono attraversare la parete placentare e raggiungere il feto. La gravità dei danni prodotti dipende dalla dose totale passata al bambino o a particolari organi «bersaglio» e dalla intensità dell'irraggiamento, oltre che dal particolare periodo di sviluppo fetale. Il passaggio intraplacentare di queste sostanze radioattive avviene sia passivamente, per semplice diffusione, che attivamente, grazie a meccanismi selettivi di trasporto.

Lo iodio, che si diffonde agevolmente nel sangue, viene captato dalla tiroide fetale a partire dal terzo mese di gravidanza. In seguito questo processo di concentrazione elettiva tende ad aumentare progressivamente sia per l'incremento della massa tiroidea, che per il maggior fabbisogno legato all'accrescimento. Lo iodio 131, che rappresenta uno dei principali prodotti di fissione della reazione nucleare, viene pertanto accumulato nella piccola tiroide fetale dove una dose elevata di radiazioni può causare la distruzione di una parte anche importante della ghiandola produttrice dell'ormone tiroideo.

Alla nascita avremo quindi un bambino ipotiroideo, affetto principalmente da un grave ritardo sia cerebrale che di crescita. La letteratura specializzata riporta pochi casi di donne gravide curate con iodio radioattivo per gravi forme di ipertiroidismo. In un caso si è causata addirittura la completa distruzione della tiroide fetale.

Si è calcolato sperimentalmente che, se si somministra un millicurie (unità di misura degli isotopi radioattivi) di iodio 131 alla madre, la radioattività assorbita da tutto il feto varia da 1 a 3 rem (unità di misura delle radiazioni), mentre la dose alla tiroide fetale varia da 700 a 6.000 rem. La relativa variabilità di un simile assorbimento radioattivo denota comunque che le qualità di radioattività implicate sono abbastanza alte.

Sempre dai dati sperimentali si rileva che la tiroide fetale è da 18 a 5 volte più radiosensibile di quella dell'adulto, il che vuol dire che, a parità di quantità di iodio 131 assorbita, il danno fetale sarà da 5 a 18 volte maggiore

Questo tipo di patologia è abitualmente descritto fra i danni gravi e immediati dovuti ad un ipotetico incidente nucleare nel corso del quale la popolazione sia investita dalla nube radioattiva con conseguente inalazione di quantità rilevanti di iodio radioattivo. Si può pertanto ritenere che, qualora i 13 casi di ipotiroidismo alla nascita segnalati ad Harrisburg vengano confermati, si dovrà ammettere che l'incidente del marzo '79 ha comportato la fuoriuscita di una notevole quantità di prodotti di fissione, tra cui lo iodio 131 che, assorbito dalla popolazione residente in zona ha raggiunto livelli sufficienti a dare, meno di un anno dopo, i primi seri danni alla salute.

Questo episodio, sempre se confermato, potrebbe quindi rappresentare solo l'inizio, forse più clamoroso, di tutta una serie di danni sanitari a medio e lungo termine (leucemia e cancro), destinati ad arricchire le cronache locali e le statistiche sanitarie riguardanti quella sfortunata popolazione.

Corrado Scaravelli
Medico radiologo

MOTORI Rubrica a cura di Fernando Strambaci

«Check up» di primavera per l'auto

Ogni anno, in primavera e in autunno, l'automobile richiede una serie di verifiche e di piccole operazioni per controllare ed eventualmente eliminare le tracce lasciate dalla passata stagione e per affrontare con maggiore tranquillità (per la durata dell'auto e per la propria incolumità) i mesi a venire.

Questo è il momento — per quanto riguarda la carrozzeria — di osservare se le piogge e l'umidità invernale hanno lasciato tracce di ruggine. Sarà facile trovare piccoli punti di ruggine su graffi e «toccatine», inevitabili quando l'auto ha un'esistenza cittadina.

Se si tratta di piccoli danni e l'ossidazione non è ancora cominciata, si potrà coprire il punto con un pennellino servendosi dei tubetti con vernice identica a quella originale, facili da trovare per le maggiori case automobilistiche. Chi si sente abbastanza ferrato nell'arte del «Far da sè» può eliminare la ruggine scrostando a fondo la vernice con materiale abrasivo, passando poi una mano di vernice antiruggine per carrozzerie e due mani almeno di vernice di ritocco.

L'esame della carrozzeria va completato con un'occhiata a certe parti che sono facile preda della ruggine, come il pianale sotto i tappetini, le grondaie del tetto, i montanti e la parte inferiore degli sportelli.

Per la parte meccanica è il momento di fare certe sostituzioni: per esempio quella del filtro aria se si sono percorsi già diecimila chilometri. Comunque, una delle più elementari cose da fare è quella di regolare il filtro dell'aria sulla posizione «estate». Sembra impossibile, ma un gran numero di automobilisti trascura — o addirittura ignora — questa elementare operazione, che si compie agendo su una levetta posta sul collettore di aspirazione o semplicemente cambiando posizione al coperchio che blocca il filtro.

