

Consumi Alimentazione

Tutte le case degli italiani hanno l'elettricità (99,5 per cento), l'acqua potabile (98,7 per cento) ed il gabinetto (98,5 per cento) ma quasi 14 su 100 non hanno il bagno mentre poco più della metà (56,6 per cento) hanno un impianto fisso di riscaldamento.

Questi dati — forniti dalle prime rilevazioni formulate dall'ISTAT sulla base del 2 per cento dei moduli raccolti durante l'ultimo censimento — costituiscono un notevole progresso rispetto alle indicazioni del censimento di dieci anni fa.

Rispetto al 1971 le abitazioni che possedevano un bagno sono passate dal 64,5 all'86,5 per cento mentre quelle con un impianto fisso di riscaldamento sono salite dal 35,5 al 56,6 per cento, anche se con vistose differenze tra zone geografiche. Mentre poco è cambiato in dieci anni per quanto riguarda l'acqua potabile e l'elettricità — due servizi presenti nella quasi totalità delle abitazioni — si è ulteriormente ridotto il numero di case senza gabinetto: dal 4,3 per cento nel 1971 all'1,5 per cento.

In 14 abitazioni su 100 manca ancora il bagno

mento sono salite dal 35,5 al 56,6 per cento, anche se con vistose differenze tra zone geografiche. Mentre poco è cambiato in dieci anni per quanto riguarda l'acqua potabile e l'elettricità — due servizi presenti nella quasi totalità delle abitazioni — si è ulteriormente ridotto il numero di case senza gabinetto: dal 4,3 per cento nel 1971 all'1,5 per cento.

	acqua		gabinetto		bagno		elettricità		riscaldamento	
	1971	1981	1971	1981	1971	1981	1971	1981	1971	1981
ITALIA	97,1	98,7	95,7	98,5	64,5	86,5	99,0	99,5	38,5	56,6
NORD	98,9	99,4	97,7	99,0	71,4	89,9	99,3	99,8	50,8	71,1
CENTRO	98,0	98,7	95,3	98,6	76,0	92,3	99,1	99,7	47,1	65,9
SUD	93,7	97,6	92,7	97,5	47,0	77,6	98,6	99,1	14,1	28,6

Il Parlamento europeo e la difesa dei consumatori

Il Parlamento europeo ha adottato due risoluzioni riguardanti la politica di difesa dei consumatori. La prima è relativa al controllo delle sostanze ad azione ormonale nell'allevamento e, quindi, della loro presenza nelle carni vendute al dettaglio. La seconda risoluzione impone il divieto di importare nella Comunità prodotti destinati ai consumatori europei che siano già stati dichiarati inadatti al consumo dagli organi di controllo di Stati terzi.

Vecchio scarpone quanto tempo è passato

Settimane bianche, attrezzatura e impianti più cari - Un nuovo modo di sciare in stivali

Neve al Centro-Sud ed ora anche in Italia settentrionale. Le settimane bianche stanno per iniziare con grande gioia di principianti, sciatori medi e super atleti. Al tutto esaurito delle feste natalizie sta per succedere l'esplosione di fine gennaio-febbraio, con buona pace degli albergatori — soprattutto piemontesi e nostrani — che incominciavano a vedere troppe rinunce e disdette di prenotazioni. I prezzi sono aumentati ovunque, al Nord, in misura non superiore al 5%; ciò significa che si soggiorna con una media di

40-45 mila lire al giorno. All'aumento contenuto di alberghi e pensioni non corrisponde però quello degli impianti e soprattutto quello delle attrezzature sportive, quasi generalmente raddoppiati. Per gli skipass giornalieri si va dalle 17-19 mila lire dei comprensori sceltissimi lombardi, alle 25.000 circa delle stazioni della Val d'Aosta. Il settimanale costa in proporzione quanto il soggiorno alberghiero. E non sempre corrisponde, oltretutto, al perfetto grado di manutenzione delle piste (molto più curate dove di so-

lito c'è poca neve e per breve periodo). Gli sci poi, quelli cosiddetti turistici, costano oggi quanto lo scorso anno e sono di qualità inferiore (evidentemente i migliori) un po' per effetto dell'introduzione di nuovi materiali con le fibre di carbonio, e in parte perché i costruttori si sono accorti che gli altri componenti costavano ormai quasi quanto gli sci; gli scarponi vanno a ruota e così pure gli attacchi. Per non parlare infine dell'abbigliamento molto più leggero e allungato di prezzo della moda-città.

