

D'acciaio o cemento? Il guard-rail «sicuro» in bilico sulle polemiche

MICHELE URBANO

Sarà di acciaio o di cemento il guard-rail del Duemila? Su questo interrogativo tecnici, opinionisti e produttori è da tempo che si stanno dando battaglia.

veicolo (e ai suoi occupanti). Velenosa la replica di chi la contesta: «Non è un caso che proprio il New Jersey ha deciso di non utilizzare più i «cemento» perché si è accertato che provocano il ribaltamento del veicolo, per l'effetto rampa che la barriera di cemento imprime causa il suo particolare profilo inclinato».

La diatriba, è facile prevedere, continuerà ancora a lungo. L'unica speranza è che gli interessi di parte non trasformino il dibattito in una specie di guerra ideologica che tutto travolge: anche la ricerca scientifica per individuare soluzioni nuove e più efficaci. C'è un dato sullo sfondo, infatti, che non bisogna mai dimenticare: il 30% degli incidenti mortali avviene nella cosiddetta «area di margine della carreggiata», che, in generale, è teatro del 20% del totale dei sinistri. E con il costante aumento del traffico il problema è destinato a caricarsi di sempre più drammatica attualità.

In teoria - ricorda il prof. Vittorio Giavotto del Politecnico - la questione non esiste. Come in parte insegna la Formula 1 se lungo le autostrade ci fosse una banchina di venti metri ricoperta di terreno soffice, senza barriera alcuna o tutt'al più una siepe, il rischio di incidente mortale praticamente sparirebbe. Già, il fatto è che lo spazio raramente c'è. E allora? «Ne consegue - risponde il prof. Giavotto - che ogni tipo di dispositivo di contenimento ha una sua specifica caratteristica di funzionamento ed un suo specifico campo di impiego, senza che a priori se ne possa scegliere o escludere alcuno».

Ma a dire che la scelta tra il cemento, l'acciaio e, perché no, la sabbia, deve essere valutata di volta in volta tenendo conto degli spazi disponibili, del volume e della qualità del traffico. Come buon senso vorrebbe. Anche se francamente non sembra questa la linea seguita dalle nostre società autostradali.

La prima, contrassegnata dalla sigla XM D12 (il 12 è riferito al numero delle valvole), ha un motore di 2138 cc a iniezione indiretta, che eroga una potenza di 83 cv a 4600 giri con una coppia di 15 kgm a 2000 giri; la seconda, contraddistinta dalla sigla XM Turbo D12, monta un motore Diesel, pure ad iniezione indiretta, con Turbo a scambiatore aria/aria (2088 cc di cilindrata, potenza di 110 cv a 4800 giri con coppia di 25,3 kgm a 2000 giri).



La soluzione adottata dalla Citroën per i motori a gasolio della sua ammiraglia XM

Tre valvole per cilindro e il Diesel inquina meno

Mentre si appresta a commercializzare in Italia due versioni a benzina della sua ammiraglia XM, la Citroën ha già avviato la vendita in Francia dei modelli con motore a gasolio. Sia l'«atmosferico» che il turbocompresso hanno tre valvole per cilindro. Questa soluzione è stata adottata per la prima volta su motori di serie per contribuire alla riduzione dell'inquinamento.

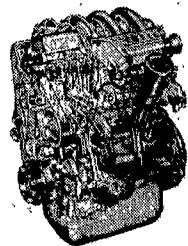
FERNANDO STRAMBACI

con diminuzione dell'inquinamento, il che non è irrilevante nel momento in cui i Diesel sono additati al pubblico lubrificatore.

I due motori - precisano infatti alla Citroën - sono stati oggetto di cure particolari per ridurre le emissioni inquinanti, comprese le particelle, per cui non soltanto corrispondono adeguatamente alle norme europee di 30 g/test di CO e di 8 g/test di HC+NOx, ma già ora sono inferiori a 0,8 g/test per le particelle, quando le norme prescrivono un minimo di 1,1 g/test.

La Citroën, dunque, fa il suo ingresso nel mercato delle berline Diesel di alta gamma con le carte perfettamente in regola e non è casuale il fatto che in Europa il 20 per cento delle vetture «grosse» monta motori a gasolio.

L'arrivo delle XM potrebbe far aumentare questa quota, allettando quegli utenti che vengono definiti «ad alta performance». Buone prestazioni (da 173 a 174 km/h per l'«atmosferico» con soli 17,6 secondi per passare da 0 a 100 km/h; 192 km/h per il Turbo con 12,4 secondi da 0 a 100) guida piacevole (Coppia e potenza sono ottenute a bassi regimi), rendimento su strada (6,6 litri di gasolio per 100 km la media dei consumi), larga autonomia (il serbatoio è capace di 80 litri di gasolio) e naturalmente il tradizionale confort delle ammiraglie Citroën (sospensione idratrice idraulica) sembrano contribuire a posizionare molto bene le XM nell'ambito delle vetture Diesel di gamma alta.



