

# Se il Diesel aveva qualche colpa ora va rivalutato

Il motore Diesel è meno inquinante di quello a benzina. È emerso dal convegno per il rilancio del Diesel, organizzato a Firenze dalla Confindustria toscana. Il mercato del settore è, in Italia, bloccato. Le cause sono il superbollo, l'aumento del prezzo del gasolio e una cattiva informazione. Al governo viene chiesto che la politica fiscale non penalizzi più le auto a gasolio.

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
LUCA MARTINELLI

■ FIRENZE. Il motore Diesel non inquina, è più duraturo e ha consumi più contenuti rispetto a quello a benzina dotato di catalizzatore. Queste le valutazioni di sintesi che sono emerse dal primo convegno nazionale, tenuto a Firenze, per il rilancio, in Italia, delle vetture equipaggiate con motori Diesel. Il convegno è stato organizzato dalla Confindustria toscana e ha avuto il supporto di importanti sponsor: la Esa, la Lucar, la Cassa di Risparmio di Firenze, l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (Unrae) e la Vm motori. La diffusione del Diesel, che negli ultimi otto anni aveva superato il 25% del parco autoveicoli nazionale, è bruscamente scesa al di sotto del 6%. Molte le cause: il superbollo, i continui aumenti del prezzo del gasolio (sempre più vicino a quello della benzina super), ma soprattutto l'accusa di inquinare. Un'accusa non del tutto infondata, visto che i controlli eseguiti avevano a suo tempo rilevato che l'emissione di monossido di carbonio, idrocarburi incombusti e del particolato superava i limiti consentiti.

Oggi però, dicono gli organizzatori del convegno, non è più così. I motori Diesel, soprattutto quelli dell'ultima generazione, dotati cioè di sistema di iniezione diretta, marmitta catalitica e turbocompressore, sarebbero assai meno inquinanti. La dimostrazione sta negli studi della Vm motori, un'azienda di Cento, in provincia di Ferrara, che dal dopoguerra produce motori Diesel e che per prima ha sperimentato, alla fine degli anni '70, il motore turbodiesel. Oggi la Vm motori equipaggia le vetture Diesel Alfa Romeo, Rover e Toyota portoghesi, e fedele agli investimenti nel settore delle sperimentazioni, nel gennaio di quest'anno ha presentato - come i lettori ricorderanno - l'ultima novità in fatto di motori Diesel, il «Turbotronic».

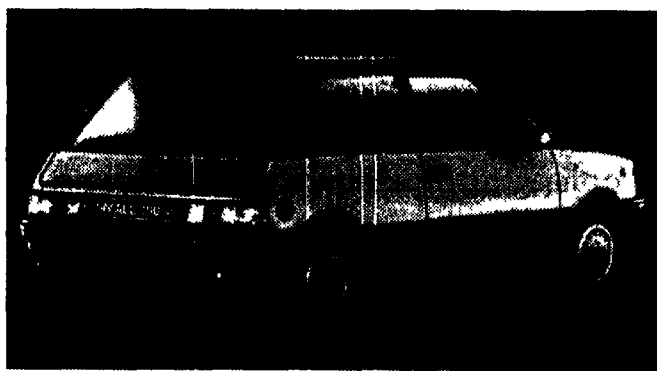
Questo nuovo motore, controllato attraverso una centralina elettronica, presenta, da un punto di vista ecologico, un'emissione degli scarichi già oggi compatibile con le normative vigenti. Inoltre, le emissioni dei motori Diesel risultano più contenute e quindi meno inquinanti, di quelle prodotte dai normali motori a benzina. Solo le emissioni del particolato risultano più elevate rispetto al motore a benzina, ma anch'esso rientra comunque nei limiti delle normative. Stesso discorso, sem-

pre a vantaggio del Diesel e con scarsi addirittura maggiori, vale per il settore delle auto usate. Ovviamente senza scordare che il Diesel, a differenza del benzina, non rilascia emissioni di piombo. E ancora i consumi sono ridotti, rispetto al benzina, di circa il 25%.

«In sintesi», afferma un comunicato dell'Unrae - il motore a gasolio è meno inquinante perché consuma meno, quindi aiuta a ridurre il bisogno di risorse energetiche, un vantaggio per la bilancia dei pagamenti, considerato il peso che su essa esercita il petrolio. E tutti questi elementi, dice lo studio della Vm, hanno permesso una espansione del mercato Diesel negli Stati Uniti, in Germania, in Austria e in Francia, cioè proprio in quei paesi dove le norme antinquinamento sono assai più ferree che in Italia.

