

In vacanza ma senza rischiare

Milioni di veicoli invadono strade ed autostrade: file interminabili, ingorghi sotto il sole, ore ed ore di viaggio, stanchezza, nervosismo. E incidenti. Con morti e feriti ogni volta. Sono gli esodi per le vacanze, che d'estate trasformano la rete viaria italiana italiana in un mostruoso intrico di sofferenze.

Cosa si può fare perché questi viaggi (che sembra paradossale definire «di piacere») non siano funestati ogni volta da qualche decina di vittime? La tabella che pubblichiamo a lato può essere presa in considerazione per decidere la data del viaggio nei giorni che si prevedono essere di minore affollamento sulle autostrade, ma soprattutto occorre prudenza se si vuole andare in vacanza, senza rischiare più di quanto già comporti l'affollamento delle nostre strade.

Se sono vere le statistiche che attribuiscono la responsabilità degli incidenti nell'85 per cento dei casi all'uomo, nell'1 per cento al veicolo e nel 4 per cento all'ambiente (condizioni della strada e del tempo), è chiaro che bisogna puntare sul guidatore.

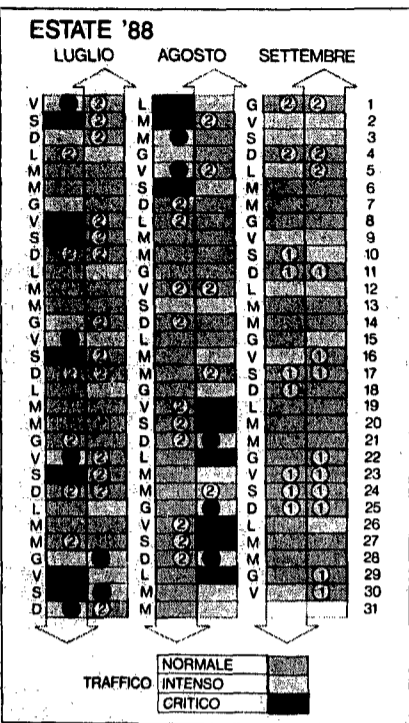
La distrazione, o distrazione, è l'imputato numero uno tra le cause di incidenti dovuti all'uomo. Ventotto incidenti su cento avvengono, infatti, per questo motivo. Ma non è soltanto in causa la distrazione. La fretta, la sonnolenza per aver dormito poco o mangiato troppo, il nervosismo, il caldo sono tutte cause che favoriscono un calo di attenzione e vanno quindi viste come pericolosi nemici.

Guidare «distraendo» è essere la convinzione di chi si mette al volante - è un'operazione impegnativa e rischiosa, che richiede abilità manuale e maturità intellettuale, e soprattutto un profondo senso di responsabilità.

L'enorme numero di veicoli (in Italia sono più di 30 milioni) che circolano sulle strade, fa sì che la guida sia considerata un atto abituario, una cosa da fare con tranquilla indifferenza, una ripetizione di gesti semplici e meccanici. È un errore di base che costituisce poi la causa più vera e più profonda di tanti incidenti.

Se la distrazione occupa il primo posto tra le cause degli incidenti attribuiti all'uomo, subito dopo viene il mancato rispetto delle distanze di sicurezza. Val la pena di ricordare che - se i nostri riflessi non sono appannati dal caldo o dalla stanchezza - per fermarsi occorrono 12 metri se si viaggia a 50 km orari, 40 metri se si viaggia a 90, 50 metri se si viaggia a 100 e che queste distanze si raddoppiano se l'asfalto è bagnato? Qualcuno ricorda che la distanza di sicurezza è stata empiricamente valutata in 10 metri tra auto ed auto?

Al terzo posto nelle cause «umane» di incidente viene la velocità. Rispettiamo dunque i limiti anche se non è in vista una macchina della Stradale e se è piuttosto raro che queste infrazioni vengano punite. Ne va della nostra sicurezza e di quella degli altri. □ M.Q.



Le varie tonalità di grigio segnalano le condizioni del traffico sino a settembre sull'intera rete della Autostrade spa, secondo previsioni elaborate su dati statistici. Il grigio intenso, che ha la prevalenza, indica condizioni di traffico pressoché normali; il grigio scuro indica condizioni critiche di traffico. I pallini inseriti in alcune caselle segnalano particolari condizioni di punta nei dintorni delle aree metropolitane (se recano il numero 1) e lungo gli itinerari per i luoghi di vacanza (se recano il numero 2).