Uno «spaccato» del motore di 2,1 litri Diesel che equipaggia una versione della Citroën XM. Sopra il titolo: la XM turbodiesel.



Il palazzo della Seat ha messo la canottiera

Alla Seat mettono in gran risalto il ruolo di sponsor dei Giochi olimpici che si svolgeranno a Barcellona nel 1992. In occasione dell'inaugurazione dello stadio olimpico di Montjuic e dello svolgimento della quinta Coppa del mondo di atletica, hanno fatto indossare una enorme «canottiera» con i simboli di Barcellona '92 al palazzo di tredici piani che ospita la direzione centrale e gli uffici commerciali della Casa automobilistica. Di qui al 1992, quindi, l'aspetto della Plaza Cerda a Barcellona sarà quello riprodotto nella foto, con sicuro deturpamento del paesaggio ma con altrettanto certa soddisfazione degli sportivi spagnoli.

Sino al 29 «Auto-Ritratti» in mostra a Modena



E' stata inaugurata nel Palazzo comunale di Modena, in piazza Grande, e rimarrà aperta al pubblico sino al 29 di questo mese, la Mostra «Auto-Ritratti».

La mostra, organizzata in occasione dell'Italian Classic Car Show, è divisa in due sezioni: una è dedicata a materiali storici inerenti l'automobile, facenti parte degli archivi di Giuseppe Panini, l'altra a trent'anni di attività di designer di carrozzerie di Giovanni Michelotti.

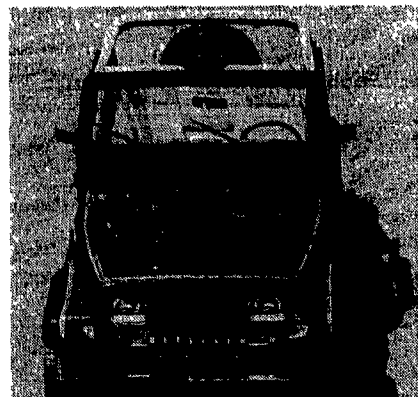
In arrivo duecento minicomputers per multe

Per gli automobilisti indisordinati sono in arrivo tempi duri: il ministero dell'Interno ha infatti avviato le procedure per l'acquisto di 200 nuovi sistemi di verbalizzazione automatica (minicomputers portatili per multe) che saranno affidati alle pattuglie della polizia stradale alla fine di raggiungere un adeguato snellimento delle procedure burocratiche. Sarà anche incrementata la dotazione dei rilevatori di velocità. Gli organici della Stradale passeranno da 9.820 unità (più 198 ausiliarie) a 13.021 unità.

Per gli appassionati di fuoristrada l'ultima offerta viene dalla Renault che presenta l'erede della vecchia jeep, ossia la «Wrangler» - un termine che significa «guardiano di cavalli» - un giocattolo che ha sotto il cofano un motore da 2500 cc a benzina. Una proposta che nella sua categoria non ha concorrenti. Le versioni saranno due: la Texan e la Laredo rispettivamente a due e quattro posti. Il motore però è lo stesso. Le altre differenze? Innanzitutto nel tettuccio: la prima ne monta uno di tela flessibile, la seconda di tela rigida anche se egualmente asportabile. Poi nell'equipaggiamento e, naturalmente, nel prezzo: 26 milioni chiavi in mano la Texan e 33 milioni e 700 mila la Laredo.

La Renault presenta il fuoristrada «Wrangler»

Un erede della «Jeep»



Ecco l'erede della vecchia jeep: la «Wrangler» che la Renault ha lanciato sul mercato italiano. Entro la fine dell'anno prossimo si prevede ne saranno vendute oltre 1500

stata lanciata nell'86. In Francia è arrivata il marzo scorso. In Italia agli inizi di ottobre. Previsioni sul tipo di gradimento? Tra i 1500 e i 1700 esemplari venduti entro la fine del '90, calcolano gli esperti della Renault. La Wrangler punta sui fan più puri del fuoristrada. Quelli, per intenderci, che si appassionano più alla linea di una balettra che a quella del cruscotto. D'altra parte per chi ha esigenze di maggior confort la Renault già offre la jeep «Cherokee» - sia a benzina che turbodiesel - che si è rapidamente conquistata l'11,2% del mercato.

La Wrangler, insomma, interesserà una fascia particolare di automobilisti con il pallino del fuoristrada. Sul tallone raggiunge la velocità massima di 145 chilometri l'ora, ma il suo habitat naturale non è quello metropolitano. Con 105 «cavalli» di potenza massima un cambio a cinque rapporti (con le «ridotte» per superare le salite più critiche) interpreta fedelmente l'immagine della vecchia jeep resa famosa dai film sulla seconda guerra mondiale.

