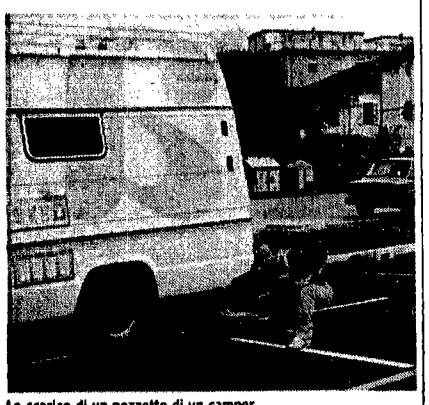
Perché non decollano le vacanze in camper



Lo scarico di un pozzetto di un camper.

STEFANO RIGHI RIVA

Se l'Italia continua a essere il primo paese turistico del mondo (ma fra un po' la Spagna ci batterà definitivamente) è proprio per grazia della sorte. Perché non ce lo meritiamo. Non contenti di maltrattare i saccopelisti invece di predisporre ostelli, minacciamo il turismo culturale di espulsione dalle città d'arte, invece di fargli conoscere centinaia di centri più piccoli, ma splendidi, del tutto trascurati. Ma non basta: mentre ci lamentiamo giustamente che seconde case e grandi alberghi rischiano di coprire definitivamente di cemento le coste e le valli, scoraggiamo con tutte le nostre forze il turismo itinerante, quello che, finita la vacanza (e i soldi spesi per il soggiorno), alza i tacchi e non lascia tracce. Ecco la storia.

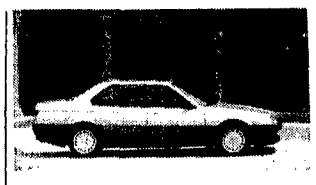
Si sono venduti l'anno scorso in Italia, insieme a seimila roulotte, quattromila camper, cioè furgoni arredati per campeggiare. Una produzione e un commercio assai modesti, in confronto a inglesi, francesi e tedeschi, che hanno in materia una tradizione assai più forte. Eppure la vacanza «en plein air», oltre a essere una vacanza intelligente per chi la fa – spesso meno costosa a parità di «obiettivi» raggiunti – è anche una vacanza conveniente per il paese che la ospita: in cambio di strutture semplicissime, qualche metro quadro di asfalto, un pozzetto per gli scarichi, una canna d'acqua, un po' d'ombra, si possono avere turisti che consumano, visitano, comprano, senza bisogno di costruire, non solo gli alloggi, ma nemmeno i costosi servizi fissi del campeggio tradizionale, che poi restano inutilizzati tutto l'anno.

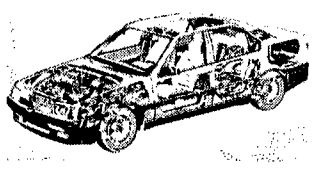
E invece la vacanza in camper non decolla: un po' perché la produzione dei mezzi, quasi sempre artigianale, con componenti in buona parte esteri, è ancora costosa (da 25 a 80 milioni per un mezzo nuovo, molto meno per l'usato), ma soprattutto perché, e torniamo al punto di partenza, le autorità locali italiane ostacolano quasi ovunque la sosta dei camper con divieti e multe salatissime. Tutto questo nonostante che la legge, confermata con circolari applicative ministeriali, equipari in tutti i sensi la sosta del camper a quella delle auto. Perché tanta insofferenza? Le ragioni ci sono, ovviamente: la più legittima è conseguenza del comportamento incivile di quei camperisti che scaricano rifiuti e liquami, stendono verande e tavolini, accendono radio nel parcheggi. Inutile dire che questi comportamenti vanno vietati e puniti. Ma ci sono ragioni più sciocche: sono le lamentele di albergatori e proprietari di campeggi, timorosi di ogni forma di turismo che li scavalchi. Chi riuscirà a spiegar loro che un camper ogni due o tre giorni ha bisogno di fermarsi in un campeggio? Chi riuscirà a spiegare loro che un giovane tedesco che viene in Italia in sacco a pelo o in roulotte, il turista povero insomma, se non viene cacciato con solerti pedate, da grande poi torna con la Mercedes e la famiglia in albergo?

