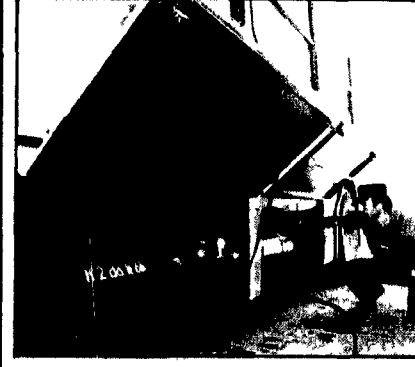


Motori

«Trasformati» cinquanta veicoli

Gli autobus di Ravenna usano metano



L'inquinamento è uno dei problemi della nostra epoca ma, nonostante quello che comunemente si pensa, gli autoveicoli ne sono responsabili soltanto in parte. È stato infatti calcolato che gli scarichi delle macchine e dei camion contribuiscono a rendere irrespirabile l'aria delle città in misura che varia dal 10 al 25 per cento, a seconda della densità della circolazione e delle caratteristiche urbanistiche e climatiche delle zone prese in considerazione.

Assoluzione per le automobili dunque? Non si tratta di questo, che, anzi, occorre intensificare la campagna per ottenere che gli autoveicoli, dei quali ormai non si può più far senza, diventino ancor meno inquinanti di quanto sono oggi. Le campagne, però, lasciano il tempo che trovano se non sono seguite da iniziative concrete. In questo senso è lodevole quella dell'Atm di Ravenna che, in collaborazione con la Snam, ha «trasformato» in metano cinquanta dei suoi autobus urbani che sino ad oggi utilizzavano il gasolio.

Al progetto di trasformazione si è cominciato a pensare nel 1978. Oggi i bus a metano sono una realtà e il solo vantaggio è rappresentato dal fatto che la loro velocità, a regime di potenza massima, è scesa da 76,1 a 74,4 Km orari. In compenso i consumi di carburante, che consumavano 48 litri di carburante ogni 100 Km di percorso urbano, consumano oggi 50 mc di metano che è meno costoso e, soprattutto, meno inquinante, come dimostra un raffronto tra i principali componenti degli scarichi nei motori alimentati a gasolio e a metano.

Contemporaneamente alla presentazione della Kadett Cabriolet by Bertone, la General Motors Italia ha lanciato sul nostro mercato la versione sportiva della Omega.

Si tratta di una «sportiva» un po' sui generis, stando alle abitudini degli automobilisti italiani, usi ad identificare le auto sportive dalle prestazioni e dal numero di porte, che devono essere due. La Omega, come vedremo, non difetta in prestazioni, ma di porte ne ha quattro perché, spiegano alla Om Italia, «è stata realizzata per soddisfare le mutate esigenze del mercato automobilistico europeo in fatto di vetture sportive».

La Omega 3000 vuole essere dunque la risposta della Opel alle mutate esigenze degli automobilisti sportivi che possono permettersi macchine da 40 milioni (questa Omega costa 39.900.000 lire) e al tempo stesso l'offerta di una alternativa agli attuali utilizzatori della Ford Scorpio 2.9i (che costa poco più di 34 milioni), della Mercedes 190 E 2.6i (che costa oltre 43 milioni) e della Lancia Thema 2.8 8V (oltre 35 milioni).

Rispetto a queste macchine, che montano tutte motori a sei cilindri, la Adam Opel offre una vettura che le batte tutte in velocità massima con i suoi 222 Km orari dichiarati, ma che non riesce a battere la Thema in accelerazione, né sul parametro 0-100 Km/h né sui chilometri orari, nonostante che disponga di 177 Cv contro i 150 Cv della Lancia in questione.

Sono questi, comunque, discorsi di lana caprina in un Paese dove vigono i limiti di velocità e dove il traffico è tale che nemmeno il pilota più spericolato e insostenibile delle leggi potrà mai ottenere da questa sportiva i massimi delle prestazioni, così come non ci risulta che abbiano ottenuto coloro che hanno provato la Omega 30i sulle strade della Costa Smeralda.

Interessanti, invece, ci paiono le caratteristiche di sicurezza di questa confortevolissima sportiva (ma una sportiva deve essere confortevole al punto da avere anche i sedili riscaldati?) che la General Motors Italia ha puntigliosamente elencato in un voluminoso dossier e che ricorderemo qui sommariamente.

Elevato controllo di guida attraverso uno sterzo a circolazione di sfere di alta precisione. Volante regolabile. Geometria delle sospensioni anteriore con braccio a terra negativo a funzione autorsterzante.

