



Le Renault munite di marmitta catalitica, indicate dalla casa come gamma «Kata», fotografate nel parco della «Posta Vecchia» a Palo Laziale.

Per ogni modello Renault una versione catalizzata

La corsa all'auto «pulita» è in pieno svolgimento e le Case fanno a gara nel dimostrare la loro sensibilità ecologica. In questi giorni la Renault ha annunciato che, oltre su quelle (oltre i due litri) per le quali il catalizzatore dal 1° aprile scorso è d'obbligo, in ogni gamma sarà disponibile un modello (Kata) con la catalitica. Ha pure lanciato le versioni «Baccara».

FERNANDO STRAMBACI

Nel decennio 70, è stato calcolato, un'automobile liberava nell'atmosfera, in un anno, 660 chili di ossido di carbonio e un centinaio di chili di idrocarburi incombusti. Nel 1993, in Europa, la stessa vettura non dovrebbe superare i 32 chili di ossido di carbonio e i 5 chili di idrocarburi. Un bel passo avanti, non c'è che dire, anche se nella corsa all'aria «pulita» un impatto ben maggiore potrebbero darlo misure per il contenimento delle emissioni dagli impianti industriali e di riscaldamento. Ma i limiti oggi all'auto, per notare che nella gara ad offrire auto non inquinanti sono impegnati ormai tutti i costruttori, sollecitati a farlo dalle normative approvate in sede comunitaria.

Non va dimenticato, infatti, che dal primo aprile 1990 in Europa i veicoli oltre i 2000 cc di cilindrata devono essere venduti con marmitta catalitica, o meglio non devono superare un «tot» di emissioni, le cui quantità sono inversamente proporzionali alla cilindrata. Dal primo ottobre 1991 dovranno inquinare di meno i veicoli di nuova immatricolazione con motori sotto i 1400 cc. Il primo ottobre 1993 è la scadenza per i veicoli con motori tra i 1400 e i 2000 cc.

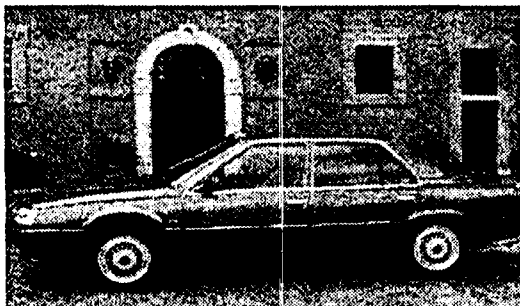
Ecco, quindi, la corsa ai catalizzatori, il cui utilizzo consente di ridurre drasticamente le emissioni inquinanti, visto che il motore completamente «pulito» è praticamente irrealizzabile. Anche la Renault, che pure per costruire il «motore pulito» ha lavorato molto, propone dunque i catalizzatori e li offre per tutte le sue gamme di veicoli, ad eccezione della R4 che, ironia della sorte, sembra essere l'auto preferita da molti «ecologisti» e continuerà ad inquinare di più delle altre.

Nel segmento B, la Renault offre in versione «Kata» la Supercinque con motore di 1.4 litri e 60 cv; il sovraprezzo è di 875 mila lire. Nel segmento C l'offerta riguarda la R 19 con motore di 1.7 litri e 93 cv; il sovraprezzo è di 1.174 mila lire. Nel segmento D ecco la R 21 con motore di 1.7 litri e 93 cv, con sovraprezzo di 1.230 mila lire, uguale al sovraprezzo richiesto per la versione station wagon. Per il segmento E l'offerta riguarda l'Espac con motorizzazione di 2.2 litri e 107 cv, proposta con catalizzatore senza sovraprezzo, la R 25 V6 2.8 litri e 150 cv, sempre senza sovraprezzo, e la R 25 «Baccara», di cui si parla a parte.

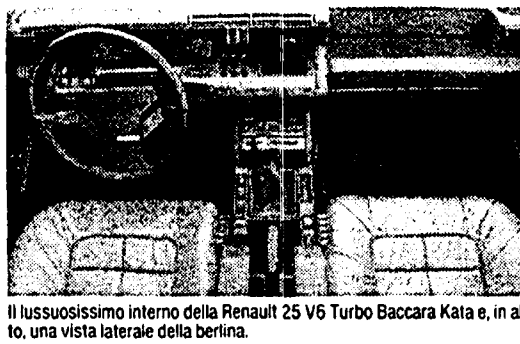
Alla Renault non hanno dimenticato i veicoli commerciali e infatti il furgone e il break Express con motore di 1.4 litri e 60 cv sono offerti con catalizzatore, con un sovraprezzo di 1.021.000 lire.