Per fortuna qualcuno comincia a capire: la Regione Lazio impone per legge ai distributori di benzina di dotarsi di pozzetti per lo scarico, il Comune di Ferrara attrezzerà una grande area in un parco, Cecina, Lucca, Cutigliano in Toscana, Sanremo in Liguria, Bolzano in Alto Adige, Recanati nelle Marche, hanno provveduto spazi e regolamenti, molti altri li stanno imitando. Giace in Parlamento una proposta di legge che verrà ora ripresentata per dare un assetto degno al settore. Se passerà sarà una vittoria per chi si batte da tempo, Federcampeggio, Camperisti toscani, Anfia (che raccoglie i grandi costruttori), Acala, l'associazione di piccoli allestitori.

Quest'ultima ha promosso al recente Salone dei Caravan di Torino un convegno sulla materia, e si sta attrezzando per sostenere, attraverso una formula assicurativa, i ricorsi legali dei camperisti contro le sanzioni illegittime previste ancora da molti Comuni.

A fine ottobre poi (il 31 e il 1° novembre) grande appuntamento nazionale di tutti i camperisti a Roma, al Palazzo dello Sport dell'Eur, per sollecitare a governo e Parlamento l'intervento legislativo. È promosso da Anfia e Federcampeggio (per le prenotazioni 055/882391, Calenzano-Fi). Per rivolgersi all'Acala 055/2478847 Firenze.





Dal 2 ottobre cominciano le vendite in Italia del più atteso modello col marchio del Biscione

A sorpresa anche una versione da 250 orari dell'Alfa 164

Non c'era mai stata tanta attesa per un'automobile. Un po' il nome Alfa, un po' ragioni obiettive, un po' una «campagna di comunicazione» molto bene orchestrata, hanno messo per mesi la 164 in primo piano. E non è ancora finita. Le macchine sono state provate, ma i prezzi si sapranno soltanto domani e soltanto il 2 ottobre cominceranno le vendite in Italia.

FERNANDO STRAMBACI

Il Centro congressi di «Milano Fiori» (probabilmente scelto per riaffermare la «milanesità» dell'Alfa Romeo) non è la Florida – dove è avvenuto il colossale lancio della Fiat Uno – ma i seicento giornalisti di tutto il mondo invitati ad una prima presa di contatto su strada con l'Alfa 164, una sorpresa l'hanno avuta. Hanno potuto constatare che la gamma attuale della 164, l'auto col marchio del Biscione destinata a ridare smalto al mito Alfa Romeo nel settore delle berline di lusso, è composta non da quattro, ma da cinque modelli.

Accanto alla 3.0 6V, alla 2.0 Turbo, alla 2.0 Twin Spark, alla 2.5 Td c'era anche un'Alfa 164 3.0 6V Quadrifoglio Verde da 250 chilometri orari, riservata al mercato tedesco, essendo la Rft il solo Paese dove è possibile scapicollarsi, a proprio (e altrui) rischio e pericolo, sulle autostrade.

Che di questa versione si sentisse la necessità, considerate le potenze e le prestazioni degli altri modelli, non diremmo proprio. Eppure si può star certi che anche le Quadrifoglio Verde troveranno acquirenti, e non solo in Germania.

Basta considerare la tenacia con la quale – durante la nostra prova in autostrada – siamo stati inseguiti da automobilisti al volante di auto più o meno potenti e l'entusiasmo che li coglieva quando, per alternarci alla guida, ci fermavamo in una piazzola di sosta o in un'area di servizio, consentendogli così di raggiungerci e di ammirare e toccare per un attimo la, ormai, «favolosa» 164.

Sembra, insomma, che soltanto tra gli «addetti ai lavori» ci siano divergenze sulle qualità della 164. Ma le discussioni si riducono alla opportunità di adottare la trazione anteriore su macchine con potenze tanto elevate e alla scelta di equipaggiare la 164 con una plancia di tale semplicità e linearità da apparire, nonostante la funzionalità, avveniristica. Per il resto, tutti hanno promosso le 164 a pieni voti, con la riserva sui prezzi che ancora non si sanno con precisione, ma che dovrebbero andare dai 30 ai 45 milioni, a seconda dei modelli.

