

Il nuovo Daf Euromaster 95.400 fotografato su strada. Nella foto sotto: un particolare della cabina di guida con gli utili stipetti collocati sul tetto

## «Euromaster» nuova proposta della Daf

La Daf Italia ha rinnovato la gamma dei veicoli da trasporto della Serie 95 ed ha introdotto sul nostro mercato il nuovo semirimorchio «Euromaster», definito «il trattore europeo degli anni 90». La cabina è stata studiata apposta per garantire il massimo confort a chi deve necessariamente guidare per migliaia di chilometri. C'è anche un kit di insonorizzazione.

massima di 1640 Nm viene raggiunta a 1.300 giri/minuto. I tecnici della casa svedese sottolineano che il Daf WS ATI è caratterizzato da basse emissioni di ossidi di azoto; sono infatti limitate a 10,4 g/kWh, ossia ad un valore inferiore del 40 per cento rispetto a quello massimo ammissibile dall'attuale normativa europea.

Tra gli optional disponibili per l'Euromaster: kit di insonorizzazione (riducendo la rumorosità a 79 decibel consente il transito notturno sulla rete stradale austriaca), cabina space cab, sistema antibloccaggio ABS, spoilers, ruote in alluminio.

FERNANDO STRAMBACI

La Daf Italia sta per introdurre sul nostro mercato un nuovo trattore per semirimorchio che ha chiamato «Euromaster» e che deriva dai veicoli della Serie 95.

Già la scelta del nome lascia capire che cosa intendano i tecnici della casa olandese quando parlano di «trattore europeo degli anni 90». Per l'«Euromaster», infatti, si è rinunciato al semplice logo che distingue i vari modelli della Serie 95 in base alla potenza erogata (F 95.250 per la versione con motore W 31 Turbo Intercooler che eroga 352 cv, F 95.380 per la versione W 31 Turbo Intercooler con potenza di 383 cv) e invece di un anonimo F 95.400 si è preferito aggiungere quell'«Euromaster», che sembra voler sottolineare che fra due anni, quando si realizzerà l'integrazione europea che darà vita ad un mercato unico di 320 milioni di persone, sicuramente provocando una crescente domanda di trasporto merci, questo mezzo la farà da protagonista.

Se questi trasporti debbano continuare a svolgersi prevalentemente su strada è un discorso che porterebbe lontano; sta di fatto che questo nuovo trattore, con i suoi 401 cv, è il più potente tra quelli attualmente proposti dalla Daf sul nostro mercato. La nuova gamma 95 oggi è così articolata: 95.330, 95.360, 95.400 in versione stradale come trattori e motrici e 95.360 in versione «mezzo d'opera» come trattore e motrice.

L'Euromaster, il cui prezzo non è stato ancora fissato ma che dovrebbe superare i 140 milioni di lire, si distingue esternamente per la specifica colorazione «euro-blu» e per le ruote di colore grigio-argento. Può trainare un semirimorchio di metri 13,60 di lunghezza, rispettando così appieno la normativa Cee che fissa in metri 16,50 la lunghezza massima della combinazione.

Questo trattore ha un passo di metri 3,50 ed è equipaggiato con sospensioni pneumatiche, comandate elettronicamente, sull'assale posteriore. Il serbatoio carburante della capacità di 600 litri permette un'autonomia operativa di circa 2.000 chilometri.

La cabina dell'Euromaster è dotata di aria condizionata e di un dispositivo automatico per il controllo della temperatura; un riscaldatore autonomo, regolato da un temporizzatore, provvede alla climatizzazione interna a motore spento.

L'equipaggiamento standard - indispensabile su di un veicolo destinato ad un impiego intensivo su lunghe percorrenze - comprende anche un dispositivo per il controllo elettronico della velocità di crociera, i cristalli atermici, i paraspruzzi su tutte le ruote, i proiettori fendinebbia e due cuocette sovrapposte, inserite in un ambiente di lavoro progettato con criteri ergonomici.

Il motore dell'Euromaster è il Diesel Daf WS 295 Advanced

Una vista dell'International 560 e un particolare dell'interno

## Un'iniziativa in Emilia Romagna dell'Assocamp

Veramente comodi in quattro sul C.I. 560



## Scoperta della libertà con la vacanza in camper

■ AIX EN PROVENCE. In quattro si sta veramente comodi e la strada fila via liscia. Questo 560 Ci è un vero e proprio «macchinista», facile nella guida e confortevole nei momenti di pausa e di riposo.

