

# 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 delle case senza gabinetto: dal 4,1 per cento nel 1971 all'1,5 per cento.

### In 14 abitazioni su 100 manca ancora il bagno

In questo panorama che

	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 sia per succedere l'«en plein» di fine gennaio-febbraio, con buona pace degli albergatori — soprattutto piemontesi e astiani — 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 scioglie 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 scelti (Lombardia, 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 pol, quelli cosiddetti turistici, costano oggi quanto lo scorso anno quelli agonistici (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 scarpini vanno a ritroso e così pure gli attacchi. Per non parlare infine dell'abbigliamento molto più legato all'andamento dei prezzi della moda — che è in costante

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. Abituati a piccole innovazioni, a modifiche tecniche sull'esistente, il mondo tradizionale dello sci ha già risposto in un mese della commercializzazione in Italia con buoni risultati. Anche se il prezzo non è certo accattivante (360.000 lire)



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

Ripetutamente reclamizzata su numerose TV private grazie all'immagine accattivante di una superba sciata di Pierino Gros, il Nava ha subito catalizzato 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 scarpini rigidi ma un semplice stivale (tipo dopo-sci) comodo, caldo, impermeabile. La tortura dello «stivato cinese» che tutti gli sciatori hanno sempre provato ad ogni calzata di scarpone 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 (quantità di scarpini devono essere provate prima di trovare quello che si addice al nostro piede), aumenta, a dispetto della loggia, la nostra padronanza del mezzo-sci. L'attacco posteriore da cui si eleva il braccio che poggia sul polpaio, permette di trasmettere direttamente allo sci il movimento senza che vengano disperse forze attraverso il piede e la suola rigida dello scarpone. Ad ogni piegamento o distorsione dello scarpone corrisponde immediatamente la risposta dello sci. Niente più faticose pressioni sulle parti interne lo scarpone (e niente più fastidiose abrasioni alle caviglie); minori probabilità di rotture e distorsioni, in caso di caduta, per effetto delle inevitabili torsioni contro le pareti rigide dello scarpone.

Certo, se non ci vogliono i super-polpaici di Gros, è però vero che questo Nava mette molto in evidenza i difetti dello scarpone. Così come il braccio tende a portare lo sciatore nella giusta inclinazione (ovvero con il bar-

centro nella posizione ideale rispetto allo sci e alla pendenza della pista), altrettanto facilmente si può perdere il controllo del braccio stesso. Per questa ragione — ci dice l'ingegner Sperotti, tecnico e dimostratore del Nava — l'acquisto di questo nuovo sistema è consigliato soprattutto a sciatori e periti, 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 i difetti di capacità atletiche e tecniche, la seconda perché iniziare da zero con il sistema tradizionale o con quello di Gros è un lavoro durissimo. Infatti, in quest'ultima fascia, composta generalmente di ragazzini, non ci sono freni mentali verso le novità».

E dopo aver detto tanto bene del Nava

Stilking System, è bene vedere se allo stesso sollevio dei nostri piedi corrisponde quello dei nostri portafogli. Il Nava, attacco e scarpone, costa al pubblico 360 mila lire (IVA compresa per fortuna). Una cifra più che ragguardevole. Confrontiamola, allora con i prezzi dei due fratelli singoli. Uno scarpone 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 dei «più cari» spetta ai fabbricanti austriaci). Naturalmente i prezzi aumentano fortemente se lo sciatore è più esperto e quindi bisognoso di uno scarpone di grandi prestazioni (fino alle 312.000 mila lire per i trentini Lanhamel con suola in gomma o un buon paio di scarpe da ginnastica; meno impermeabili del dopo-sci, ma senz'altro a «doppio uso»).