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Quando il conducente viene colto da malore

Per lungo tempo la Cassazione ha ritenuto che nel malore improvviso del conducente di un veicolo, fosse da ravvisarsi una ipotesi di caso fortuito, la cui prova doveva essere rigorosamente fornita da chi assume l'onere di averlo avuto. Ciò perché la prova di tale fatto comporta, ai sensi dell'art. 45 del codice penale, la non punibilità dell'imputato. Si comprende, quindi, il rigore da cui è circondato l'applicazione di una tale normativa.

Poiché vi era stato contratto in giurisprudenza, il 17.11.1980 è intervenuta la Corte di Cassazione a sezioni unite, con una sentenza che ha reso meno problematica l'applicazione della

norma. In effetti - come ha ribadito la IV sezione della Corte di Cassazione, con sentenza 4 maggio 1986, n. 3746 - quando trattasi di reali colposi conseguenti ad incidenti stradali non basta al conducente del veicolo investitore sostenere di aver perso il controllo dell'auto a causa di un improvviso malore, perché l'autorità giudiziaria sia obbligata a svolgere gli accertamenti sulle sue condizioni di salute al momento del fatto. Il conducente, che allega il caso fortuito, è obbligato, invece, a fornire tutti gli elementi specifici che fanno ritenere possibile e veritiera la tesi del malore improvviso. Egli, cioè, è tenuto a collaborare

con la giustizia, sia per dovere civico, sia per il proprio personale interesse, fornendo al magistrato tutti gli elementi utili e necessari che possano portare alla sua non punibilità.

Se, invece, dagli atti emergono già fatti e circostanze che facciano ritenere sussistente e veritiera la tesi dell'improvviso malore, allora l'imputato non è tenuto a fornire alcuna prova.

In assenza di tali elementi il magistrato riterrà che le condizioni di salute al momento del fatto erano del tutto normali, con la conseguente presunzione di normale capacità psico-fisica del soggetto e la eventuale affermazione della sua responsabilità nella produzione dell'evento lesivo.

I generatori impiegati in campo automobilistico



La Fiat propone un'altra gamma con il nome di una antica moneta e un altro motore per i Ducato

Tre nuovi commerciali a cui non manca Talento

Ancora il nome di una moneta per un nuovo veicolo commerciale della Fiat. Al Fiorino, al Marengo, al Penny e al Ducato si affianca ora il Talento, il cui nome, oltre all'antica moneta dei Greci, sembra anche sottolineare il talento di questo veicolo nei districarsi nelle strade cittadine. Oltre al Talento, in tre versioni, la Fiat ha presentato anche un Ducato con nuova motorizzazione turbodiesel.

FERNANDO STRAMBACI

Oltre a quello dell'auto, anche il mercato dei veicoli commerciali va bene. Ecco, dunque, l'occasione per il lancio di un nuovo modello, ad integrazione della già vasta gamma dei commerciali Fiat. Questa volta si tratta del Talento, una via di mezzo tra il Ducato e il Fiorino, dai quali mutua capacità di carico e maneggevolezza. Il Talento, già a prima vista, denuncia la sua parentela con il Ducato al quale somiglia per la linea, resa soltanto più tozza per la riduzione della lunghezza e del passo. Ciò va a discapito della capacità di carico, ma ciò è voluto, perché in questo settore si lavora per «nicchie» sempre più specializzate.

Ecco quindi che chi ha bisogno di un veicolo commerciale non troppo ingombrante, capace di trasportare 800 chili di materiale, in grado di stierzare come la Fiat Uno,

può ora scegliere il Talento che la Fiat propone in tre versioni: furgone, autocarro e cabinato.

I prezzi, chiavi in mano, del furgone e dell'autocarro sono rispettivamente di 19.159.000 lire e di 18.379.000 lire, il prezzo del cabinato (IVA esclusa, perché questa versione sarà richiesta dalle aziende specializzate nelle trasformazioni) è di 13.410.000 lire.

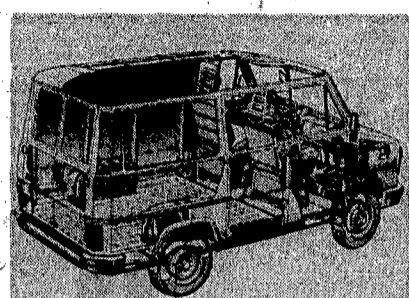
Le caratteristiche salienti del Talento sono il passo molto corto (2.315 mm) e la grande compattezza (lunghezza m. 4,16), ottenuta anche grazie all'adozione della trazione anteriore con il motore disposto trasversalmente.