Sospensione posteriore a ruote indipendenti Imms (Intelligent Multi-link Safety Axle).

Assistenza variabile in funzione della velocità. Circuiti dei freni sdoppiati e indipendenti.

Quattro freni a disco di cui gli anteriori autoverrigni. Sistema antibloccaggio Abs.

Zone a deformazione controllata per il migliore assorbimento di energia in caso di urto. Cristallo del parabrezza laminato. Piante dello sterzo rientranti, ad alto assorbimento di energia.

Serrature anturto alle portiere. Cinture di sicurezza anteriori con punti di attacco regolabili in altezza. Sedili anteriori e posteriori con rampe anticollisione. Poggiatesta anteriori e posteriori. Chiusure di sicurezza per bambini alle portiere posteriori. Serbatoi carburante in zona protetta dagli urti. Quattro getti di lavaggio per il parabrezza con base a preriscaldamento dell'alloggiamento dei getti. Giaculo di traino a scomparsa. Paraurti in vetroresina resistente agli impatti minori. Sono ventuno punti sicuramente più interessanti dei 220 chilometri orari di velocità massima.

Viene costruito a Grugliasco in collaborazione tra la Bertone e la Opel su meccanica della Kadett e con motore di due litri della Omega

La versione cabriolet della Opel Kadett era già stata vista nel 1985 nello stand Bertone al Salone di Francoforte. Adesso è diventata una realtà. La sua commercializzazione comincerà tra pochi giorni non appena sarà conclusa la presentazione del nuovo modello alla stampa internazionale convocata per l'occasione in Sardegna sulla Costa Smeralda.

Per presentare questo «Cabriolet by Bertone» (così suona il nome ufficiale del modello) che vuole essere un po' il simbolo della modernità della Marca, la General Motors Italia ha fatto le cose in grande e ha organizzato una conferenza stampa a Grugliasco in provincia di Torino. La Kadett Cabriolet viene costruita su meccanica Opel utilizzando per questo anche la carrozzeria della Kadett berlina.

Si sono così potute vedere le varie fasi di produzione del cabriolet e le nuovissime attrezzature che la Bertone ha installato per la realizzazione di questa vettura che entra in un settore di mercato ancora ristretto anche se in Italia si può scegliere tra una ventina di modelli diversi.

Non si tratta di macchine da grossi volumi (da noi ne sono state immatricolate lo scorso anno intorno a 4.500 unità) sia per le loro specifiche caratteristiche che per i loro prezzi che vanno da un minimo di 16.870.000 lire della Peugeot 208.

Ci Cabriolet, al 308.430.000 lire della Rolls Royce Corniche convertibile. Eppure Opel e Bertone contano di produrne oltre 10 mila unità l'anno, contro un totale di 80.000 cabriolet costruiti lo scorso anno in Europa, a dimostrazione della fiducia che ripongono nella Kadett Cabriolet by Bertone.

In effetti questa macchina si presenta molto bene ed in grado (anche per il prezzo, fissato in 18.900.000 lire, chiavi in mano, per la versione con motore di 1,3 litri e in 22.300.000 lire per la versione con motore di 2 litri) di far fronte alla concorrenza. Suo punto di forza sembra essere oltre alla linea piacevole la sua aerodinamicità.

Stando ai dati forniti dalla Om Italia la Kadett Cabriolet raggiunge, ad abito chiuso, un Cx di 0,35, che è del 40 per cento inferiore a quello delle concorrenti, e non supera un coefficiente di penetrazione dello 0,37 a velocità superiore a quella delle concorrenti per un cabriolet e particolarmente apprezzabili perché diversi.

Contemporaneamente alla presentazione della Kadett Cabriolet by Bertone, la General Motors Italia ha lanciato sul nostro mercato la versione sportiva della Omega.

Si tratta di una «sportiva» un po' sui generis, stando alle abitudini degli automobilisti italiani, usi ad identificare le auto sportive dalle prestazioni e dal numero di porte, che devono essere due. La Omega, come vedremo, non difetta in prestazioni, ma di porte ne ha quattro perché, spiegano alla Om Italia, «è stata realizzata per soddisfare le mutate esigenze del mercato automobilistico europeo in fatto di vetture sportive».