In questo panorama che Invoglia a restare a casa a dispetto delle passioni sportive, l'industria sul mercato è stata scossa non poco dall'uscita sul mercato di una novità assoluta che rischia nel lungo tempo di sconvolgere l'assetto produttivo attuale. Il Nava Skiing System, ovvero un attacco-scarpone integrato di concezione avveniristica. Abituali a piccole innovazioni, a modifiche tecniche sull'esistente, il mondo tradizionale dello sci ha già risposto a un mese dalla commercializzazione in Italia con buoni risultati. Anche il prezzo non è certo accattivante (386.000 lire)



Piero Gros ieri e oggi. A sinistra con scarponi rigidi e attacco tradizionale. A destra, con nuovo sistema.

Il pretentivo reclamizzata su numerose TV private grazie all'immagine accattivante di una super sciatrice di Pierino Gros, il Nava ha subito canalizzato l'attenzione degli esperti del settore commerciale così come degli sciatori, più o meno bravi. Per la prima volta, infatti, nel mondo dello sci si esce totalmente dalla tradizione per approdare a un modo di affrontare le discese innevate completamente nuovo. Niente più scarponi rigidi ma un semplice stivale (tipo dopo-sci) comodo, caldo, impermeabile. La torsione dello stivale è invece che tutti gli sciatori hanno sempre provato ad ogni calza di scarponi è finita; è come calzare un morbido paio di scarpe da città. Ecco questa è la prima, autentica impressione che prova chi, come noi, ha voluto dare un colpo di spugna ad abitudini consolidate e alla sicurezza del vecchio.

La sensazione di libertà, anche dalla schiavitù dei problemi di circolazione (quante

paia di scarponi devono essere provate prima di trovare quelle che più si adattano al nostro piede), aumenta, a dispetto della logica, la nostra padronanza del mezzo sci. L'attacco posteriore da cui si eleva il braccio che poggia sul polpaccio, permette di trasmettere direttamente allo sci il movimento senza che vengano disperse forze attraverso il piede e la suola rigida dello scarponi. Ad ogni piegamento o distorsione dello sciatore corrisponde immediatamente la risposta dello sci. Niente più faticose pressioni sulle pareti interne lo scarponi mentre per facilitare i braccioni alleavigli, minori probabilità di rotture e distorsioni. In caso di caduta, per effetto delle inevitabili torsioni contro le pareti rigide dello scarponi.

Secondo uno studio medico molto approfondito il Nava Skiing System, proprio grazie alla totale libertà della gamba, previene anche buona parte delle fratture della tibia, le lesioni del ginocchio molto sollecitate nel sistema tradizionale. Ma legittimo e spontaneo viene il dubbio che per scolare senza punti di appoggio, senza «coperture» (cioè con calze libere) ci vuole giusto Piero Gros. Lo credevano anche noi, ma siamo stati smentiti dalla prova fatta pochi giorni fa a Livigno: dopo un primo approccio molto cauto dov'è più che altro a condizionamento mentale, si prende facilmente confidenza con questo sistema. Lo sci segue con molta più facilità e immediatezza di quanto non credessimo. Il passaggio diretto braccio-sci permette infatti di una sciatore più morbida, scivola da fatto, energie spigolature (per curvare, o frenare, n.d.r.).

Certo, se non ce lo vogliono i super-polpacci di Gros, è però vero che questo Nava mette molto in evidenza i difetti dello sciatore. Così come il braccio tende a portarsi sul sciatore, la giusta inclinazione (ovvero con il baricentro nella posizione ideale rispetto allo sci e alla pendenza della pista), altrettanto facile è lo squilibrio dell'indietro, peraltro corretto dal braccio stesso. Per questa ragione — ci dice il signor Sperotti, tecnico e dimostratore della Nava — l'acquisto di questo nuovo sistema viene consigliato soprattutto a sciatori e perfino, oppure ai principianti. «Dopo una serie di verifiche fatte sul ghiacciaio della Marmolada», continua Sperotti —, durante le quali abbiamo dato a chiunque lo volesse, la possibilità di provare il nostro sistema, abbiamo trovato un largo consenso soprattutto in queste due fasce di sciatori; la prima, quella degli esperti, per evidenti capacità atletiche e tecniche, la seconda perché iniziare d'accordo con il sistema tradizionale o con quello nuovo comporta identiche difficoltà. Inoltre, in quest'ultima fascia, composta generalmente di ragazzini, non ci sono freni mentali verso le novità.