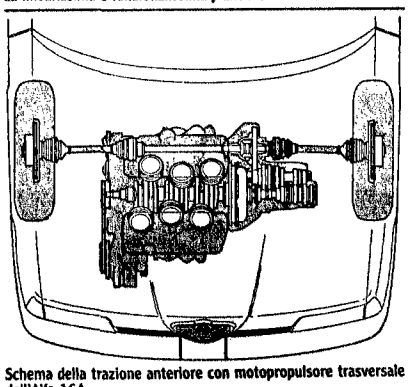
Per quanto ci riguarda, prezzo a parte, francamente ci domandiamo che cosa richiedere di più ad un'automobile di questa classe. Non abbiamo potuto fare una vera e propria prova per la limitatezza del tempo e del numero di macchine a disposizione e una cinquantina di chilometri alla guida della 164 2.5 Td (la più veloce delle turbodiesel attualmente sul mercato con i suoi 200 Km/h) e della tre litri con motore 6 cilindri (capace di superare i 230 chilometri l'ora) non consentono che qualche sommaria impressione.

Le Alfa 164, a parte la loro linea davvero molto bella, hanno un pregio particolare in quest'epoca di macchine fatte con il computer: si distinguono a colpo d'occhio.

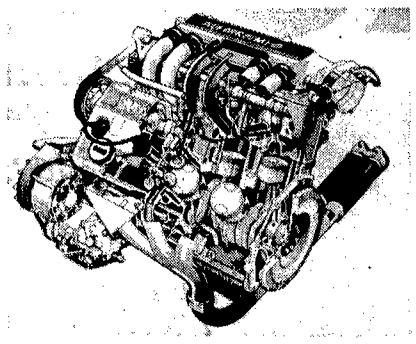
Per il resto si può dire che hanno un abitacolo davvero confortevole e accogliente, che hanno un sistema di climatizzazione sicuramente tra i migliori che ci sia stato dato di trovare, che consentono (grazie anche ai sedili regolabili e al volante regolabile in altezza e assialmente) una posizione di guida perfetta, che dispongono di un cambio a cinque rapporti (la quinta è di potenza) di grande precisione e facilità di innesto e di un sistema frenante efficacissimo (a parte la possibilità di completarlo, a richiesta, con l'Abs), che le loro sospensioni a quattro ruote indipendenti sono state studiate in modo da assicurare, nonostante una certa morbidezza, una tenuta di strada perfetta, grazie anche alla presenza dello sterzo con idroguida.

Superlativi i motori che, potenze a parte (vanno dai 117 Cv a 4200 giri della Td ai 192 Cv a 5600 giri della 6V) hanno tutti un andamento della coppia che già a 2000 giri raggiunge dall'80 al 95 per cento del valore massimo, con quel che ciò significa in accelerazione e in ripresa.

La linearissima e funzionalissima plancia dell'Alfa 164.



Schema della trazione anteriore con motopropulsore trasversale dell'Alfa 164.



La gamma dell'Alfa 164 dispone attualmente di quattro propulsori. Qui è rappresentato il 3 litri 6 cilindri da 192 Cv. Sopra il titolo: a sinistra una 164 fotografata su strada; a destra la versione 3 litri vista in trasparenza.

La Opel Corsa in serie limitata versione Plus

La gamma dei modelli Corsa della Opel si è arricchita di una versione speciale, la Plus, offerta in serie limitata al prezzo, Iva inclusa, di 9.250.000 lire. La Plus è proposta dalla General Motors Italia nella versione tre porte con motore di un litro. Gli interni della berlinetta sono stati rinnovati con l'utilizzazione di tessuti nelle tonalità del nero e del crema, armonizzati con i colori della carrozzeria. All'esterno della Corsa Plus *(nella foto)*, fregi coordinati sulle fiancate e sul montante centrale rendono più gradevole la linea della vettura, mentre la *griffe* «Plus» laterale e posteriore ne sottolinea il tono e il carattere. Una versione, dunque, fatta apposta per chi desidera sulla sua auto un qualche segno di distinzione. La meccanica della Plus è la stessa delle Corsa con motore quattro cilindri di 993 cc e 45 Cv a 5400 giri, per cui anche questa nuova versione è in grado di raggiungere i 143 Km/h di velocità massima.

