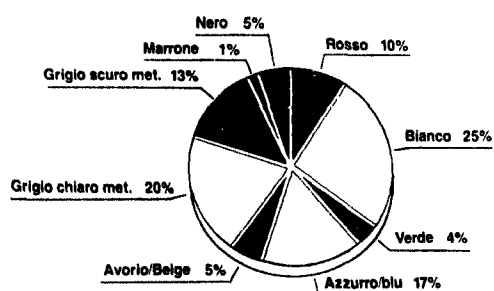


CLASSIFICA DEI COLORI PRODOTTI PER LA UNO FIAT DAL 1983 AL 1° SEMESTRE 1988 (per gamma di colore)



D'ogni colore purché chiara

Henry Ford 1°, a chi gli proponeva di diversificare i colori della leggendaria Ford T, rispondeva: «Ogni colore è buono, purché sia nero». Evidentemente si preoccupava innanzitutto dei ritmi della produzione di serie. Oggi il problema non esiste più e i colori delle automobili possono esse-

re pressoché infiniti, senza rallentare la produzione. Eppure gran parte degli italiani compra oggi auto bianche o, al più, grigio chiaro. È proprio il colore, sostengono i tecnici, che determina in primo luogo la propensione all'acquisto di un'auto piuttosto che di un'altra.

DAL NOSTRO INVIATO
FERNANDO STRAMBACI

Quattordici. Un sito a Quattordio, in provincia di Alessandria, dove sorge il più importante dei tre stabilimenti italiani dell'Ivi (Industrie vernici italiane) che producono vernici per automobili. Per la verità, invece di lui bisognerebbe più correttamente dire Ppg (dall'originario nome Pittsburgh plate glass industries), perché dal 1984 la più importante società americana produttrice di vernici per automobili ed aerei, e altro ancora, ha acquistato dalla Fiat, che non considera «strategico» questo settore, il 65 per cento dell'Ivi.

Scopo della visita a Quattordio: appurare che aria tira nel settore delle vernici per automobili, visto che gli esperti considerano oggi determinante nell'acquisto - con buona pace di Henry Ford 1° - proprio il colore dell'automobile. Ha detto, infatti, l'architetto Adelberto Dal Lago, venuto qui dall'Università di Milano: «Negli ultimi anni la presenza di un colore su una automobile diviene uno dei parametri fondamentali delle scelte». Di rincarzo, l'ingegner Ennio Ruspinio, direttore automotive Ppg-Italia ha affermato: «Nell'ultimo decennio il colore ha assunto un'importanza primaria nel mercato dell'automobile. Una volta, quando la domanda superava l'offerta, il cliente era costretto ad accettare la vettura nel colore disponibile. Oggi, invece, si sceglie. E il colore è diventato un elemento determinante nella scelta di una automobile». Per questo alla Ppg non fanno tanto vernici, quanto, appunto, colori.

Ma che ne è stato delle ricerche sulla maggiore o minore visibilità di un determinato colore agli effetti della sicurezza? Qualche anno fa si sosteneva che l'automobile più sicura era quella colorata di giallo. Risponde l'architetto Mario Maioli, direttore del coordinamento stile Fiat Auto, che predilige il grigio metallizzato perché esalta le forme: «La maggiore o minore visibilità è questione di contrasti rispetto all'ambiente». Allora, libertà di scelta, sia pure senza dimenticare che un'auto scura non è proprio indicata in climi assai caldi (eppure in Brasile l'auto nera la «status») tanto più che la costante evoluzione tecnologica alla Ppg ha dato origine a vernici sempre più visibili. «Abbiamo infatti», ricorda ancora l'ingegner Ruspinio - le metallizzate (la tinta contiene alluminio), le metallescenti (alluminio e mica), le micalizzate (mica) e le iridescenti (mica a interferenza), con esclusione dell'utilizzazione, per produrre le vernici, degli inquinanti piombo e cromo equivalente, per accostare, pur in assenza di una normativa italiana, i movimenti ecologisti». Non resta, dunque, che affidarsi alle statistiche per scoprire quali sono oggi i colori preferiti dagli automobilisti. Ogni Paese ha i suoi gusti: gli italiani prediligono il bianco (25 per cento) e il grigio chiaro metallizzato (20 per cento), come dimostra il grafico riprodotto in alto con la classifica dei colori più richiesti per la Fiat Uno, che è l'auto più venduta in Italia. Decisamente per il bianco i giapponesi, che lo richiedono nel 51 per cento dei casi, accompagnandolo con un 19 per cento di grigio chiaro. Prediligono il bianco anche gli spagnoli (29,8 per cento), gli inglesi (26 per cento), i francesi (22,6 per cento). Ma restano in Europa a scoprire che i tedeschi preferiscono il blu, con un 22 per cento di