Presentando la gamma catalizzata, i tecnici della Renault Italia non hanno dimenticato di sottolineare il fatto che i catalizzatori non sono la soluzione ideale del problema delle

emissioni nocive, anche perché — hanno detto — fra tutti i rimedi oggi ipotizzabili, quello di pronto impiego (il catalizzatore) è anche il più caro. Fra metalli rari, tecnologie costruttive e componentistica elettronica indispensabile per il funzionamento, una marmitta catalitica rappresenta un costo aggiuntivo. Tale costo — sottolineato alla Renault — può essere ragionevolmente stimato in un 5 per cento in più sul prezzo di listino per una vettura di grossa cilindrata, in un 9 per cento per una cilindrata media e in un 13 per cento, come nel caso della Supercinque, per una cilindrata piccola.



Il lussuosissimo interno della Renault 25 V6 Turbo Baccara Kata e, in alto, una vista laterale della berlina.



Il lussuosissimo interno della Renault 25 V6 Turbo Baccara Kata e, in alto, una vista laterale della berlina.

Con il nome di una rosa si chiameranno d'ora in poi le più belle nelle gamme

Sino ad oggi le Renault al top della gamma venivano indicate con l'appellativo «Limited», d'ora innanzi si chiameranno «Baccara» (baccara, alla francese). Se domandate la ragione della scelta vi risponderanno che la «baccara» è la più bella tra le rose e quindi le «Baccara» sono le più belle tra le Renault.

E' toccato alla R 25 V6 Turbo Kata (kata sta per catalizzatore) adottare per prima questo nome, che in ogni serie di vetture ne definirà l'eccellenza, un'eccezione che, nel caso, costa non pochi soldi. La R 25 V6 Turbo Baccara Kata è infatti proposta a 62.323.000 lire chiavi in mano ed entra in concorrenza con l'Alfa 164 3.0 V6 Europa, con la Citroën Xn 3.0 V6 Cat., con la Bmw 525 cat e con la Lancia Thema 3.0 8.32 Europa.

In questo prezzo è compreso proprio tutto, salvo il tetto apribile elettrico, del quale peraltro non si ravvisa una grande necessità visto che la «Baccara» ha di serie anche il condizionatore. Quando diciamo tutto ci riferiamo all'Abs, al calcolatore di bordo a dieci funzioni, al sintetizzatore di parole, ai sedili regolabili elettricamente con memorizzazione delle posizioni, agli interni in cuoio, ai pannelli con inserti in legno, al vano porta abiti sotto la mensola portaoggetti posteriore.

La meccanica, a parte il catalizzatore a tre vie con sonda Lambda, è quella della 25 V6 Turbo. Il motore di 2453 cc eroga 205 cv e consente teoricamente di raggiungere i 233 km/h 7,4 secondi per passare da 0 a 100 km/h.

NAUTICA
GIANNI BOSCOLO

Il suo Museo testimonia il legame indissolubile di Trieste col mare

Trieste dove, dicono, «il mare penetra nel cuore del continente europeo più profondamente che in qualsiasi altro luogo» è un ottimo porto di partenza per una crociera nell'alto Adriatico ed in particolare in Istria.

Prima di imbarcarsi e salpare, completa la cambusa e controllata l'attrezzatura, dedicate un po' di tempo alla visita del locale museo navale. Ma anche se non andate per mare, un viaggio a Trieste per visitare il museo vi gratificherà.

Anche le leggende confermano l'indissolubile legame di Trieste con il mare. Da queste parti, gli Argonauti di Giasone avrebbero rimesso in mare le loro navi dopo aver risalito il Danubio. Insomma, una storia legata al mare, anche se gli ultimi decenni hanno visto il declino di quest'attività.

Trieste fu a lungo il porto dell'impero di Francesco Giuseppe. Il Lloyd Triestino, la compagnia le cui navi portacontainers solcano ancora oggi i mari di mezzo mondo, fu prima austriaco. In queste acque navigarono le grandi corazzate dell'impero alla vigilia del declino: la «Tegethoff», la

«Viribus Unitis» e tanto altro naviglio. Naturale dunque che nel «Museo del mare» (via Campo Marzio, 5), situato nell'antico lazzeretto San Carlo (edificato nel 1721), diventato in seguito sede dell'Arsenale di Arigliera, sia ospitata una raccolta di strumenti e documenti di estremo interesse.