Nonostante questi dati, confortati anche da una certificazione dell'Università di Pisa, in Italia per il Diesel, di lì a poco non esistono prospettive. «Se la cattiva informazione sui motori Diesel inquinanti può essere sconfitta», ha detto l'ingegner Pierfranco Brighigna - le leggi italiane non permettono un'espansione del mercato. In particolare a penalizzare il mercato delle auto a gasolio sarebbe la politica fiscale, introdotta sulle teorie che Diesel corrisponde in ogni caso a inquinamento. Chi ha investito in una macchina equipaggiata con motore Diesel non ha, in questi anni, fatto un affare. L'introduzione del superbollo ha in pratica causato una progressiva contrazione del mercato, tanto che quest'anno il gettito fiscale tornerà ad essere uguale al 1987, ultimo anno prima del sovrapprezzo. In questi due anni, insomma, si sono comprate molte meno auto a gasolio, il che ha ridi fatto portare alla scomparsa del mercato dell'usato, non esistendo più alcun parametro di convenienza nell'acquisto di un'auto a motore Diesel. Ma anche il continuo aumento del prezzo del gasolio per autofornitura ha giocato la sua parte. Alla fine la convenienza rispetto alla benzina super è andata scomparendo.

La richiesta che quindi la Confindustria toscana, insieme al partner del convegno, ha avanzato è stata unicamente quella dell'abolizione del superbollo. È ovviamente anche la fine di una campagna di «scopolizzazione» che, a fronte degli ultimi parametri, non ha più ragione di essere.



La carrozzeria della Innocenti Small 990 si distingue per la verniciatura bicolore con tetto e montanti in grigio antracite



La Innocenti Small 500 LS ripresa nel traffico. Questa versione, con motore a tre cilindri di 659 cc, fa i 120 orari

## Le «city car» dell'Innocenti rilanciate con il nome «Small»

Le piccole auto dell'Innocenti assumono un nome nuovo, «Small», dopo essere state sottoposte ad un'operazione che è qualcosa di più di un semplice «maquillage». La gamma si riduce da 8 a 3 versioni con 2 motorizzazioni. Nonostante i maggiori contenuti e le migliori prestazioni, i prezzi restano praticamente immutati. Da mercoledì la commercializzazione.

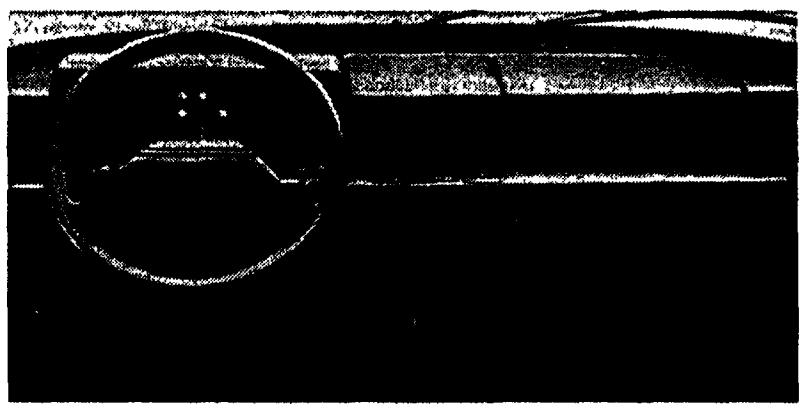
FERNANDO STRAMBACI

■ MILANO. Per il rilancio delle «city car» dell'Innocenti la località più appropriata non poteva essere che Milano, visto che queste vetture restano da sempre le più vendute in Italia. Costi gli uomini della Fiat, della Innocenti e della Maserati hanno dato appuntamento nella metropoli lombarda ai giornalisti specializzati ed hanno illustrato loro il senso dell'operazione che vede una sorta di rinascita di queste piccole automobili, già in circolazione da qualche anno e che da mercoledì scorso sono state riproposte con il nome «Small» (che in inglese si pronuncia small e che significa piccolo).

La modestia della «micchia» nella quale queste vetture si collocano (alla Innocenti contano di produrre, tanto per cominciare, 13 mila l'anno) ha suggerito di «razionalizzare» la gamma, che passa da otto a tre versioni con conseguente scomparsa della Turbo, delle due Diesel e dell'Automatica.

In compenso si sono praticamente mantenuti inalterati i prezzi delle tre versioni rimaste, nonostante abbiano beneficiato di una sorta di «maquillage» alla meccanica, alla linea e agli allestimenti, che ne ha di parecchio aumentato quello che viene ormai comunemente definito come «controllato».