Il veicolo, come s'è accennato, risulta particolarmente maneggevole, grazie ad un diametro di sterzata di 9,3 metri, e particolarmente indicato per i trasporti urbani e suburbani.

Il motore Diesel di 1.929 cc sviluppa 70 cv di potenza a 4.600 giri ed una coppia massima di 12,2 kgm a 2.500 giri che consente al Talento di raggiungere una velocità massima di 123 km/h, di passare da 0 a 100 km/h in 40 secondi e di coprire il chilometro con partenza da fermo in 48 secondi.

Stando ai dati forniti dalla Fiat Talento - che ha un cambio a cinque rapporti, più retromarcia, con leva di comando al volante - è un veicolo parsimonioso nei consumi: 7,5 litri di carburante ogni 100 km nella versione furgone e 7,4 litri nella versione autocarro. Siccome dispone di un serbatoio di 70 litri, ha un'autonomia di circa mille chilometri. Pesa, a seconda delle versioni, da 2.290 a 2.265 kg.

Contemporaneamente al Talento, la Fiat ha commercializzato una versione del Ducato con motorizzazione (1.929 cc e 82 cv) turbodiesel. Sale così a cinque il numero dei propulsori disponibili nella gamma Ducato: un 2 litri a benzina, un 1930 Diesel, un 1930 Turbodiesel, un 2500 Diesel e un 2500 Turbodiesel.



Nella foto sopra il titolo sono riprese, affiancate, le tre versioni del Fiat Talento. Da sinistra a destra sono riconoscibili il furgone, l'autocarro e il cabinato. Nel disegno in alto una vista in trasparenza del furgone. Nella foto qui sopra la cabina della versione autocarro. Il Talento può essere fornito, a richiesta, anche con sedile a tre posti.

Dall'Aprilia una «Sintesi» troppo veloce

Prontamente ritaguardata, in funzione dei risultati delle corse, la Aprilia AFI diventa «Sintesi». Con un motore di 125 cc può raggiungere i 167 km/h ed il suo prezzo si colloca ai vertici della categoria: lire 5.300.000 chiavi in mano.

Un nuovo telaio, in alluminio, ricavato da «struso» a sezione alveolare caratterizza la parte ciclistica della nuova moto. La rigidità del telaio concepito è aumentata del 60% ed il peso è diminuito di circa 6 kg, rispetto ad un telaio tradizionale. Anteriormente è stata adottata una forcella che offre minor peso e maggiore rigidità, con steli rovesciati da 38 mm. Posteriormente resiste, anche nella

nuova moto, il collaudato forcellone monobraccio che agisce sulla sospensione progressiva monoammortizzatore. Le ruote sono da 17 pollici, con razze «tangenziali», già viste su una concorrente giapponese.

Non meno coraggioso il freno a disco anteriore della bellezza di 320 mm. di diametro; sulla ruota posteriore il disco misura, invece, «soltanto» 240 mm. La pinza del «mega disco» adotta quattro pistoncini a diametro differenziato, per una migliore modulabilità della frenata.

A tanta parte ciclistica non poteva mancare alla «Sintesi» (nella foto) un motore d'eccezionale. La potenza raggiunge i

Le Renault 4 partono per la «Missione ambiente»

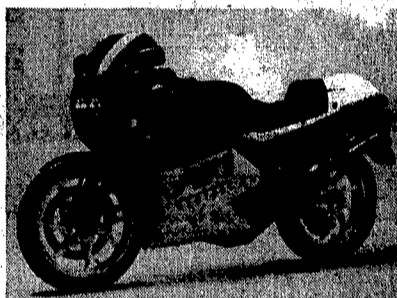
È ormai convinzione diffusa che chi oggi viaggia in Renault 4 è persona che dell'auto farebbe volentieri a meno, ma che si adegua visto che il mondo sembra costruirsi intorno all'automobile. Giustificata quindi la scelta della R 4 anche per l'edizione '88 della «Missione ambiente» che la Renault sponsorizza da alcuni anni, ben sapendo che la R 4, nonostante la sua linea ne denunci l'età (è stata lanciata nel 1961), è gradita ai giovani. Sono giovani, appunto, coloro che formano i vari equipaggi (nella foto ne sono ritratti soltanto alcuni) che muoveranno sulle R 4 appositamente attrezzate per raggiungere le località al centro del loro tema. I temi sono: Reno, fiume in un'Europa che cambia; la Lapponia dopo Chernobyl; l'Appennino dimenticato, bellezza e degrado; Anno Mille, viaggio nell'Eparchia dei Mercurio; le Shetland, sogni ibernati; parchi nazionali, un'emergenza sconosciuta o ignorata; venti e acque del Sahara. L'iniziativa, adesso che la Renault è riuscita ad ottenere l'impegno di alcune riviste a pubblicare i resoconti della «Missione ambiente», perde parte delle sue caratteristiche promozionali.