Le sale, su due piani, sono ordinate e curate, e la visita si dipana sostenuta da un catalogo di grande intelligenza; alla descrizione puntuale dei pezzi esposti, infatti, aggiunge schede integrative sui temi specifici.

Risulta così agevole ed interessante seguire la parte propeutica che illustra l'evoluzione dello scafo, le tecniche di navigazione, l'evoluzione della vela. Il mutare, lento ma costante, di ancore, armamenti e scali viene illustrato con modelli e disegni di grande chiarezza.

Si passa poi al secondo piano, alla documentazione di peculiari aspetti della marineria triestina. Dall'avvio della navigazione a vapore, alle imbarcazioni tipiche da lavoro di questa costiera (i trabaccoli) fino a due sale dedicate alle tecni-

che di pesca. La vita economica sul mare di Trieste è documentata con modelli particolarmente precisi, fotografici e diorami capaci di visualizzare la complessa e faticosa vita dei pescatori. Una sala è esclusivamente dedicata ai fari ed in particolare al faro della Vittoria, che domina dalle colline l'intera città ed il golfo.

Naturalmente non poteva mancare una sala dedicata all'opera di Marconi, la cui nave, l'«Elettra», terrò in propria avventura nautica in queste acque, affondata da un sommergibile ing esse nel '45 a Zara.

Tra i molti cimeli e pezzi, un'attenzione particolare meritano i modelli delle caravelle di Colombo, quello dell'«Anfritrè», uno dei primi piroscafi, a pale, la raccolta di stampe e di carte oceaniche. Inoltre una visita accurata merita le sale e i plastici illustranti le varie attività di pesca. Si parte dai vari tipi di imbarcazioni e di attrezzature, per analizzare con notevole chiarezza esplicita l'orticoltura e la mitologia, la pesca nei casoni caratteristici delle lagune a sud (Grado e Venezia).

Conclude il panorama un'attenta ricostruzione dell'evoluzione del porto di Trieste.

Arriverà soltanto in autunno il B15 italo-tedesco detto «fuoristrada globale»

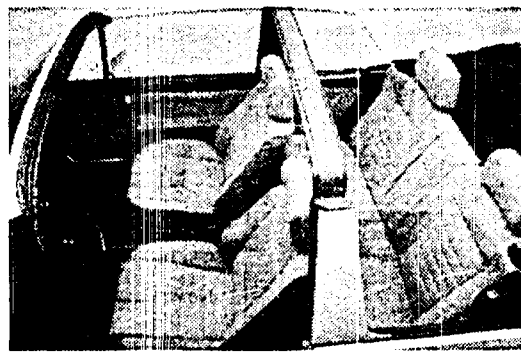
Per adesso ha soltanto il nome di progetto, B15, e al Salone dell'automobile di Torino è stato esposto nella sola versione «cabrio». Ma in autunno dovrebbe già vedersi in strada e dovrebbe essere proposto in due modelli, «cabrio», appunto, e «top metallic», con tre motorizzazioni benzina e, a seguire, una motorizzazione Diesel. Siamo parlando di quello che all'A.C.M. di Atessa (Chieti) definiscono «studio per una vettura fuoristrada globale sulla base della Volkswagen Syncro».

A vedere il prototipo esposto, la memoria ritorna a certi veicoli militari tedeschi dell'ultima guerra, anche se a caratterizzarlo in modo attuale provvedono gli enormi paraurti anteriori in tubo di acciaio in colore con la carrozzeria, che vanificano il tentativo di spacciarlo per una vettura. Eppure è proprio questo il proposito dell'ideatore, l'ing. Livio Biagini, il quale, conversando nei pressi dello stand del Lingotto, ha affermato: «Ritengo che i fuoristrada oggi offerti sul mercato dai costruttori giapponesi e dalle due industrie europee Rover e Mercedes si indirizzano ancora verso aspettative che risalgono ad almeno dieci anni fa. L'utente e col fuoristrada di oggi desidera avere un veicolo che sia inanzitutto una vettura. Una vettura sicura, comoda, ben rifinita, economica nella manutenzione; una vettura che sia veloce e silenziosa nell'impiego normale, ma contemporaneamente stabile e sicura nell'uso fuoristrada e tempo libero. Dove l'affidabilità della componentistica e l'accurata progettazione per la protezione degli organi vitali pongano il cliente al riparo da qualsiasi sorpresa negativa. In altre parole: ho pensato che avrei dovuto costruire un'autovetture fuoristrada tutt'altra, innovativa ma sicura e affidabile».