Il viaggio inizia dalla «Ti Caravans» di Forlimpopoli, il cui titolare, Toti, è il presidente dell'Assocamp per l'Emilia Romagna ed è lui che fornisce il mezzo. Qualche consiglio per il neofita e via verso le coste della Provenza. Alla fine i chilometri saranno 2500, gran parte dei quali percorsi su strade e stradine minori, soprattutto per verificare la straordinaria maneggevolezza del mezzo a disposizione.

Vediamo un attimo la scheda tecnica, prima di tornare «on the road». Meccanica Fiat Ducato, motore 2499 cc., cinque marce, passo intermedio. Lunghezza metri 5,60, larghezza 2,20, altezza 2,93. Posti omologati 5 più 1. Di serie questo camper, che costa su strada circa 38 milioni, offre un frigorifero trivalente (gas, batteria supplementare, corrente 220), toilette completa di doccia e wc nautico, boiler elettronico a gas, serbatoio acqua potabile da 150 litri, impianto elettrico 12-220 volt con trasformatore e carica batterie, batteria supplementare, stufa a

gas da 3000 calorie, serbatoio gas esterno, gavone portabagagli, due serbatoi recupero e frontalino cucina.

«On the road». Prima l'autostrada, fino a Ventimiglia, a una velocità costante che non stanca né le braccia né la schiena. Ma un po' bisogna riposare, in vista della lunga strada costiera che porta in Provenza. Due posti, comodi, in mansarda, un altro (radoppiabile con una semplice operazione) sul divanetto davanti e un altro ancora sul divanetto posteriore. Se si ha un altro ospite è possibile inserire sopra il divano posteriore una brandina. Una doccia e via di nuovo.

Sui tonanti della «comiche» costiera il camper regge un buon ritmo. Lo sterzo è dolce, il motore sempre in tensione, la tenuta di strada ottimale. Pur

essendo un mezzo lungo e alto non ondeggia e anche sui sedili posteriori non si sente l'effetto «barca».

La pausa per il pranzo con vista sul mare è uno dei tanti regali che il camper, qualsiasi camper, riserva a un numero sempre crescente di appassionati. Chi, infatti, non vorrebbe fermarsi proprio sulla celeberrima promenade des Anglais o sul viale del festival del cinema di Cannes, o ancora sulla tipica piazzetta di Saint Tropez? Col camper quasi tutto è possibile.

Per la notte, invece, qualsiasi spiazzo sulla litoranea diventa l'ideale. La vacanza sale di tono quando ci si avventura nel panorama della Camargue. In tendi, il caldo umido delle paludi del Rodano; di volta in volta un compagno fastidioso nel periodo estivo. Invece,

dentro la casa mobile, il fresco è assicurato.

Le città medioevali, Arles, Nîmes e poi, più a sud, Carcassonne e Avignone, sono una meta obbligata. Si lascia il camper in un comodo parcheggio custodito (costano pochissimo, ma attenzione a quelli con le sbarre alte solo due metri) e la lunga passeggiata per edifici storici e negozi è assicurata. Ad Avignone il parcheggio è proprio ai piedi dello splendido palazzo dei Papi, a Carcassonne subito a fianco delle lunghe mura di cinta.

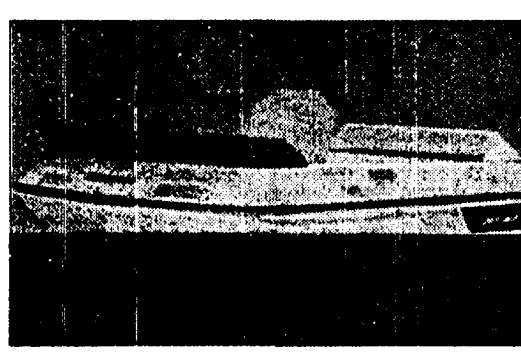
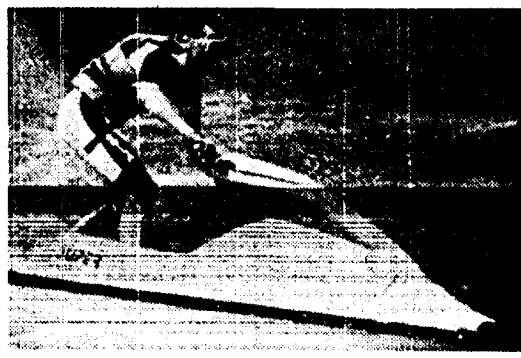
L'obiettivo è Aix en Provence, la città dei boulevard ombrosi e delle essenze, dei colori e di Cézanne (fino al 15 settembre si può ammirare una splendida antologica). È qui che termina il viaggio. L'ultima notte della settimana di camper è ideale trascorserla in campagna, alle porte della città. Dalla finestra entra l'odore della lavanda.