Record di velocità del Sunracer della G.M.

78.392 chilometri orari. A pilotarlo è stato Molly Brennan, un ingegnere di 28 anni che lavora al reparto sviluppo della Chevrolet. Durante le fasi del record il veicolo a propulsione solare della G.M. non aveva a bordo batterie, ma era mosso direttamente dall'energia captata dalle sue 8.000 cellule all'arseniuro di gallio, progettate e prodotte dalla Hughes Aircraft, un'azienda del gruppo G.M. L'energia solare così raccolta alimentava un motore elettrico a magneti permanenti che azionava le due ruote posteriori del veicolo.

In vendita in Francia benzina con etanolo

La Elf Aquitaine ha aperto quattro stazioni di servizio per la commercializzazione di benzina super miscelata con il 5 per cento di etanolo di origine agricola. Questa iniziativa, la prima del genere in Francia, è effettuata a titolo sperimentale. Le quattro pompe, tre Elf e una Antar (le due marche di Elf France) sono ubicate nelle regioni Senna e Marna, Aube, Marna e Nord. L'etanolo è fornito da una cooperativa agricola del Loiret. La benzina all'etanolo è sottoposta allo stesso trattamento fiscale del gasolio per motori Diesel sul quale, in Francia, grava un'imposta del 55 per cento a fronte del 70 per cento per la benzina super. Altre 250 pompe Elf ed Antar, delle 1.400 possedute dal gruppo in Francia, distribuiranno benzina senza piombo.

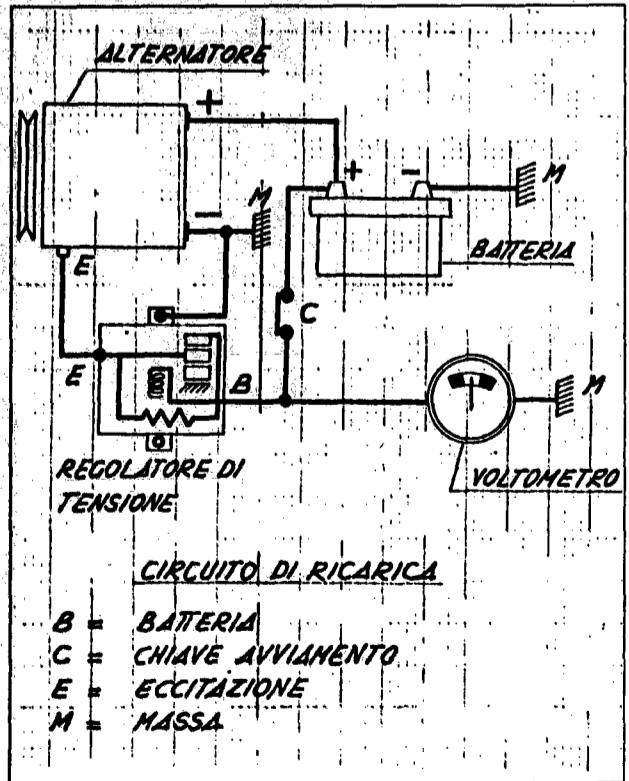


31,8 cv., a 11.000 giri. Quasi assenti, secondo la Casa, le vibrazioni, grazie ad un contrabbasso equilibratore. Il radiatore ha una larga sezione frontale ed il carburatore è del tipo ovale, inoltre è presente una presa d'aria dinamica che assicura una sovralimentazione del 10%. Nuovo il disegno dei pistoncini al «Glinisil».

La carenatura di tipo tradizionale, con doppio faro, è

stata studiata nella galleria del vento per migliorare il «Cx» e per garantire una sufficiente protezione al pilota. La dotazione di strumenti e spie è pari a quella di una moto di grossa cilindrata.

La «Sintesi» è indubbiamente un «sogno» per sedicenni con genitori facoltosi, ma pur sempre sedicenni e questo ci fa meditare su quei 167 km/h di velocità massima. □ U.D.