E dopo aver detto tanto bene del Nava Skiing System, è bene vedere se allo stesso sollievo dei nostri piedi corrisponde quello dei nostri portafogli. Il Nava, attacco e scarponi, costa al pubblico 386 mila lire (IVA compresa per fortuna). Una cifra più che ragguardevole. Confrontiamola, allora con i prezzi dei due attrezzi singoli. Uno scarponi abbastanza confortevole per uno sciatore non troppo pretenzioso va mediamente dalle 80 alle 120 mila lire se di marca italiana; dalle 110 alle 160-170 mila lire se estero (il primato dell'«spil car» spetta ai fabbricanti austriaci). Naturalmente i prezzi aumentano fortemente se lo sciatore è più esperto e quindi bisogna di uno scarponi di grandi prestazioni (fino alle 312.000 mila lire per i trentini Lange e fino alle 520.000 per gli austriaci Koflach); per questi sciatori il prezzo minimo dello scarponi parte mediamente dalle 200-220 mila lire. Per gli attacchi stesso discorso anche se più contenuto: il prezzo per un attacco che risponda adeguatamente alle sollecitazioni di uno sciatore di medio livello è aggira intorno alle 120-150.000 lire per arrivare alle 173.000 del tedesco Geze.

Rossella Dalbò

Motori



Ancora premiata la Fiat Uno

Il successo di vendite della vettura ha determinato la dilatazione del segmento B

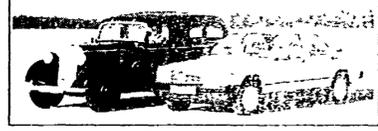
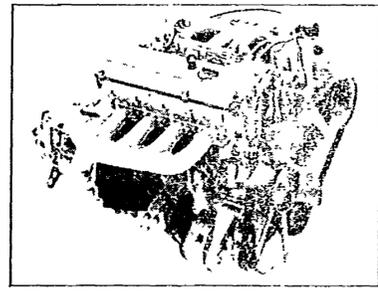
La Fiat Uno continua ad ottenere premi e riconoscimenti. Si era già aggiudicata il titolo considerato più prestigioso dalle Case automobilistiche europee, quello di «Auto dell'anno 1984», ed ora un referendum tra i giornalisti irlandesi dell'automobile le ha assegnato 100 punti contro i 51 andati alla Opel Corsa, i 42 della Citroën BX, i 33 dell'Audi 100 e i 30 della Nissan Miera. Non basta un referendum tra i giornalisti specializzati jugoslavi ha visto la Fiat Uno prima in classifica con 184 punti, seguita dalla Citroën BX con 36 punti e dalla Mercedes 190 con 32 punti.

Soddisfazione, naturalmente, in casa Fiat, anche perché questi premi non fanno altro che confermare quello che già avevano indicato i risultati delle vendite: la Uno ha incontrato il pieno favore degli automobilisti sia sul mercato italiano che su quelli europei diventando, con 245.000 unità vendute in un anno, l'auto più richiesta in Italia e consentendo alla Fiat di accaparrarsi il primo posto in Europa, con una percentuale di penetrazione del 12,8.

Con la 190 D la Mercedes presenta la più silenziosa berlina a gasolio

Il vano nel quale è alloggiato il propulsore Diesel di 2 litri è completamente incapsulato 160 Km orari di velocità massima - Consumo medio un litro per 14 Km.

La Mercedes-Benz è stata la prima Casa automobilistica a mettere sul mercato una berlina — la 260 D — equipaggiata di serie con un motore Diesel. Si era nel 1935 e sono quindi passati quasi cinquant'anni. In quest'arco di tempo la Casa di Stoccarda ha trovato il modo di accaparrarsi, nel campo dei Diesel automobilistici, altri primati: il primo 5 cilindri Diesel nel 1974; il primo Diesel sovralimentato con turbocompressore nel 1976. Oggi — la commercializzazione in Italia è avvenuta proprio in questi giorni — può vantarsi, con la 190 D, di aver realizzato la più silenziosa berlina a motore a gasolio.



Nella foto in alto il nuovo motore Diesel a quattro cilindri OM 601 della Mercedes-Benz che equipaggia la 190 D. Nella foto sotto la 190 D a fianco della prima Mercedes con motore a gasolio.

Le tabelle tecniche dicono di una riduzione di 5 decibel del rumore udibile dall'esterno e dicono anche che durante le misurazioni di sorpassi in accelerazione, sono stati raggiunti valori di omologazione di 75 decibel con la Mercedes 190 D con cambio meccanico a 4 marce, di 73 decibel con cambio automatico. Tutti i valori largamente al di sotto dei massimi richiesti dalle più rigorose normative europee, ma che hanno scarso valore per i non specialisti. Fatto è che quando ci si mette alla guida di una di queste vetture si rimane impressionati dalla loro silenziosità, decisamente maggiore di quella di tante vetture con motore a benzina.

Questo risultato è stato ottenuto soprattutto grazie al completo incapsulamento del vano motore, realizzato appunto con una capsula costituita di materia plastica rinforzata con fibra di vetro e ricoperta con materiale fonosorbente, ma anche grazie alla riduzione degli attriti di funzionamento del motore e ad altri numerosi interventi su singoli particolari costruttivi.