auto di questo colore contro il 20 per cento di auto bianche, dimostrando gusti simili a quelli degli americani che acquistano per il 31,5 per cento auto blu e per il 30 per cento auto rosse.

Tornando all'Italia, mette ancora conto di ricordare che, mentre sino a qualche anno fa la scelta del colore era condizionata dalle dimensioni della macchina (auto piccola colore chiaro, auto grande colore scuro) oggi ciascuno sceglie il colore che vuole, preferibilmente chiaro, come s'è visto.

Scuola di guida Siegfried Sthor

Basta avvicinarsi alla scuola di pilotaggio di Siegfried Sthor per rendersi conto di quanto abbiano da apprendere la maggior parte degli automobilisti. Alla scuola di Sthor si frequentano corsi di guida sportiva e agonistica, ma quello di guida sicura è consigliabile a tutti per imparare a guidare correttamente l'auto e, soprattutto, a controllarla in caso di emergenza. Ci abbiamo provato con una BMW 320is

DAL NOSTRO INVIATO
MARCO BRANDO



Una BMW 320is ripassa la pista di Misano Adriatico durante una prova di tenuta di strada dopo sbandata (sovrasterzo di potenza).

MISANO ADRIATICO (FO). L'automobile corre sul rettilineo dell'autodromo di Misano Adriatico, il tachmetro supera i 140 chilometri orari. «Beh, perché vai così piano?», ci domanda con aria paterna il nostro istruttore. Ecco la curva. Si avvicina. «Frena forte... Adesso togliti il piede dal freno prima di iniziare la sterzata... Ritorna con delicatezza sul freno. Attenzione alla traiettoria e al punto di corda... Accelera», ammonisce il nostro amico custode. Non sa che per un momento noi abbiamo rimpianto la nostra utilitaria, apparentemente così tranquilla e arrendevole rispetto alla Bmw 320 is (192 cv, 227 chilometri orari) che stiamo guidando.

Chi vuole partecipare, come abbiamo fatto noi (su invito della Bmw Italia), ai corsi della scuola di pilotaggio diretta da Siegfried Sthor - svoltosi nell'autodromo di S. Monaca, a Misano Adriatico vicino a Rimini - deve abbandonare l'illusione di saper guidare decentemente una vettura. Sthor, trentaseienne, padre tedesco e madre riminese, svolge quest'attività dal 1982, dopo aver concluso la sua carriera di pilota di Formula 1: nel 1981 ha corso con la Arrows assieme a Riccardo Patrese. I corsi principali sono tre: guida sportiva, guida agonistica (entrambi svolti su Bmw 320 is) e guida agonistica (svolto su tre monoposto formula Italia).

Perché, all'inizio del corso, è meglio non illudersi di essere bravi automobilisti, anche se abituati a guidare macchine di grande cilindrata? Semplice. Sthor e i quattro istruttori del suo staff non perdono di vista neppure uno dei vostri gesti mentre guidate a forte velocità sull'asciutto e sul bagnato, mentre vi affannate a prendere bene una curva o a evitare i birilli che simulano la presenza inaspettata di un campione sulla carreggiata. Né si lasciano sfuggire le vostre reazioni quando siete costretti a provocare una sbandata per poi controllarla. Risultato: si

scopre di non avere una buona posizione di guida, di non tenere le mani sul volante in modo corretto, di non saper prendere una curva, di usare male i freni e l'acceleratore. «Difetti che forse non provano guai in condizioni di guida normale ma che impediscono di controllare la vettura quando si verificano situazioni d'emergenza», dice Sthor.