Resta poco tempo e la vacanza sta per terminare. Il camper lo sa e sa che dovrà andare a tutta birra in autostrada. Ma non è un problema. Ai 110 all'ora si fa presto. E i consumi? Per 2500 chilometri se ne sono andati poco più di 150 mila lire.

ANDREA GUERMANDI

## Le idromoto sono ormai entrate a fare pericolosamente parte dello scenario vacanziero

# «Moto d'acqua» tra le polemiche



Tre modelli di idromoto. Dall'alto in basso: il Super Jet della Yamaha, adatto alla guida acrobatica; l'MJ 650 T, sempre della Yamaha, che è un comodo due posti; il Kawasaki Jet Mats, che più che un idromoto sembra una barca

Le «moto d'acqua» sono ormai entrate a far parte dello scenario vacanziero e l'uso irresponsabile che qualcuno ne fa è causa di frequenti polemiche. Ciononostante si vanno diffondendo, anche perché si guidano senza patente e non hanno l'obbligo di immatricolazione. Prodotte in gran parte dai giapponesi, hanno prezzi che vanno dai 6 ai 14 milioni di lire.

CARLO BRACCINI

■ Si guidano impugnando un manubrio come su una motocicletta, da seduti o in piedi, e anche le inclinazioni che si raggiungono non hanno molto da invidiare alle due ruote da strada. Con alcune, addirittura, si compiono vere e proprie acrobazie, salti sulle onde, evoluzioni da brivido. Le idromoto, o più semplicemente «moto d'acqua», fanno ormai parte dello scenario vacanziero di ogni litorale che si rispetti, non mancano di generare qualche sacrosanta polemica sull'uso talvolta troppo disinvolto e pericoloso per i bagnanti.

Tecnicamente si tratta di scafi piccoli e leggeri, interamente in materiale plastico (resine poliestere, plastica rinforzata con fibra di vetro), mossi da propulsori due tempi, monocilindrici e bicilindrici, con cilindrata comprese tra i 300 e i 635 cc. Niente elica, nel senso tradizionale almeno. A trasmettere la spinta provvede un sistema a idrogetto, in pratica una vera e propria pompa che preleva l'acqua da sotto lo scafo e la fuoriesce con forza dall'apposito ugello posteriore. I comandi sono di tipo motociclistico, con la manopola del gas posta sulla destra del manubrio, il cui movimento controlla lo spostamento dell'ugello-timone, imprimendo la direzione voluta.

L'aspetto della sicurezza, come sempre nella nautica, è particolarmente sentito e uno

speciale tirante collegato al polso del pilota ha il compito di arrestare immediatamente il motore nel caso di caduta fuoribordo. In alcuni modelli è previsto invece il rallentamento automatico di rotazione per provvedere istantaneamente al recupero del pilota.

Sempre consigliabile in ogni caso attenersi scrupolosamen-

te alle normative emanate dalle varie Capitanerie di porto in materia di equipaggiamento di bordo (giubbotto salvagente e pagaia soprattutto), spesso molto diverse da zona a zona. A parte ogni altra considerazione, le multe sono di quelle che fanno passare la voglia. A proposito, le idromoto si guidano senza patente e non hanno l'obbligo dell'immatricolazione.

Modelli e prezzi per tutti i gusti e per molte tasche, da scegliere nella vasta gamma di Yamaha e Kawasaki, i maggiori produttori mondiali di moto d'acqua. Dai 5 milioni e 930 mila lire del Jet Ski 300 della Kawasaki ai quasi 14 milioni del Jet Mate della stessa casa, un tre posti che però è già quasi una barca.

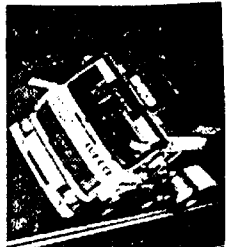
## A Campogalliano sta per rivivere il mito Bugatti

■ Il nome Bugatti ha rappresentato uno dei miti più significativi dell'anteguerra e si è manifestato soprattutto con quelle vetture da leggenda che, con alcune migliaia di vittorie, hanno entusiasmato i primi appassionati di automobilismo. Le Bugatti sono oggi le regine delle aste di auto d'epoca, ma presto torneranno sulle strade. L'anno scorso, il 15 settembre, 108° anniversario della nascita di Ettore Bugatti, è stata infatti inaugurata a Ora la Ettore Bugatti S.r.l., che ha lo scopo di progettare, realizzare e distribuire su scala mondiale oggetti di prestigio e di collezione di altissima qualità. Tra

questi, ovviamente, primeggerà una nuova automobile.