La Omega 3000 vuole essere dunque la risposta della Opel alle mutate esigenze degli automobilisti sportivi che possono permettersi macchine da 40 milioni (questa Omega costa 39.900.000 lire) e al tempo stesso l'offerta di una alternativa agli attuali utilizzatori della Ford Scorpio 2.9i (che costa poco più di 34 milioni), della Mercedes 190 E 2.6i (che costa oltre 43 milioni) e della Lancia Thema 2.8 8V (oltre 35 milioni).

Rispetto a queste macchine, che montano tutte motori a sei cilindri, la Adam Opel offre una vettura che le batte tutte in velocità massima con i suoi 222 Km orari dichiarati, ma che non riesce a battere la Thema in accelerazione, né sul parametro 0-100 Km/h né sui chilometri orari, nonostante che disponga di 177 Cv contro i 150 Cv della Lancia in questione.

Sono questi, comunque, discorsi di lana caprina in un Paese dove vigono i limiti di velocità e dove il traffico è tale che nemmeno il pilota più spericolato e insostenibile delle leggi potrà mai ottenere da questa sportiva i massimi delle prestazioni, così come non ci risulta che abbiano ottenuto coloro che hanno provato la Omega 30i sulle strade della Costa Smeralda.

Interessanti, invece, ci paiono le caratteristiche di sicurezza di questa confortevolissima sportiva (ma una sportiva deve essere confortevole al punto da avere anche i sedili riscaldati?) che la General Motors Italia ha puntigliosamente elencato in un voluminoso dossier e che ricorderemo qui sommariamente.

Elevato controllo di guida attraverso uno sterzo a circolazione di sfere di alta precisione. Volante regolabile. Geometria delle sospensioni anteriore con braccio a terra negativo a funzione autorsterzante.

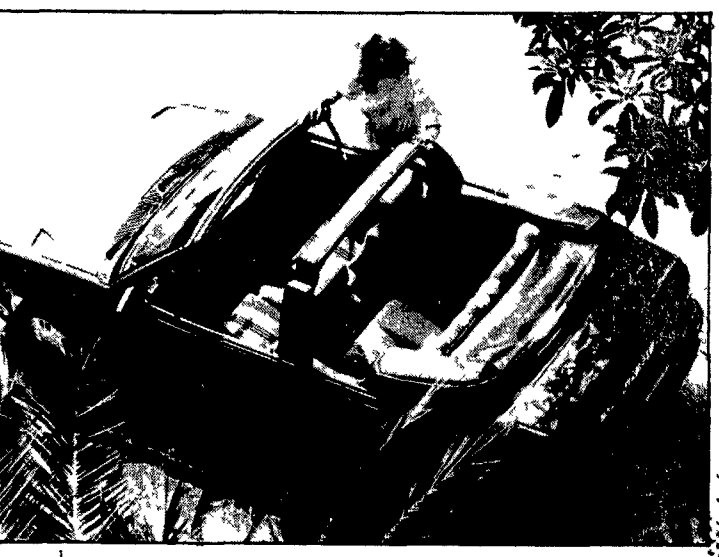
Sospensione posteriore a ruote indipendenti Imms (Intelligent Multi-link Safety Axle).

Assistenza variabile in funzione della velocità. Circuiti dei freni sdoppiati e indipendenti.

Quattro freni a disco di cui gli anteriori autoverrigni. Sistema antibloccaggio Abs.

Zone a deformazione controllata per il migliore assorbimento di energia in caso di urto. Cristallo del parabrezza laminato. Piante dello sterzo rientranti, ad alto assorbimento di energia.

Serrature anturto alle portiere. Cinture di sicurezza anteriori con punti di attacco regolabili in altezza. Sedili anteriori e posteriori con rampe anticollisione. Poggiatesta anteriori e posteriori. Chiusure di sicurezza per bambini alle portiere posteriori. Serbatoi carburante in zona protetta dagli urti. Quattro getti di lavaggio per il parabrezza con base a preriscaldamento dell'alloggiamento dei getti. Giaculo di traino a scomparsa. Paraurti in vetroresina resistente agli impatti minori. Sono ventuno punti sicuramente più interessanti dei 220 chilometri orari di velocità massima.



Un cabriolet con aerodinamica da berlina



La Opel Kadett Cabriolet by Bertone con la capote abbassata. Nella foto in alto, un particolare della leva di sgancio della capote (che serve anche da maniglia di appiglio a capote chiusa) ed una vista dell'alto del cabriolet.

che significano oltre alla possibilità di elevate prestazioni e di consumi contenuti (8,3 litri per 100 Km per il 2 litri secondo le norme Cee) anche la minimizzazione dei vortici d'aria all'interno con la vettura scoperta e l'annullamento pressoché totale della rumorosità a tutto chiuso.