Quali sono secondo lei i maggiori limiti degli auto-

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Una interpretazione giuridica che dovrebbe essere rivista

Più volte ci siamo occupati dei danni subiti dal trasportato a seguito di condotta illecita del conducente e abbiamo chiarito la portata delle definizioni di trasporto gratuito, di cortesia o oneroso. Abbiamo anche ricordato che quando si tratta di trasporto di cortesia, l'obbligo di provare la responsabilità del vettore incombe sul danneggiato, mentre negli altri casi vige la presunzione di responsabilità a carico del vettore. La estensione dell'assicurazione obbligatoria ai trasportati non ha stravolto tali consolidati principi di diritto; di conseguenza il trasportato di cortesia, pur vigendo l'obbligo assicurativo, dovrà

sempre dimostrare che il sinistro si è verificato per colpa del conducente. (Cass. civ. sez. III - 1 agosto 1986, n. 4924). Conseguentemente, in applicazione di tali principi, la giurisprudenza ha ritenuto che l'assicuratore non è tenuto al risarcimento dei danni quando si tratta di trasporto di cortesia, essendo la legge 990/69 da considerarsi inoperante. L'art. 1°, 3° comma della legge 990/69 ha introdotto il principio, però, che quando la circolazione avviene *prohibente domino* (ad esempio nel caso di furto del veicolo), il danno va sempre risarcito ai terzi estranei ed ai trasportati contro la loro volontà e cioè, malgrado che il proprietario non possa essere considerato responsabile ex art. 2054 C.C.; in tal caso l'assicuratore

ha diritto di rivalersi di quanto pagherà nei confronti del conducente. E pur avendo il nuovo testo della legge anzidetta al 2° comma dell'art. 1, introdotto il principio che, qualunque sia il titolo del trasporto, le persone trasportate abbiano diritto al risarcimento dei danni, la giurisprudenza continua a ritenere che l'inapplicabilità dell'art. 2054 C.C. in favore dei trasportati. Lo spirito del legislatore, allorché ha esteso ai trasportati l'obbligo assicurativo fu certamente diverso; non sarebbe il caso di superare una così rigorosa interpretazione giuridica, per giungere a una sostanziale difesa dei danneggiati trasportati, indipendentemente dal titolo giuridico che li lega al vettore?

A settembre Gran Premio storico di San Marino

Sabato 17 e domenica 18 settembre si disputerà il 1° Gran Premio storico di San Marino. All'ombra delle mura della Rocca del Titano verrà allestito uno spettacolare circuito di 5 km che sarà percorso, in varie prove di regolarità, da auto da competizione costruite dal 1918 al 1959.

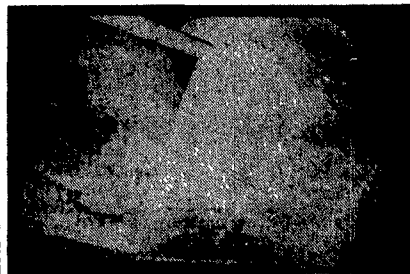
Quattro nuove General Motors

vi ha investito 5 miliardi di dollari, è stata parca di particolari. Si sa soltanto che «GM 10» significa una famiglia di quattro nuove auto Pontiac, Oldsmobile, Buick e, nel 1989, Chevrolet, con motori a iniezione di 2,5 litri e con carrozzeria a due porte, a quattro porte e station wagon. Il progetto di pianale e scocca è stato realizzato dalla Chevrolet, ma ciascuna marca della G.M. «personalizzerà» le proprie versioni.

NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

Carte nautiche sempre in regola



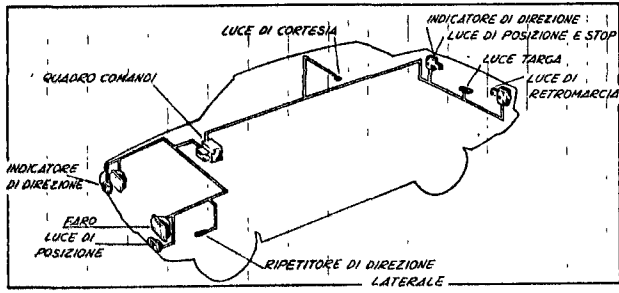
Sul modo di utilizzare le carte nautiche da parte di «certi» diportisti fioriscono, sulle banchine, gli aneddoti. Si racconta di un grosso motor yacht il cui «comandante» si serviva di una carta stradale e di un altro che fermava i pescherecci per domandare loro la rotta. Senza altro esagerazioni, che lasciano intravedere tuttavia una realtà.

Troppo spesso il diportista medio utilizza poco la carta nautica. Anche navigare in Mediterraneo può non presentare eccessivi problemi di orientamento, un saggio e intelligente diportista non trascura di avere a bordo le carte adatte e, soprattutto, di servirsene. Un «mestiere» che, d'altra parte, si è imparato prendendo la patente, anche se poi viene poco esercitato dopo.

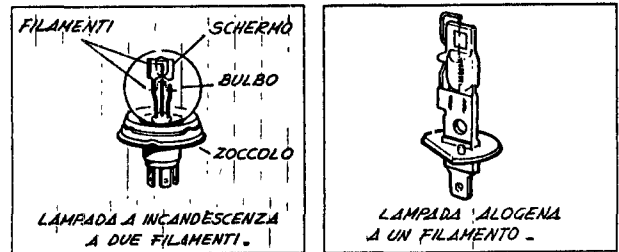
Eppure una carta nautica è una miniera di informazioni. In caso di affitto le carte vengono fornite dal noleggiatore: è bene assicurarsi che vi siano quelle che torneranno utili. Impostare una crociera, specie in un bacino sconosciuto, impone una preventiva e approfondita lettura delle carte. Una modesta spesa (intorno alle 16/20 mila lire per le carte italiane e francesi, 25 mila per quelle inglesi) permette di arrivare in loco conoscendo già l'ambiente in cui si navigherà. Ecco perché l'acquisto di una carta a piccola scala (quindi con meno dettagli) per avere una visione d'insieme, è un ottimo inizio di crociera. Sono circa ottocento i simboli che si possono trovare su una carta nautica; per questo è bene dotarsi della legenda generale, fornita da ogni istituto idrografico nazionale, anche se i simboli sono ormai unificati a livello internazionale (per le carte italiane l'elenco è denominato «carta 1111»). Le carte nautiche si possono richiedere, direttamente all'ufficio vendite dell'Istituto (Stazione marittima - Ponte dei Mille, Genova) ma si trovano anche in numerosi negozi e librerie specializzate. Oltre all'Istituto idrografico che produce la documentazione nautica ufficiale, alcune società private, negli ultimi anni, si sono dedicate alla produzione di carte nautiche pensate soprattutto per il diportista. I rapporti di collaborazione con l'ente della Marina assicurano la serietà e l'affidabilità di queste produzioni i cui cataloghi si possono richiedere a Nauticard internazionale (viale Cortina d'Ampezzo, 180 - Roma) e a Sea-Way-Editrice (via Delfino (via Barabolani 26 - Marina di Pisa).

CONOSCERE L'AUTO

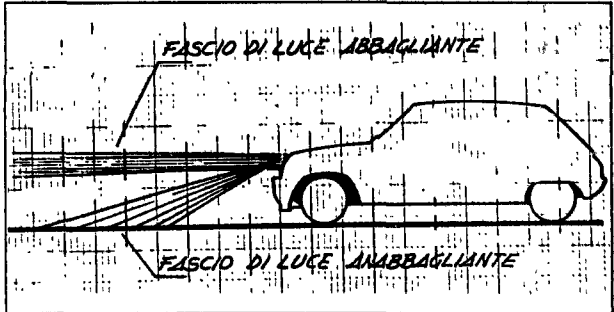
Dispositivi per vedere e per farsi vedere