Rossella Dalò



## 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 Micra. 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.

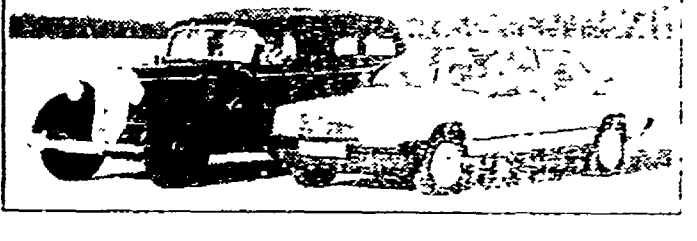
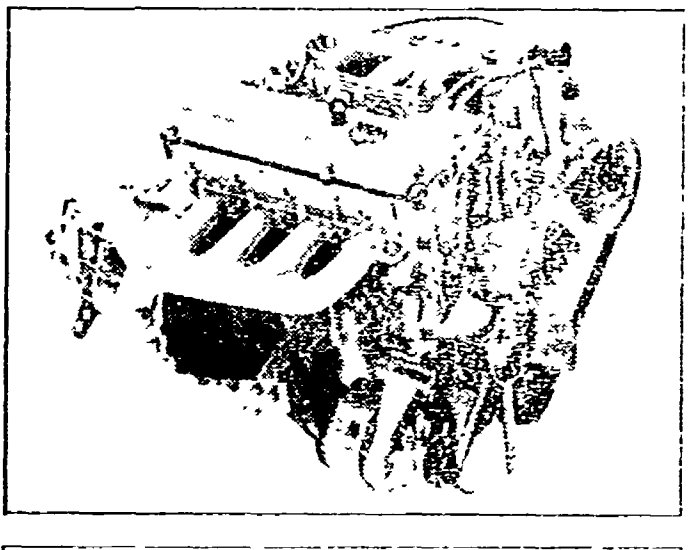
Quello che si può ormai a buona ragione definire «il fenomeno Uno» ha determinato, tra l'altro — come ha sottolineato il direttore vendite Fiat in Italia, Bruno Schemban — una singolare dilatazione del segmento B del mercato. Per questo segmento, che comprende le utilitarie, la percentuale globale è passata dal 28 per cento al 34 per cento.

È chiaro quindi perché per la Uno gli esperti prevedono — nonostante l'aumento del prezzo della benzina — un rosario 1984 contando di vendere 400 mila vetture contro le 325 mila vendute l'anno scorso. Succederà anche l'introduzione di nuovi modelli: una versione sportiva gigante prima dell'estate e la versione con cambio continuo in autunno.

## 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 1936 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 con motore a gasolio.



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

di vista della velocità massima che è, per la 190 D, di 160 chilometri orari.

Questa berlina, che complessivamente pesa 290 chili

che, per tutte e tre le varianti di cui è dotata, ha un peso di 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 22,5 kgm a 2800 giri/minuto, è il basso livello delle emissioni nocive. I tecnici della Casa di Stoccarda sottolineano, infatti, che grazie al procedimento a pre-camera di combustione e del ciclo Diesel, l'OM 601 emette quantità molto basse di ossidi di carbonio e di idrocarburi. Anche il consumo di carburante è di 14 litri per 100 chilometri, un valore che è chiaramente al di sotto dei valori degli attuali «col a benzina».

Tra le caratteristiche innovative dell'OM 601, i tecnici ricordano ancora le praticità e i vantaggi tecnici di assistenza: cambio dell'olio solo per 10.000 chilometri o un anno di manutenzione ogni 20.000 chilometri o due anni, interventi supplementari ogni 40.000 chilometri. Queste favorevoli condizioni di manutenzione — spiegano — derivano, fra l'altro, dalla facilità di 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'iniezione è mandata alla pompa di iniezione e miscelabile elettronicamente e scerreggiate tramite una microrregolazione.