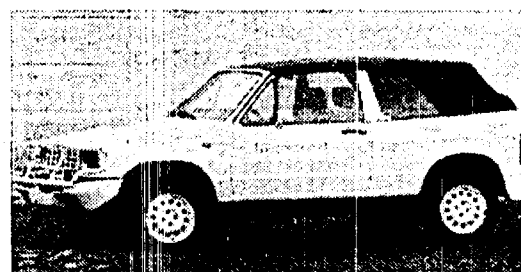
L'asso nella manica dell'ing. Biagini è un contratto con la Volkswagen, che non solo gli ha messo a disposizione la componentistica meccanica della Goll Country (unica auto, assieme alla nuova Rover Discovery, che possiede in origine sia la trasmissione integrale permanente che l'ABS) ma ha anche sviluppato per l'A.C.M. un cambio di velocità studiato apposta per l'uso fuoristrada. E non basta: sono Volkswagen le portiere del B15 e alcuni pannelli delle fiancate.

E' su questa base che ad Atessa, a luglio, verrà avviata la produzione al ritmo di 40 macchine al giorno, che potrebbero anche raddoppiare se le cose andranno secondo le previsioni del progettista, il quale non esclude che all'A.C.M. di Atessa si possa passare da circa 200 a circa 500 addetti.

Non si capisce se tanto ottimismo nasca più dalla fiducia nel prodotto, per il quale — si dice — sono stati investiti 29 miliardi, o più dal fatto che la Volkswagen ha deciso di impegnarsi in una operazione che potrebbe consentire al B15 di imporsi sul mercato (ancora lasciato libero dalla



Il Biagini B15 e, in alto, il veicolo fotografato a capote aperta.



Il Biagini B15 e, in alto, il veicolo fotografato a capote aperta.

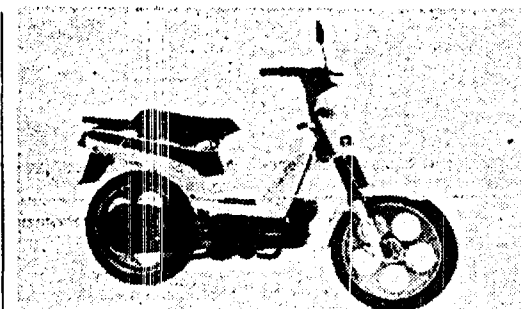
Fiat) del fuoristrada italiano.

Da segnalare dal punto di vista tecnico in questo B15, a parte la meccanica Volkswagen, un telaio innovativo e rifinito interne da auto di lusso. Le «misure» del B15 sono: lunghezza 4155 mm, larghezza 1765 mm, altezza (a vuoto) 1650 mm, passo 2475 mm, diametro di sterzata 10 metri, altezza libera dal suolo (a pieno carico) 240 mm, angolo di ribaltamento 42° OE, capacità di guado 60 cm, capacità di carico utile 500 kg, carico rimorchiato con il 12 per cento di pendenza 1800 kg.

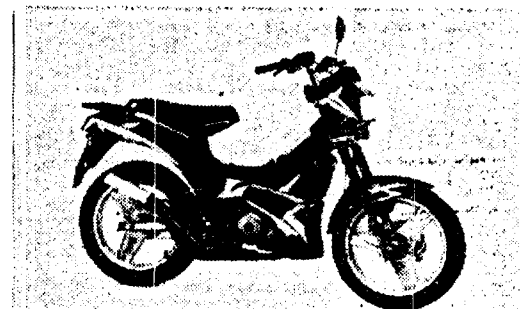
Nonostante le motorizzazioni

previste siano tre a benzina e una Diesel (un VW 4 cilindri di 1800 cc con carburatore regolato e catalizzatore elettronico Euro Norm, un VW 4 cilindri di 1800 cc e un VW 4 cilindri di 2000 cc con iniezione elettronica Digifant e catalizzatore con sonda Lambda e un VW Diesel di 1900 cc) le schede tecniche indicano una velocità massima (155 km/h) eguale per tutti i veicoli. Idem per i consumi, indicati in 7,8 litri per 100 km ai 90 orari, in 9 litri ai 120 e in 11,5 litri nel ciclo urbano. I prezzi dovrebbero andare dai 26 ai 28 milioni di lire.