CONOSCERE L'AUTO

Il circuito di ricarica dell'impianto elettrico

Nelle automobili, una parte dell'energia meccanica sviluppata dal motore viene trasformata in energia elettrica per mezzo di un generatore di corrente. Questo dispositivo alimenta quel vero e proprio «serbatoio» di elettricità che è la batteria, la quale, a sua volta, provvede ad inviare corrente a tutti gli utilizzatori (impianto di accensione, motorino di avviamento, luci interne ed esterne, tergicristalli e accessori).

Il circuito di ricarica tipico è composto dal generatore, da un raddrizzatore e da un regolatore di tensione. Esso provvede a fornire corrente alla batteria, che altrimenti si scaricherebbe rapidamente (proprio come un serbatoio che si svuota se da esso si preleva del liquido senza aggiungere mai).

Quando si avvia il motore, la batteria fornisce la corrente per fare girare il motorino di avviamento e per fare funzionare gli altri dispositivi elettrici. Non appena però il motore supera i 1000 giri/minuto il generatore eroga energia elettrica, provvedendo a ricaricare la batteria.

La corrente elettrica, come si sa, può essere continua o alternata. Nel primo caso il generatore può essere paragonato a una pompa dell'acqua di tipo centrifugo, che genera una corrente dotata di intensità e verso costanti. Un generatore di corrente alternata può invece essere paragonato ad una pompa a stantuffo, priva di valvole, che sposta l'acqua alternativamente prima in un senso e quindi nell'altro. In quest'ultimo caso, infatti, gli elettroni invertono periodicamente il verso del loro movimento.

stico erogano corrente alternata e vengono chiamati «alternatori». L'impiego di generatori di corrente continua (denominati «dinamo») è stato infatti praticamente abbandonato da alcuni anni.

Gli alternatori di norma vengono azionati dall'albero a gomiti mediante cinghie trapezoidali.

Rispetto alle dinamo, gli alternatori sono di dimensioni minori, pestano di meno e richiedono una minore manutenzione (anzi in certi casi non ne richiedono affatto). Essi, inoltre, sono di costruzione più semplice e sono in grado di erogare una considerevole quantità di corrente anche quando il motore gira al minimo (circa 1100 g/m).

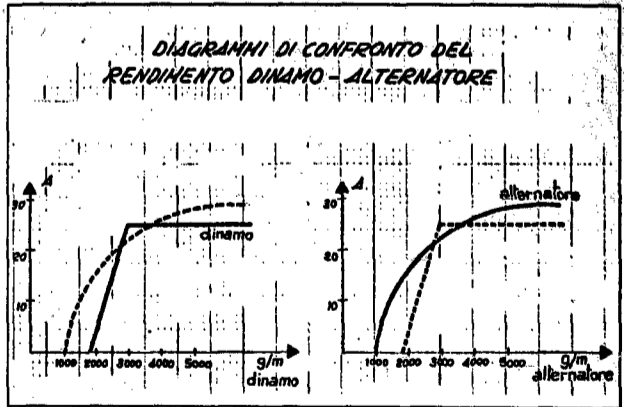
La batteria, ovvero il serbatoio di energia di tutto il sistema elettrico dell'auto, è però in grado di immagazzinare e di erogare solo corrente continua. Per questo motivo la corrente alternata prodotta dal generatore deve essere trasformata in corrente continua. A questo provvede il raddrizzatore, un dispositivo dotato di alcuni diodi (al silicio o al germanio) opportunamente collegati tra di loro. Questi, in pratica, assolvono alla funzione di vere e proprie «valvole di non ritorno» che lasciano passare la corrente in un senso, ma non nell'altro. In questo modo è possibile ottenere una corrente che fluisce sempre nella stessa direzione, facendo passare attraverso le valvole solo gli elettroni diretti in un determinato senso.

Il raddrizzatore, in molti casi, è alloggiato direttamente nella parte posteriore della scatola dell'alternatore.

Per evitare che la temperatura raggiunga valori eccessivamente elevati (che potrebbero danneggiare i diodi o impedire il corretto funzionamento), molto spesso si impiega una sortina di ventola in lamiera, solidale con la puleggia di azionamento del generatore.

L'erogazione di corrente dell'alternatore aumenta all'aumentare del regime di rotazione.

Per questo motivo, un tipico circuito di ricarica, oltre al generatore di corrente ed al raddrizzatore, comprende un regolatore di tensione, che ha la importantissima funzione di evitare che nel circuito si possano raggiungere tensioni eccessive, ovvero tali da poter causare danni alla batteria, alle lampadine o ad altri componenti.



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp.7.2

RENAULT Muoversi, oggi. RENAULT ZI NEVADA Per il tempo libero.