Ecco, quindi, che il 15 settembre prossimo, sempre nella ricorrenza della nascita di Ettore Bugatti, verrà inaugurata a Campogalliano (Modena), dove amverranno un centinaio di Bugatti d'epoca, la Bugatti Automobili s.p.a., che sarà impegnata nella produzione della nuova vettura Bugatti, ma anche nello studio, ingegnering e produzione per altre case automobilistiche. Il risultato di questo impegno, ossia la nuova vettura che dovrà far rivivere il mito Bugatti, sarà presentato al pubblico il 15 settembre 1991.

## Un Iveco 190.32 finisce nel «Guinness dei primati»



Tempo di anniversari per i trafori alpini (sono stati recentemente celebrati il decennale del Frejus e il venticinquennale del Bianco) e tempo di primati per l'Iveco 190.32. Questo veicolo, equipaggiato con un motore turbo intercooler da 318 cv e di un nuovo cambio Eaton «Twin Splitter», ha percorso, viaggiando sulle sole ruote di sinistra (nella foto), 13.800 chilometri nella direzione Italia-Francia percorrendo anche tutto il traforo del Frejus. Alla guida dell'Iveco 190.32 era Gilbert Bataille, che in 24 minuti ha polverizzato il suo record precedente che era di «soli» 3.300 chilometri. Il «Guinness dei primati» riporterà ufficialmente questa «performance», anche se forse non preciserà che, al termine della singolare prova, l'Iveco 190.32, a conferma di una robustezza strutturale tipica di tutti i veicoli da trasporto Iveco, dopo la sostituzione dei pneumatici, resasi necessaria data l'usura causata da questo uso anomalo, ha proseguito per Torino senza alcun problema di carattere tecnico.

## Tutte le Bmw turbodiesel in Italia con catalizzatore

Dal primo luglio scorso, tutte le vetture turbodiesel della Bmw (ossia la 324td, la 324td touring e la 524td) vengono vendute in Italia munite di catalizzatore. Questa decisione, ha sottolineato la Bmw Italia, rientra nell'ambito del programma Bmw per la protezione ambientale e consentirà agli acquirenti di disporre di una vettura modernissima e che, anche al momento della cessione come usato, potrà avere un più elevato valore perché si troverà ad essere in regola con eventuali future disposizioni di legge. La marmitta catalitica, ricordano sempre alla Bmw Italia, non ha alcuna negativa conseguenza sul rendimento del motore e quindi le prestazioni delle vetture rimangono assolutamente identiche a quelle delle macchine finora vendute senza catalizzatore. Anche i prezzi, chiavi in mano, di queste vetture rimangono inalterati: 31.400.000 lire per la 324td, 36.000.000 di lire per la 324td touring e 40.000.000 di lire per la 524td. La presenza del catalizzatore in queste Bmw è stata resa possibile dalla combinazione con l'iniezione Diesel elettronica di cui le vetture sono dotate, che consente temperature dei gas di scarico sufficientemente alte per la reazione catalitica.

## Abitabilità e confort in cabina nel VW Tarò

una tonnellata che l'Autogemma ha messo in vendita da qualche tempo al prezzo di 20.283.550 lire, chiavi in mano, compreso il servosterzo di serie. Frutto di un accordo di cooperazione produttiva tra la giapponese Toyota e la Casa di Wolfsburg, il Tarò viene costruito nella fabbrica Volkswagen di Hannover al ritmo di 10 mila unità l'anno. Equipaggiato con un motore Diesel di 2.416 cc e 83 cv di potenza, questo veicolo, concepito per il trasporto di carichi particolarmente voluminosi e pesanti, può raggiungere una velocità massima di 145 chilometri orari e, ai 90 orari, ha una percorrenza di 13,5 chilometri per litro di gasolio. Secondo l'Autogemma il Tarò, che è lungo 4,725 metri e largo 1,650 m, è il mezzo di trasporto ideale per il recapito delle merci sia nelle strette vicinattive, sia fuori dei centri urbani.

Un'abitabilità ed un confort in cabina di livello automobilistico e un vano di carico estremamente robusto e spazioso ai punti forti del Volkswagen Tarò, un pick-up della classe degli autoveicoli da lavoro fino a

## NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

## La Compagnia delle Indie nel Museo di Port Louis

■ Se avete l'opportunità di una crociera in Bretagna meridionale o arrivate da quelle parti per altre vie, vi suggeriamo uno scalo da non perdere: Lorient. La baia è ampia ed al fondo si trova un notevole porto commerciale ed anche una base per sommergibili. Ma all'imbocco, sulla dritta, si trova il porto di St. Louis, che fu centro attivo della marineria francese del XVII e XVIII secolo.