Vendite record della Fiat in Inghilterra

Nello scorso mese di agosto la Fiat ha toccato, con le sole vetture con il marchio della Casa torinese, il massimo storico mensile in Inghilterra con 16.580 automobili vendute. Si tratta di quasi 3.500 unità in più rispetto all'agosto 1986. Questo successo di vendite ha fatto passare la quota della Fiat sul mercato britannico al 4,07 per cento, con un incremento delle vendite Fiat del 26,76 per cento. In totale, nei primi otto mesi dell'anno, le vendite Fiat in Gran Bretagna assommano a circa 52.000 unità, con una crescita, rispetto al corrispondente periodo del 1986, di oltre 6.300 autovetture. Nell'ultimo trimestre, in particolare, la marca torinese, a fronte della crescita del mercato automobilistico britannico del 6,56 per cento, ha incrementato le proprie vendite del 21,32 per cento.

Un'occhiata sulla produzione dell'Est

A Budapest c'era la Tavria ma gli ungheresi guardan la Samara

È una fiera campionaria e non un salone dell'automobile ma questa esposizione autunnale budapestina è un buon osservatorio per avere un panorama sulla produzione automobilistica dei paesi del Comecon e in particolare di quella sovietica.

NOSTRO SERVIZIO
ARTURO BARIOLI

BUDAPEST. Non ci sono qui novità assolute ma la presenza di molti modelli di auto permette di farsi un'idea generale delle tendenze che emergono, del nuovo e del vecchio, delle ambizioni e dei ritardi. Nel padiglione sovietico fanno spicco tre nuove vetture, ma la folla ungherese si assiepa attorno a quella relativamente meno nuova, la Vaz 2109, più nota col nome di Lada Samara e che esce dalla fabbrica di Togliattigrad. Il fatto è che commercializzata con successo in occidente e distribuita in non molti esemplari in Unione Sovietica, la Samara non ha ancora raggiunto i mercati ungherese e degli altri paesi socialisti.

La linea della Samara è piacevole, armonica, con un frontale grintoso e (per il tipo di auto che circolano qui) un buon coefficiente di penetrazione (0,36). Gli interni e le finiture senza essere al *top*, sono di buon livello. Chiara la strumentazione di bordo che comprende contagiri, econometro, contachilometri parziale, spie per acqua, olio, freni e un segnale di stop in caso di guasto a qualcuno dei circuiti. I fari sono alogeni. Il sistema frenante è a doppio circuito con dischi sulle ruote anteriori. Le sospensioni sono McPherson con stabilizzatore. Il motore è un 1279 cc, molto elastico, che dà poco più di 150 chilometri l'ora. I consumi sono contenuti (6 litri per 100 chilometri con benzina a 94 ottani). Omologata per cinque passeggeri, dispone di cinque cinture di sicurezza. Pesa a vuoto 925 chili ed è lunga 4006 mm.

La Casa garantisce la Samara per sei anni contro la corrosione e consiglia ispezioni d'officina solo ogni 15 mila km. È disponibile in versione a tre o cinque porte. I sedili posteriori possono essere ribaltati, il che permette di portare la capacità del bagagliaio da 350 a 940 litri. Una macchina di tutto rispetto per la quale il rilievo più importante che si può fare è la mancanza della quinta marcia.

Altrettanto interessante per le soluzioni tecniche e altrettanto piacevole per la linea (che però è più tradizionale rispetto a quella della Samara) è la nuova Moskvitch 2141 che la Casa offre in diverse varianti (berlina, familiare, coupé 4x4) e con due motorizzazioni: una 1480 cc, 72 cavalli, 157 km orari, 6 litri di consumo per 100 km, e una 1569 cc, 80 cavalli, 170 km orari, 7 litri per 100 km. La trazione è anteriore come il motore. È una vettura particolarmente robusta anche se rispetto al modello precedente la Moskvitch ha praticamente dimezzato il peso che è ora di 1070 kg. Anche per questa vettura la strumentazione è molto ricca. Il confort e l'insonorizzazione sono di buon livello senza essere eccezionali.