Eppure le conseguenze possono essere sensibili sul piano del rendimento del motore. Nella posizione invernale, infatti, viene aspirata aria dal vano motore, e quindi pre-riscaldata: in quella estiva, invece, l'aria è fresca, aspirata dalla parte anteriore del vano motore.

In certi casi i condotti sono due e sono fissi: uno diretto verso un punto fresco, l'altro verso un caldo, per esempio verso il collettore di scarico. In questo caso basta spostare una levetta per variare il flusso (ogni tanto — e il cambio di stagione può essere il momento opportuno — è bene lubrificare la levetta con un po' di grasso o con uno degli appositi «spray»).

Approfittando del cambio di posizione, si può controllare il filtro vero e proprio (controllo che andrebbe eseguito ogni tre-quattromila chilometri); se non è troppo sporco, lo si potrà pulire spolverandolo con un getto d'aria se è del tipo di cartone corrugato; pulendolo con benzina e asciugandolo con aria compressa se del tipo a paglia d'acciaio; mettendolo a bagno nel petrolio per qualche ora e asciugandolo con aria compressa se si tratta di filtro non «a secco» ma «a bagno d'olio» (in questo caso bisogna poi ripristinare il livello dell'olio nella coppa del filtro, o addirittura sostituirlo se sporco).

Se sono stati percorsi con lo stesso filtro più di dieci mila chilometri è il momento di sostituire l'elemento filtrante.

Un filtro sporco ha svariate conseguenze negative: fa consumare di più; comporta un funzionamento più rumoroso del motore; provoca un calo anche sensibile nelle prestazioni.

E' questa anche la stagione per procedere al cambio dell'olio, da invernale a estivo, a meno che non si tratti di un «multigrado», con una viscosità cioè variabile a seconda della stagione. Anche in questo caso, comunque, è bene sostituirlo assieme alla cartuccia filtrante, se si sono percorsi più di cinque-seimila chilometri o se si usa lo stesso olio da più di sei mesi (l'olio motore perde alcune sue caratteristiche, col tempo, anche se il veicolo non viene usato).

Infine, va eliminato il liquido del radiatore se contiene antigelo (ma molte soluzioni anticongelanti possono restare tutto l'anno, svolgendo anche in estate certe funzioni positive, come quella di elevare il punto di ebollizione dell'acqua).

E' anche bene controllare con attenzione gli pneumatici, accertandosi soprattutto se l'usura del battistrada è regolare e regolamentare (un millimetro il minimo, prevede il codice), ma l'ideale sarebbe far controllare pneumatici e camere d'aria da un gommista: di fuori e di dentro.

Anche l'impianto elettrico merita un controllo: ha lavorato spesso in condizioni gravose.

Controllare dunque il livello dell'elettrolito (da ora e per tutta l'estate più frequentemente del solito) per misurare la densità del liquido e dedurne lo stato di carica (con poche lire e l'acquisto di un densimetro chiunque può fare da sè questa operazione): la densità del liquido è di 1,280 quando la carica della batteria è ottimale, ossia del 100 per cento; è di 1,110 quando la batteria è completamente scarica.

Q. I.

Una serie limitata di Horizon special «Spl»

La Talbot Italia la metterà in vendita nei prossimi giorni - Verniciatura molto appariscente - Velocità massima di 164 Km orari

La Talbot Italia commercializzerà nei primi giorni di aprile una serie limitata di Horizon Special «SPL» al prezzo di L. 6.205.000, IVA e trasporto compresi.

Questa versione, che si vuole destinata ad una clientela giovane, sarà dotata del motore 1442 cc - 83 CV DIN a 5600 giri con carburatore a doppio corpo. Esternamente la vettura è molto appariscente, essendo caratterizzata da un'ampia fascia decorativa di colore argento che unisce i passaruota anteriori alle luci posteriori.

Le ruote 5 J 13 sono in lega leggera di colore argento, i pneumatici sono a profilo basso 175x70x13. I paraurti anteriori e posteriori, le cornici delle porte e del parabrezza, il montante centrale e le maniglie sono in colore nero.

La Horizon Special commercializzata in colore nero onice, sarà dotata di base del tergilavavetro posteriore. L'equipaggiamento interno comprende: le spie livello benzina, livello minimo olio motore, livello liquido freni e usura pastiglie freni.

I sedili sono ricoperti di tessuto scozzese, il pavimento è rivestito in moquette. E' previsto che di base tutte le Horizon Special SPL siano dotate di predisposizione per autoradio (2 altoparlanti e antenna).

Queste le prestazioni della «SPL»: velocità massima: 164 km/h; da 0 a 100 km/h: 14,1 sec.; da 80 a 100 km/h: 8,2 sec.

Accelerazioni: 400 m con partenza da fermo: 18,8 sec.; 1000 m con partenza da fermo: 35,9 sec.