Motore e meccanica sembrano progettati per garantire il massimo dell'affidabilità e della robustezza. Più che riprese fulminee offre rendimenti costanti e risposte tanto prevedibili quanto rassicuranti. I consumi? 10,4 litri per cento chilometri a 90 orari, 17,6 a 120, 15,7 in città. C'è da notare che in America c'è anche la versione «sempre a benzina» - da 4200 cc. Ma in Italia e soprattutto in Francia, una simile categoria manderebbe in sollacchio gli agenti del fisco. Quindi, per adesso almeno, la scelta è caduta sul motore 2500 (per l'esattezza 2464).

Presentazione e prove si sono svolte sui Prateri del Vivaro sui colli romani, presso il centro della federazione italiana sport equestri dove si addestrano i cavalieri per il percorso di «completo». Una scelta, ovviamente, non casuale. La «filosofia» della jeep «Wrangler» è un po' quella del trekking su quattro ruote. Piccola, compatta (è lunga 3813 centimetri e larga 1676) ben piantata per terra (l'altezza minima da terra è di 20,7 centimetri) è stata progettata per cavarsi d'impiccio dalle situazioni più difficili: se l'acqua non va oltre il mezzo metro può anche superare gli immancabili torrentelli di montagna.

Ne parliamo già nel novembre dell'anno scorso, dopo averla vista al Salone di Colonia. La Bmw K1 fece allora scalpore per le scelte estetiche-funzionali che esibiva. A qualcuno non piacque, ma certamente non incontrò sguardi indifferenti. E questo è già molto. Perfino i colori lasciarono stupefatti gli astanti: blu o rosso contrastati dal giallo dei componenti e delle enormi scritte «K1» sulla carenatura.

Disponibile sul nostro mercato in soli 185 esemplari per l'anno in corso, la K1 farà felice altrettanti «biemmevisti» disposti, per averla, a sborsare ben 19.900.000 lire (22.400.000 con ABS).

La nuova Bmw è una moto sportiva, come esprimono a chiare lettere l'aggressiva carenatura e la sella monoposto. Quest'ultima può ospitare un passeggero: soltanto muovendo (si veda la foto) parte del «codino». Tuttavia è una sportiva diversa da quel moto giapponesi che vanno di moda da qualche anno. L'autolimitazione a 100 cv di

potenza ne ha fatto sì una moto veloce e scattante, ma non impegnativa nella guida. La K1 si adatta a viaggi con il solo pilota, che può disporre di due piccoli ripostigli ai lati della sella. Oppure è possibile sistemare apposite, capienti borse al posto del passeggero. La vera vocazione della moto è, però, sportiva, e l'impossibilità di montare motovaligie ne è la conferma.

Alla sofisticazione del motore da 987 cc. a controllo elettronico digitale fa riscontro, nella ciclistica, un impianto di ottimo livello, della italiana Brembo, al quale si aggiunge il superlativo compensatore di frenata «ABS».

La carrozzeria è frutto di lunghi studi nella galleria del vento e, se è vero che i risultati aerodinamici sono eccellenti (Cx A 0,34 con pilota abbassato).

La K1 non è, quindi, una motocicletta comune ma si posiziona in questo momento come massima espressione del concetto di moto «pensato in tedesco».

Lucio Abate

Si stima che in Italia la crescita del mercato delle autocaravan sia stata di circa il 30 per cento rispetto al 1987. La tendenza è continuata nei primi sei mesi dell'89. D'altra parte l'intero mercato europeo sta risentendo di queste trasformazioni. Le previsioni dell'European Caravan Federation (la Federazione che raggruppa le Associazioni na-

L'autocaravan sarà protagonista

Le prospettive europee delle vacanze plein-air dopo il boom dei mezzi a motore

Soltanto 185 motociclisti potranno avere in Italia una rivoluzionaria Bmw K1

Commercializzata da poco anche in Italia, la Bmw K1 vanta 100 cv di potenza massima e oltre 230 km/h come punta velocistica, peraltro teorica sulle nostre strade. La linea, a dir poco rivoluzionaria, ha suscitato molte discussioni.

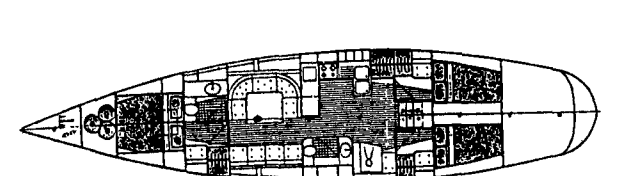
IL LEGALE

IL risarcimento dei danni morali

NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

A Bergamo costruiscono una gran barca da regata



La V.R. è una piccola azienda di Bergamo che ha iniziato, alcuni anni fa, la produzione in serie di una barca a dislocamento ultraleggero: l'ULDB 50' (la sigla sta per Ultra Light Displacement Boat, ossia barca a dislocamento super leggero). Da questo primo modello, dopo successive modifiche, è nata l'ULDB 53'. Si tratta di una delle poche barche prodotte in serie (nel disegno è vista in pianta con un carmet di vittoria di grande prestigio nelle regate classe libera: due «Fratanz des Alizes» nel 1984 con la «Luno» e nel 1987 con la «Luno» e due «300 x 2» successive, nell'87 e l'anno scorso).