Più piccola delle due precedenti (1000 di cilindrata) ma con una buona abitabilità per quattro persone e un buon confort è la nuova nata della Zaz, la 1102, battezzata Tavria. Questa nuova tre porte tutto avanti non è ancora conosciuta in occidente. La sua produzione in serie è appena iniziata ma gli esperti sostengono che è destinata ad avere un grande successo e a trovare estimatori anche sul mercato dell'Europa occidentale.

Il pregio maggiore della Tavria crediamo sia la stabilità anche nelle curve più difficili e sulle strade più scivolose. La velocità massima è di 135 chilometri. Raggiunge i 100 km in 18" e consuma 4,8 litri per 100 km.

Grande attesa c'era qui a Budapest per la nuovissima di Togliattigrad ma la baby Giguli è mancata all'appuntamento. Peccato perché rappresenta l'esempio più spinto della produzione sovietica a scalare di cilindrate e di consumi. La Kama 1111 (questo il nome della vettura) è dotata di un motore bicilindrico da 650 cc raffreddato ad acqua. Ha due porte e pesa 600 chili. I suoi 30 cavalli le permettono una velocità di 120 chilometri con un consumo di 4,5 litri per 100 km.

L'impressione della panoramica sui nuovi prodotti sovietici è che c'è stato un salto avanti indubitabile nella produzione di largo consumo per quanto riguarda la qualità (la quantità è ancora insufficiente a coprire i bisogni del mercato). Rimane ancora un *gap* considerevole nelle tecnologie d'avanguardia. A pochi passi dai sovietici i giapponesi mettevano in mostra la Prelude della Honda con le sue quattro ruote sterzanti.

CONOSCERE L'AUTO

Il motore: l'utilizzo di compressori volumetrici

L'idea di aumentare la potenza dei motori facendo ricorso alla sovralimentazione risale alla fine del secolo scorso, ossia ai primordi della motorizzazione. Ma i motori automobilistici sovralimentati hanno conosciuto una grande diffusione, limitatamente al campo sportivo, soltanto nel periodo tra le due guerre mondiali.

La sovralimentazione, in quel periodo, era sempre ottenuta per mezzo di compressori volumetrici, dispositivi che possono venire realizzati con relativa facilità, dato che per la loro costruzione non è necessario impiegare materiali sofisticati (come avviene invece, ad esempio, per le turbine dei turbocompressori) né fare ricorso a lavorazioni meccaniche particolarmente complesse.

I compressori volumetrici «pompano» una quantità fissa di aria (o miscela aria-benzina) ad ogni ciclo. Essi vengono sempre azionati meccanicamente (il moto viene loro trasmesso dall'albero a gomiti per mezzo di ingranaggi, catene o cinghie).

I compressori volumetrici che hanno avuto maggiore diffusione sono senza dubbio quelli a lobi; tra questi i più comuni sono sempre stati i Roots, realizzati verso la metà del secolo scorso per essere utilizzati nelle fonderie e, in seguito, adattati con grande successo per l'impiego in campo automobilistico.

Un tipico compressore Roots è costituito da un carter in lega di alluminio (sovente dotato esternamente di alette che ne aumentano la rigidità e migliorano lo smaltimento del calore prodotto durante il funzionamento) chiuso alle estremità da due coperchi.

All'interno del carter ruotano, in direzioni opposte e con la stessa velocità, due rotori lobati che si sfiorano ma non entrano mai in contatto tra di loro. Gli alberi dei rotori sono collegati per mezzo di ingranaggi.

Tra le pareti del carter e le estremità dei rotori vi è una distanza molto ridotta (dell'ordine di 0,10-0,20 mm). Durante la rotazione non vi è quindi alcuno strisciamento ed è proprio questo, come vedremo, uno dei vantaggi che i Roots presentano rispetto ai compressori a palette.