Ecco dunque sul mercato una Mercedes Diesel silenziosissima ma che, a queste sue qualità, oltre ad accompagnare di non minor valore. La 190 D, per esempio, a paragoni con le vetture Diesel della stessa Casa, risulta essere quasi identica nell'accelerazione (da 0 a 100 km orari in 18 secondi) alla grossa 300 D e supera sia la 200 D che la 240 D. È inoltre tutte le sue sorelle dal punto

di vista della velocità massima, in modo che la 190 D, di 160 chilometri orari. Questa berlina, che complessivamente pesa 290 chili, è di serie equipaggiata con un motore Diesel di 2 litri, di 109 CV, che garantisce un consumo medio di 14 litri per 100 chilometri.

Un altro pregio della 190 D, è il facile avviamento anche alle basse temperature, grazie al ridotto attrito dei cuscinetti, allo starter con ingranaggi di riduzione al nuovo tipo di batteria, al preriscaldamento del carburante.

che, per tutte e tre le varianti di cambio, si trovano fra i 5 e i 7,5 litri per 100 chilometri secondo le norme. Ciò significa che, usando normalmente la 190 D, si possono mediamente percorrere 14 chilometri con un litro di gasolio.

Altro vantaggio offerto dal motore di 1997 cc (la sua sigla costruttiva è OM 601) di 72 CV e con una coppia massima di 21,5 kgm a 2800 giri/min. È il tasso elevato delle emissioni nocive. I tecnici della Casa di Stoccarda sottolineano infatti che «grazie al procedimento a pre-camera di combustione ed al decorso dell'incamionamento e della miscela, la 190 D emette una quantità molto bassa di ossido di carbonio e di idrocarburi». Anche l'emissione di ossido di azoto è chiaramente al di sotto dei valori degli attuali veicoli a benzina.

Tra le caratteristiche innovative della OM 601, i tecnici ricordano ancora le praticissime incisioni di assistenza cambio dell'olio — 10.000 chilometri o un anno — a seconda di quello che si preferisce. E, per chi volesse, anche i supplementari ogni 7500 chilometri. Queste favorevoli condizioni di manutenzione — spiegano — derivano, fra l'altro, dalla ciclistica sostituzione del filtro dell'olio, dalla tensione automatica della cinghia, dal fatto che l'OM 601 ha la regolazione automatica del gioco delle valvole e che l'inizio di mandata di una pompa di iniezione è misurabile elettronicamente e controllabile tramite una microregolazione.

Un altro pregio della 190 D, è il facile avviamento anche alle basse temperature, grazie al ridotto attrito dei cuscinetti, allo starter con ingranaggi di riduzione al nuovo tipo di batteria, al preriscaldamento del carburante.

DA QUALCHE anno ormai la BMW aveva abbandonato la speranza di poter contrastare lo strapotere giapponese in soluzioni tecniche motociclistiche di avanguardia. Finché un giorno, dopo tanti progetti accantonati, accadde che all'ingegner Josef Fritzenwerger venne un'idea degna di quella che 60 anni prima ebbe il suo collega Max Friz, quando installò un motore bicilindrico boxer su un telaio di motocicletta dando il via al mito BMW.

I problemi da risolvere non erano di poco conto: in sostanza si trattava di progettare una motocicletta di alte prestazioni in accelerazione e di basso baricentro, dalla grande maneggevolezza e sicurezza e di una accessibilità meccanica che abbassasse i costi di manutenzione. L'idea degna di quella che 60 anni prima ebbe il suo collega Max Friz, quando installò un motore bicilindrico boxer su un telaio di motocicletta dando il via al mito BMW.



E Fritzenwerger ebbe l'idea

Come la BMW ha potuto contrastare con le K 100 le motociclette giapponesi

re consente una perfetta regolazione della miscela in funzione dei dati relativi alla temperatura ed al volume dell'aria aspirata, della temperatura del liquido di raffreddamento

del numero di giri del motore. Esiste poi, nascosta nel serbatoio di 22 litri, una pompa elettrica della benzina per alimentare l'impianto di iniezione. Pregevole, anche se non bellissimo, l'impianto di scarico «in 1», realizzato in acciaio inossidabile. Danno un'idea dell'attenzione rivolta alla sicurezza dai tecnici BMW, l'adozione di un dispositivo che disinserisce il lampeggiatore di direzione dopo 12 secondi o 210 metri di percorso.

Il prezzo della K 100 è di 11.150.000 in strada; per la più sportiva K 100 RS; per la turistica K 100 RT, il prezzo verrà fissato in occasione della commercializzazione in giugno.

U.D. NELLA FOTO: sopra il titolo in primo piano la K 100 RS; in secondo piano la K 100.