Le autovetture, come è universalmente noto, sono dotate di dispositivi luminosi per mezzo dei quali è possibile, in condizioni di scarsa visibilità, illuminare la strada e segnalare la presenza del veicolo. Per legge, inoltre, le auto devono essere dotate anche di dispositivi luminosi, che entrano in funzione quando si frena o quando si sta per cambiare direzione. In modo da avvertire tempestivamente gli altri utenti della strada. Di tutti questi dispositivi i più importanti sono, indubbiamente, i fari o proiettori, ciascuno dei quali è costituito da una potente lampada installata all'interno di un «gruppo ottico», composto da un vetro rifrangente e da un riflettore parabolico. Quest'ultimo, generalmente, è in lamiera di acciaio (in qualche caso però si impiega il vetro) e internamente ha una superficie speculare, ottenuta mediante alluminatura sotto vuoto, ossia con un trattamento mediante il quale viene depositato sulla superficie un sottilissimo strato di alluminio dalla eccezionale lucidità. Il riflettore ha il compito di concentrare il



fascio di luce nella direzione voluta. Grazie infatti alla sua forma parabolica e alla posizione della sorgente luminosa (ovvero del filamento della lampada) i raggi di luce che esso emette sono tutti paralleli tra di loro. Il vetro rifrangente è dotato di una serie di prismature o rifratture, grazie alle quali è possibile diffondere anche lateralmente il fascio luminoso, che assume una conformazione a «ventaglio», e appaiono superiormente, in modo da ottenere una distribuzione ottimale della luce. La lampada è costituita da una base metallica (lo «zoccolo») alla quale è fissato un «bulbo» di vetro, internamente al quale si trova un filamento di tungsteno avvolto a spirale (in molti casi però i filamenti sono due) che durante il passaggio della corrente diventa incandescente ed emette luce. La temperatura raggiunta va dai 2000 ai 3000° C e per evitare che il filamento abbia una durata estremamente ridotta, all'interno del bulbo si crea il vuoto o si immette un gas inerte. Con il passare del tempo le lampade di questo tipo (che vengono dette «a incandescenza») invecchiano a causa della sublimazione del tungsteno (alcune sostanze in seguito a riscaldamento diventano gassose per poi subito condensarsi sotto forma di minuscole particelle solide su di una parete a minore temperatura: questo doppio cambiamento di stato viene detto, appunto, «sublimazione») che va a depositarsi sul vetro del bulbo, annerendolo. Questo inconveniente non si presenta nelle lampade «alogeno», nelle quali grazie alla presenza di bromo o di iodio all'interno del bulbo (di ridotte dimensioni) si ha una autentica «rigenerazione» del filamento e il vetro rimane pulito.



I fan delle autovetture, oltre alla luce «principale», devono anche essere in grado di emettere una luce che, pur illuminando la strada in maniera soddisfacente, non abbagli gli occupanti dei veicoli che procedono in senso inverso. I proiettori vengono così dotati di lampadine a doppio filamento (talvolta però si adottano due lampadine distinte). Quando è acceso il filamento anabbagliante, il fascio di luce emesso dal proiettore viene indirizzato verso il basso e ha una luminosità minore. Le vetture moderne sono dotate di fari che emettono fasci di luce asimmetrici; in questo modo è possibile illuminare assai bene la semicarreggiata e il margine destro della strada, senza abbagliare chi giunge in senso inverso. La luce asimmetrica viene ottenuta utilizzando dei vetri dotati di prismatura speciale. Negli Stati Uniti e in Inghilterra sono assai diffusi i gruppi ottici «sigillati» («sealed beam») privi di lampadine. Internamente a essi, in atmosfera di gas inerte, vi sono direttamente i filamenti di tungsteno. Questi gruppi sigillati non possono venire aperti né subire alcun intervento riparativo (come la sostituzione del vetro o del riflettore) ma vanno sostituiti al completo.

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 7.5