Consumi (con 2 persone a bordo+40 kg): 90 km/h: 6,4 litri x 100 km; 120 km/h: 8,5 litri x 100 km; ciclo urbano: 9,4 litri x 100 km.

È giunta sul nostro mercato l'ammiraglia Rover «V8-S»

Le caratteristiche e le prestazioni di questa due volumi con portellone - Un settore di utenza molto ristretto

E' in distribuzione sul mercato italiano la nuova Rover V8-S, l'ammiraglia della serie Rover che con i suoi 3500 cmc di cilindrata e con le sue raffinate finiture rientra tra le berline di gran lusso e comfort. La carrozzeria è quella della classica due volumi dalla linea filante con un frontale da vettura sportiva e la coda raccolta nella quale si apre il grosso portellone.

Gli accessori, sono pressoché completi di serie: aria condizionata, chiusura centralizzata delle portiere, sedili anteriori e posteriori dotati di poggiatesta e di cinture di sicurezza, cerchi in lega, lavatergifari, fari antinebbia e retronebbia.

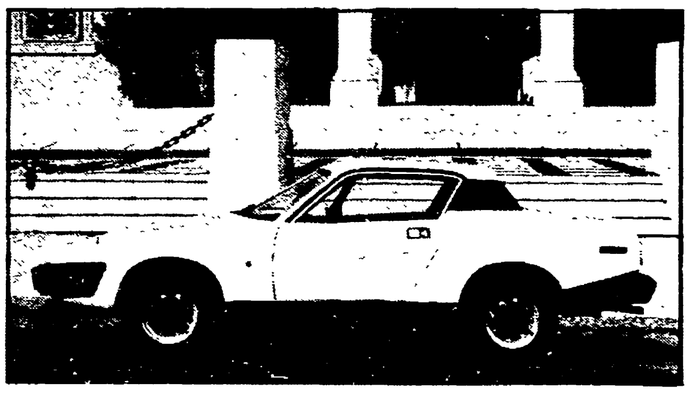
Il motore è un 8 cilindri a V di 90°, di 3528 cmc di cilindrata, che eroga una potenza massima di 155 CV DIN a 5200 giri/min. La coppia massima è di 28 kgm a 2600 giri e la velocità massima di 205 km/h. La distribuzione è ad asse a camme centrale, aste e bilancieri, punterie idrauliche, mentre l'alimentazione è fornita da due carburatori SU HIF6.

La trazione è posteriore e il cambio viene fornito sia manuale (Rover Triumph a 5 velocità più RM) sia automatico (Borg Warner 65 a 3 marce più RM). Le sospensioni anteriori sono indipendenti (McPherson) con barra antirollio e le posteriori ad assale rigido con molle elicoidali, leveraggio di Watt. I freni sono a disco sulle ruote anteriori e a tamburo sulle posteriori. Consumo normalizzato 13,5 litri per 100 km. Chiaramente il prezzo di L. 19 milioni e 900.000 (chiavi in mano) limita ad un ristretto settore la base di mercato di questa vettura della Leyland.

G. C.

La Leyland conta di vendere da noi duecentocinquanta Triumph «TR7»

Gli spiders non incontrano in Italia molto favore, ma la casa inglese detiene gran parte del ristretto mercato



A dodici anni di distanza dal lancio della affermata TR6, la Leyland Italia ha presentato la Triumph TR7, una decapottabile che unisce alle classiche doti sportive dello spider soluzioni moderne in materia di consumo, comfort, sicurezza. Le vetture di questo tipo non godono da noi molto favore e tuttavia la Casa britannica riesce a piazzare un buon numero delle sue Spitfire 1500, con le quali detiene il primato della vendita di spiders in Italia. Ora, con la TR7, punta a rafforzare tale primato, ponendosi come obiettivo per il 1980 il collocamento di 250 esemplari che dovrebbero aggiungersi (parliamo sempre di previsioni) ad altre 300 Spitfire.

La Triumph TR7 ha una linea marcatamente cuneiforme con il cofano basso e sfuggente, caratterizzato dallo spoiler inferiore e i fari a scomparsa, e l'alta coda tronca. Il motore, anteriore, è un 4 cilindri in linea di 1998 cmc di cilindrata, che eroga una potenza massima di 105 CV DIN a 5200 giri/min. Coppia massima 16,1 kgm a 3200 giri/min. Si tratta di un propulsore molto elastico che permette la ripresa in quinta marcia da circa 60 km l'ora.

Distribuzione comandata da un asse a camme in testa e alimentazione a 2 carburatori monocorpo SU HS6. Freni a disco anteriori e a tamburo posteriori; sospensioni anteriori indipendenti (McPherson), posteriori ad assale rigido. Velocità massima 176 km/h, chilometro da fermo in 31"7, consumo 9,35 litri per 100 km, prezzo chiavi in mano L. 10 500.000.

G. C.