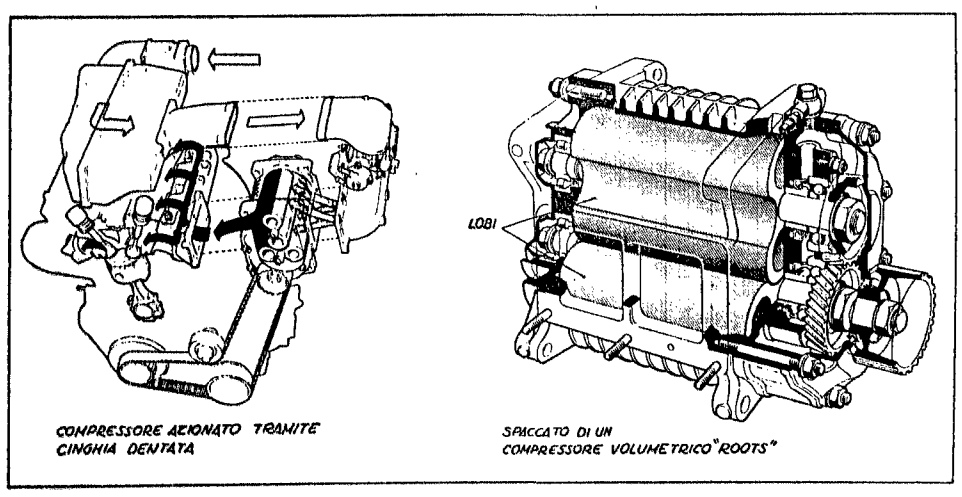
Attualmente, gli unici motori automobilistici di serie sovralimentati mediante compressore volumetrico sono dotati di compressori Roots.

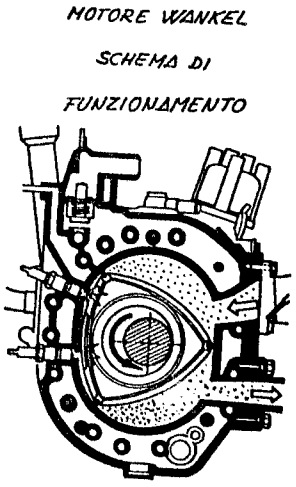
In passato hanno avuto una certa diffusione anche altri compressori a palette (Centric, Zoller, Cozette); essi però presentano lo svantaggio di richiedere una certa lubrificazione, a causa del contatto che ha luogo tra le palette ed il carter. Inoltre sono più costosi e più delicati dei compressori a lobi.

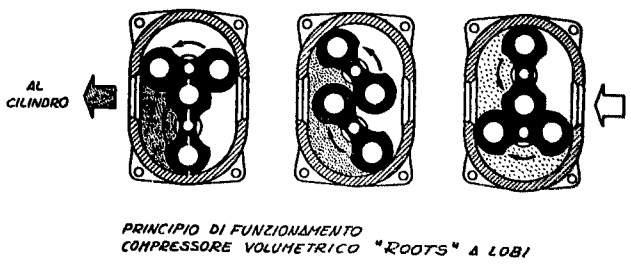
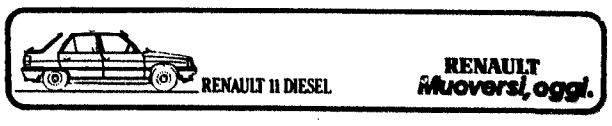
È interessante osservare che il motore a pistone rotante Wankel, che ebbe un periodo di notorietà negli anni Sessanta e che ancora oggi viene sperimentato dalla Norton per impiego motociclistico, venne in origine realizzato come compressore per alcuni motori da record costruiti dalla Nsu.

Nei motori sovralimentati mediante compressore volumetrico, la «risposta» all'azionamento del pedale del gas è sempre assai pronta e la coppia erogata ai bassi e medi regimi risulta elevata.

Gli svantaggi che i compressori di questo tipo presentano sono costituiti da un peso ed un ingombro considerevoli; per il loro azionamento, inoltre, viene sottratta all'albero a gomiti una potenza che in certi casi può essere assai notevole (e questo comporta un sensibile peggioramento nel consumo di carburante, a parità di potenza erogata). Inoltre, la pressione di sovralimentazione ottenibile adottando un compressore volumetrico non è molto elevata; è anche per questa ragione che le vetture da competizione costruite dalla metà degli anni Trenta in poi (fino al 1951) facevano ricorso a due compressori di questo tipo, montati in serie (sovralimentazione a «doppio stadio»).







In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp.1.23