## A febbraio week-end a Parma al 5° Salone dei preparatori

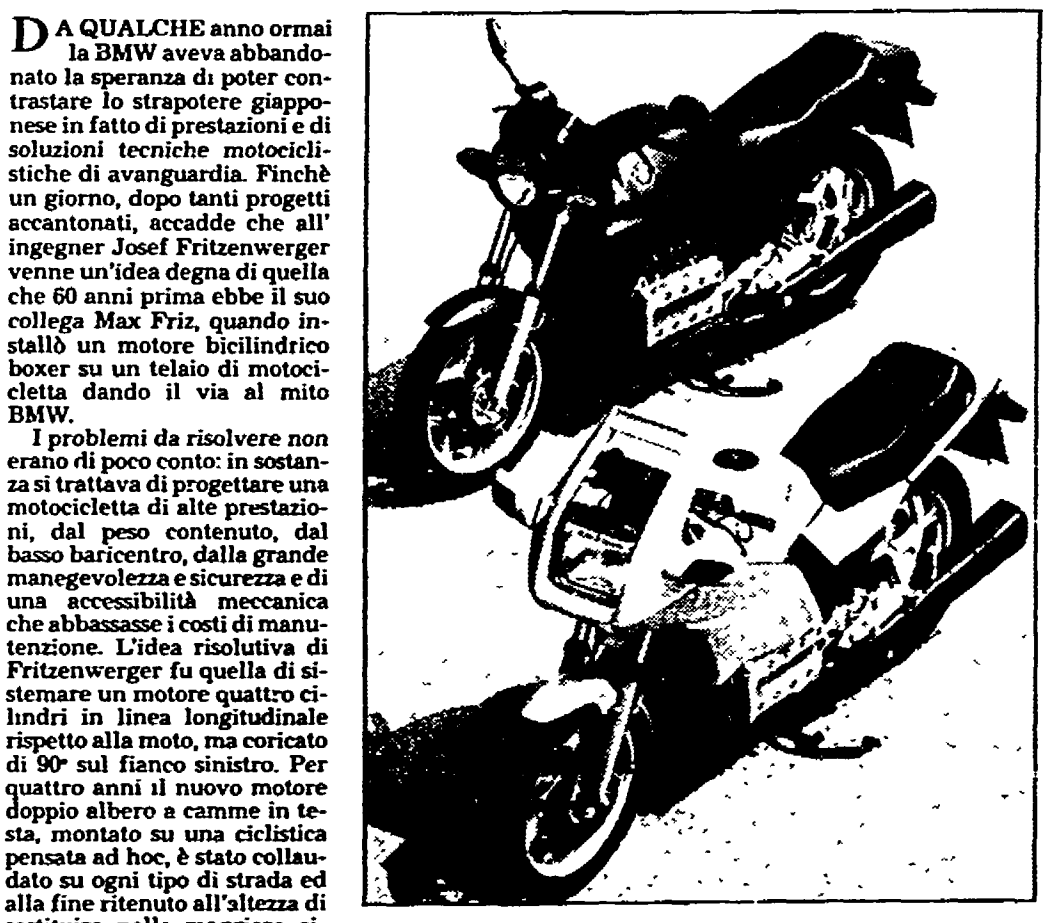
Gli organizzatori non nascondono che, «qual è l'obiettivo della opportunità di organizzare una quinta edizione del Salone dei preparatori è stata, ma poi è prevalsa l'entusiasmo e di un sostegno che non si doveva rinunciare ad una iniziativa che aveva incontrato tanto successo, oltre che tra i tecnici e i lettori ai lavori, anche tra il sempre più vasto pubblico delle manifestazioni motoristiche».

Ecco quindi che anche quest'anno, organizzato dall'Istituto autonomo fiere ed alla vigilia dell'Avvio dell'attività agonistica, si svolgerà a Parma la Rassegna tecnica di veicoli compatibili e accessori per il motorismo da competizione.

Da giovedì 9 febbraio a domenica 12, gli appassionati dello sport automobilistico, potranno vedere a Parma la produzione più aggiornata (dai motori ai kits di preparazione) e partecipare a convegni tecnici di alto livello.

Un altro pregio della 190 D, infine, 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.

Resta da dire del prezzo (elevato come per tutte le Mercedes) e poiché non comprendiamo i costi di gestione, ci sono i costi di gestione di un'auto di questo tipo, ma singolarmente più basso di quello della 190 E (1.500 mila lire) e di 19.920.000 lire.



## E Fritzenwenger 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 e 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 scari «4 in 1», realizzato in acciaio inossidabile. Danno un'idea dell'attenzione rivolta alla sicurezza dai tecnici BMW, l'adozione di tre freni a disco Brembo e di pneumatici Pirelli «Phantom» (1 le serie V, oltre 210 km/h). Curiosità, infine, 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 lire 9.150.000 in strada; di 11.150.000 in strada per la versione 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 quasi pieno piano la K 100 RS; in secondo piano la K 100.