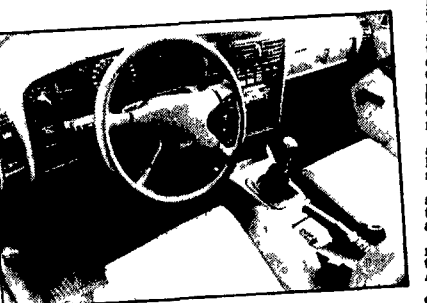
Sulla minimizzazione dei vortici dobbiamo riferire alle dichiarazioni del costruttore perché durante la prova le condizioni climatiche non erano tali da consigliare di viaggiare a capote rialzata, sulla scarsa rumorosità a macchina chiusa, possiamo invece testimoniare e simulare a quella di una berlina. Sembra essere, questo, il risultato del tipo di tettuccio, a tre strati, utilizzato.

progettato in maniera di rientrare in un apposito alloggiamento. Inoltre è stato studiato per garantire un volume notevole del vano bagagli (che è di 290 litri vale a dire 70 litri in più rispetto a quello dei modelli della concorrenza).

Lo spazio a disposizione per i bagagli può salire sino a 520 litri se si abbassano tutti e due i sedili posteriori separati. Una particolarità, molto importante per coloro che utilizzano questo tipo di vetture, è data dal fatto che i sedili posteriori possono essere sganciati, sulla scorta di un interruttore, e ripiegati all'interno del vano bagagli, a velocità di 250 Km orari, quindi molto superiori ai 195 Km/h di velocità massima di cui è accreditata la versione con motore di 2 litri.

La torsionale che è il tallone di Achille di questo tipo di vettura, offre il massimo di affidabilità. La sicurezza infatti garantisce, oltre che dai toll bar (saldata sul fondo del corpo vettura), dai particolari rinforzi della carrozzeria montati sulle portiere, sui montanti del colano bagagli e dietro i paraurti anteriori sul tunnel centrale e sui longheroni del cruscotto.

21 le qualità di sicurezza della sei cilindri sportiva proposta dalla Adam Opel



La Opel Omega 3000 vista lateralmente e fotografata dal posto di guida.

Indipendenti. Quattro freni a disco di cui gli anteriori autoverrigni. Sistema antibloccaggio Abs.

Zone a deformazione controllata per il migliore assorbimento di energia in caso di urto. Cristallo del parabrezza laminato. Piante dello sterzo rientranti, ad alto assorbimento di energia.

Serrature anturto alle portiere. Cinture di sicurezza anteriori con punti di attacco regolabili in altezza. Sedili anteriori e posteriori con rampe anticollisione. Poggiatesta anteriori e posteriori. Chiusure di sicurezza per bambini alle portiere posteriori. Serbatoi carburante in zona protetta dagli urti. Quattro getti di lavaggio per il parabrezza con base a preriscaldamento dell'alloggiamento dei getti. Giaculo di traino a scomparsa. Paraurti in vetroresina resistente agli impatti minori. Sono ventuno punti sicuramente più interessanti dei 220 chilometri orari di velocità massima.

Il legale Non affidate l'auto a persona sprovvista di patente di guida

Chi affida il veicolo (auto o moto) a persona non munita di patente risponde certamente della contravvenzione prevista dal dodicesimo comma dell'art. 80 del Codice della strada, punibile con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire 50.000 a lire 200.000.

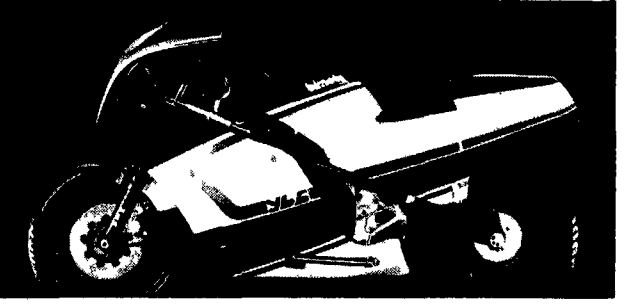
Per rispondere del reato non occorre avere la consapevolezza che l'affidatario è privo di patente «ma è sufficiente che colui il quale affida il veicolo stesso ad altri, possa rappresentarsi tale situazione e non abbia avuto cura di accertarsi nei limiti del possibile, che l'affidatario avesse i requisiti per guidare il veicolo» (Cass. pen. sez. IV - 26 marzo 1986, n. 2486). Se l'affidatario risulta anche privo dei requisiti per l'ottenimento della patente previsti dall'art. 79, ottavo comma, la Suprema Corte (Cass. pen. sez. IV - 2 febbraio 1980, ric. Sacripanti), ha ritenuto che l'affidante risponde non soltanto della contravvenzione prevista dall'art. 80, ma anche di quella prevista dall'art. 79, realizzandosi in tal caso un concorso formale di reati.