Lo scalo offre anche l'opportunità di visitare il Museo delle Compagnie delle Indie. La storia di una di queste, quella francese, è raccontata appunto nel museo di Port Louis, cittadella seicentesca.

Ambienti, vetrine, collezioni, schede esplicative, tutto conferisce un'ottima visibilità a questo museo di recente allestito. Fin dall'entrata, un grande pannello riassume la storia della Compagnia o meglio esse sono state diverse, come diverse furono le loro fortune.

La storia di questa potentissima corporazione comincia quando Enrico IV firma le lettere di autorizzazione per la creazione della Compagnia delle Molucche (nel 1615) e di quella d'Oriente, nel 1642. Nel 1664 nasce, voluta dal ministro Colbert, la Compagnia delle Indie orientali, che pretende, a ragione, di far concorrenza ai modelli olandesi e inglesi. In quello stesso anno la compagnia rivolge i suoi commerci verso l'Africa e le colonie d'America.

Nel 1698 la Compagnia della Cina occupa il mercato lasciato libero dalla «consorella» compagnia delle Indie orientali e, nel 1717, la colonizzazione della Louisiana offre l'occasione al banchiere Law di creare una nuova società: la Compagnia delle Indie occidentali. Due anni dopo vedrà la luce la Compagnia delle Indie, con l'assorbimento di

quella della Cina. E fino alla guerra di successione austriaca e dei sette anni, questa società dominerà un immenso territorio commerciale.

Ed è la storia di questi commerci, delle scoperte, degli stabilimenti, delle navi e delle merci trasportate che si dipana nelle sale perfettamente organizzate del Museo. Non manca nulla, ovviamente, modelli delle navi utilizzate; ma forse ciò che rende meglio l'idea di ciò che fu la Compagnia, viene dal plastico del porto di Lorient nel XVIII secolo. Uno sguardo d'insieme permette di rivedere il lavoro del porto, i vascelli in rada od in secca, i grandi capannoni colmi di merci: avorio, cotone, coralli, sete.

Merci la cui storia è ricordata nelle sale successive, acco-

stata ai costumi di Canton, della Cina, agli oggetti provenienti dal Gabon, dalla Nigeria o dal Benin.

Come si viaggiava, come alloggiavano i passeggeri, dove erano riposte le mercanzie è raccontato da un bel modello in scala: quello del vascello «Conte d'Artois» del 1758. Non manca nulla, ovviamente, neppure il bestiame ed i viveri necessari a quei viaggi lunghi anche diciotto mesi.

Museo della Compagnia delle Indie - Cittadella di Port Louis - Lorient - chiuso dal 1° novembre al 15 dicembre - orario invernale (15/12/16 e mezza di ottobre): tutti i giorni eccetto il martedì 10/12 e 14/17; orario estivo (da giugno al primo ottobre): tutti i giorni (chiuso il martedì) dalle 10 alle 19.

## IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

## La prudenza non è mai troppa

■ Nell'imboccare un'ampia piazza, la cui circolazione era disciplinata da appositi semafori, il conducente di un autobus, appena si era accesa la luce verde del semaforo, era partito, non accorgendosi (o probabilmente fidando sul suo buon diritto) che dalla sinistra sopraggiungeva un motociclista, che andò a schiantarsi contro la fiancata dell'autobus e perse la vita. L'autista del bus, sottoposto a procedimento penale, è stato condannato per omicidio colposo.

La Corte di cassazione (sentenza del 23 settembre 1988, n. 9421), esaminando la sentenza di condanna ha respinto il ricorso presentato dall'imputato, ritenendo correttamente motivata la sentenza di con-

danna, argomentando: «è principio ripetutamente affermato da questa Corte regolatrice che tutti gli utenti della strada, in qualsiasi situazione vengano a trovarsi, e quindi anche nel caso godano di precedenza, debbano comportarsi con prudenza e diligenza, e debbano adottare tali cautele da essere in grado di dominare il mezzo, della condotta del quale hanno la responsabilità, anche a fronte di altrui imprudenze, non potendo tale eventualità rimanere fuori dalla ordinaria prevedibilità e quindi della diligenza e prudenza del buon utente della strada». È proprio il caso di concludere che la prudenza non è mai troppa, e che alla stessa debbono in ogni circostanza adeguarsi gli utenti della strada.