□ F.S.



Nella nuova gamma di ciclomotori della Garelli si impongono il «Team 90» (a sinistra) e il «Super Ciclone» (a destra).



Completamente rinnovata dalla Garelli la gamma di ciclomotori per giovani e «tradizionalisti»

Tornano Team e Ciclone

Vecchi nel nome ma completamente rinnovati i ciclomotori Team e Super Ciclone serie «90» della Garelli. La Casa brianzola accontenta i tradizionalisti con modelli classici e le nuove generazioni con modelli molto innovativi sia nella tecnica che nell'estetica. Numerose le versioni disponibili, per tutti i gusti.

UGO DALLÒ

«Mirare al futuro senza rinnegare il passato» in questa frase è racchiusa la filosofia Garelli per il ciclomotore. Il costante impegno nella ricerca, per stare al passo con le esigenze delle nuove generazioni, insieme al rispetto per la clientela tradizionalista impongono la realizzazione di nuovi prodotti della casa brianzola.

Il filone «tradizionalista» è rappresentato dai modelli Kata e Super Vp 3, mentre gli altri sono completamente nuovi, pur conservando i vecchi nomi di «battaglia». Quindi, si riparla di Team e di Ciclone.

Il primo presenta un'importante innovazione tecnica che consiste nell'adozione di una doppia frizione a masse centrifughe (Bimatic), che assicura una grande dolcezza di funzionamento e il pieno sfruttamento del motore a tutti i regimi.

Completamente rinnovata la parte estetica/funczionale, in aggiunta all'ampio pannello sotto la sella (con serratura), è stato ricavato un altro profondo vano con sportellino nella parte posteriore. Per

stato progettato per essere modulare. Dalla attuale versione base (raffreddamento ad aria, alimentazione a miscela, avviamento a pedivella) possono derivare modelli con raffreddamento a liquido, lubrificazione separata, avviamento elettrico.

La parte telaistica è caratterizzata dal classico tubone, che

lunge da serbatoio. Equilibrato e solido, il Super Ciclone dà una piacevole sensazione di sicurezza nella guida. Ma il risultato più brillante è quello di avere ben adeguato le prestazioni del motore in funzione delle sole tre marce previste dalla legge.

Il prezzo al pubblico è di lire 2.400.000.

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Quando l'auto va al lavaggio

I danni derivanti a un'autovetture nel corso del lavaggio, pur se automatico, dovranno essere risarciti dal titolare dell'impianto, anche se a sistema di veicolo sulla apposita apparecchiatura è il proprietario del veicolo e malgrado gli avvertimenti risultanti da apposita segnaletica.

La responsabilità del titolare dell'impianto nasce dal contratto di appalto che lega il proprietario del veicolo a colui il quale assume l'incarico di eseguire l'operazione di lavaggio; nel momento in cui il bene gli viene affidato deve accertarsi che il medesimo sia in perfette condizioni. Chi paga la prestazione del lavaggio ha diritto alla esecuzione dell'opera nel migliore dei modi e ha diritto a vedersi restituito il bene nelle condizioni in cui l'aveva consegnato.

Se, nel corso dell'esecuzione dell'opera, il veicolo risulta danneggiato, la responsabilità ricade su chi aveva assunto l'obbligo di eseguire l'opera stessa. Far eseguire dal conducente o proprietario dell'autovetture qualche operazione, sia pure previo avvertimento di fare attenzione alla situazione esistente, non libera il titolare del lavaggio dal suo obbligo risarcitorio. Il Pretore di Milano che si è occupato del problema lo ha risolto (sent. 8/2/1988 n. 507) con una motivazione semplice, ma aderente a principi giuridici indiscutibili: «l'impresa incaricata del lavaggio di un'autovetture, al momento in cui la stessa viene consegnata, diviene responsabile di tutto ciò che possa accadere durante le operazioni di lavaggio. La presenza di un cartello all'imbocco del tunnel, in cui si raccomanda all'utente di disinnestare la marcia, non è certo idonea far sorgere in capo allo stesso l'obbligo giuridico di attenersi all'istruzione, mentre permane sull'impresa l'obbligo di vigilare che siano attuate tutte le cautele necessarie e sufficienti a garantire il buon esito delle prestazioni di lavaggio».