Ma l'affidante può anche rispondere, per i danni prodotti a terzi, dello stesso reato (lesioni personali colpose o omicidio colposo) contestato all'affidatario, quando esiste nesso di causalità fra la condotta dell'affidante e l'evento, quando cioè questo sia dovuto a «negligenza, imprudenza ed imperizia ovvero a inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline» (Cass. pen. sez. IV, 23 maggio 1979, Castaman).

L'affidante risponde altresì dell'art. 80 quando il veicolo è affidato a persona non munita della patente di guida, ancorché abbia sostenuto con esso favorevole i prescritti esami. Detta fattispecie non può invece ritenersi integrata quando l'affidatario sia munito di patente di guida, ancorché scaduta di validità ma ancora in suo possesso» (Cass. pen. sez. IV, 9 marzo 1978, n. 628).

FRANCO ASSANTE

Tre nuovi (costosi) modelli per la rinascita della Bimota



categoria. Nella guida le grandi qualità del motore rendono la moto piacevolissima e «trattabile» a tutte le andature anche se l'assetto in sella la geometria di sterzo e la taratura delle sospensioni privilegiano un'utilizzazione sportiva.

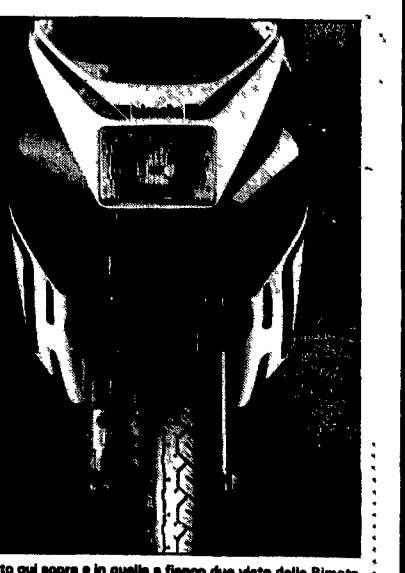
Il telaio è un doppio cullo in tubi tondi al cromo-molibdeno con sospensione anteriore idraulica regolabile ed «antidive» gli steli sono da 41,7 mm di diametro la sospensione posteriore è sostenuta da un forcellone oscillante con ammortizzatore unico a regolazione esterna. L'impianto frenante vanta un doppio disco anteriore Brembo «serie oro» da 300 mm e posteriormente un disco da 260 mm, entrambi montati su ruote da 18" in

lega di magnesio. Il peso a secco dichiarato dalla casa per YB5 è di 216 kg. Interessante la «carrozzeria» della moto che praticamente consta di due pezzi, carenatura e monoscocca con funzione copriscappole supporto sella e coda (in parte asportabile per consentire il trasporto del passeggero).

La db1 SR rappresenta l'evoluzione «spinta» del modello db1 con motore Ducati bicilindrico a 14° di 750 cc. La nuova moto, con potenza di 80 Cv, consente di raggiungere i 230 orari, riducendo il gap che la separava dalle concorrenti giapponesi. Per consentirle tali prestazioni il motore è stato dotato di nuove camme, nuovi carburatori da 41 di diametro, tubo di scario «2 in 1» ed è stato eliminato il filtro-aria. Sono, infine, state adottate nuove ruote in lega componibili ed una nuova verniciatura più «aggressiva» e con targhe portanumero. Le db1 SR avranno stampigliato il numero progressivo di produzione, come uno champagne millefinito.

Indubbiamente le prestazioni dichiarate non sono ancora equivalenti a quelle delle pluricilindriche giapponesi di pari cubatura, ma la db1 SR vanta un peso inferiore e, secondo la Casa, maneggevolezza e stabilità senza rivali, tanto che tale moto dovrebbe diventare protagonista del neocostituito Campionato italiano per bicilindriche.

UGO DALLÒ



Nella foto qui sopra e in quella a fianco due viste della Bimota YB5.

Pagina e cura di Fernando Strambaci