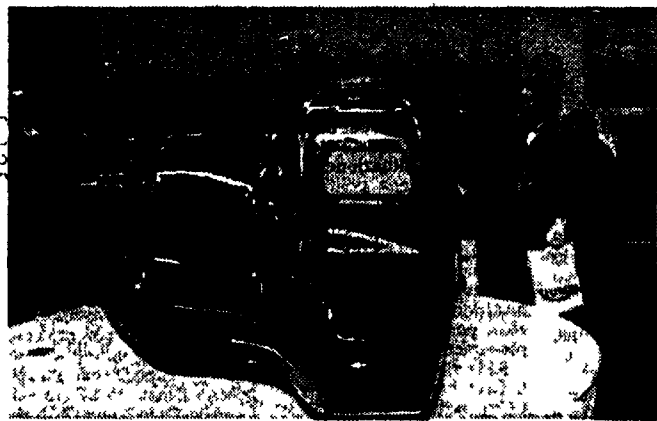
Le versioni che si sono maggiormente avvantaggiate di questi interventi sono le due che, secondo le consuetudini commerciali, rientrano nel segmento A (quello della Fiat 126 e della Panda, per intenderci), ossia la «Small 500 L» e la «Small 500 LS», che vengono proposte, chiavi in mano, rispettivamente a 7.668.000 lire e a 8.547.000 lire.



La plancia della Small 990 SE si distingue per la strumentazione di generose dimensioni e per la modanatura centrale tipo radica

Michael Krauser ha ripensato completamente il tradizionale concetto di «motocarozzino»

## Un sidecar chiamato Domani



Il sidecar Domani, realizzato da Krauser visto frontalmente. Il motore è quello della Bmw K 100

«Il vero limite di ogni motore», Michael Krauser non aveva dubbi. «La limitata capacità di carico e di trasporto, naturalmente». E' forse per questo che il tedesco, tecnico e desi-

gnier di talento, trascurando che tra i limiti c'è anche quello della esposizione alle intemperie, ha dedicato lunghi anni alla creazione di una esclusiva linea di borse e accessori per il

mototurismo, apprezzata in tutto il mondo. Ma la più grande ambizione di Krauser, in passato anche eccellente pilota di sidecar, era quella di ripensare completamente il tra-

ditionale concetto di «motocarozzino». Nessun compromesso, niente di mai visto prima in un veicolo di normale produzione e soprattutto il massimo piacere di guida possibile su tre ruote sole. Il sidecar che Krauser ha presentato al Salone di Colonia si chiama Domani ed è di quelli che fanno voltare la gente per strada.

Gran parte del «merito» va alla bellissima carenatura integrale. In un solo pezzo, che fa sì che il sidecar con la stessa armonia di una automobile sportiva di gran razza. Sotto il «vestito», un complicato telaio in tubi dove è alloggiato il motore, il quattro cilindri a iniezione della Bmw K 100 da un litro di cilindrata.

Per la sospensione anteriore è stata adottata la soluzione del doppio braccio oscillante (i bracci sono due, ma dal medesimo lato). I freni sono naturalmente a disco e agiscono sulle tre ruote con comando a

pedale, mentre un secondo disco anteriore è azionabile dalla consueta leva sul manubrio. Notevoli le dimensioni dei pneumatici di tipo automobilistico, 185/60 per la ruota anteriore e per il carrozino, ben 195/60 per la ruota posteriore motrice, tutti ovviamente radiali a profilo ribassato.

Con i 90 cavalli del collaudato motore Bmw la velocità massima del Domani supera agevolmente i 180 orari, ma il costruttore non esclude la possibilità di utilizzare anche il quattro valvole della K 100 Rs da 100 cavalli.

Unica nota ssonata il prezzo. La tecnologia e il design, non è un mistero, costano caro. Se poi si pretende un mezzo davvero esclusivo come il Krauser Domani, i costi inevitabilmente salgono. Quaranta milioni di lire almeno, anche se per vederlo su strada in Italia bisognerà aspettare fino al prossimo anno e, soprattutto, prenotarsi per tempo. □ C.B.

In occasione del centenario della casa automobilistica francese

## Quattro modelli Peugeot tutti casa e ufficio impegnati in Africa sulla «pista dei leoni»

■ EL-GOLEA. Per le venti vetture Peugeot la grande fatica è iniziata a Taroudannt, nel Marocco meridionale. Al massacrante esame sono stati sottoposti i modelli più popolari, quelli che vediamo circolare nelle strade delle nostre città: la «205 GR» (1360 cc di cilindrata) la «309 GR» (con motore di 1580 cc), la «405 SR» (1905 cc) e, infine, l'ammiraglia, ossia la «505 SV 3.0», sei cilindri per 2975 cc. La precisione è d'obbligo sono assolutamente normali. O meglio sono in «definizione Africa».

Vetture che subiscono qualche variazione rispetto a quelle vendute in Europa in considerazione delle differenti situazioni ambientali. Un esempio? Le sospensioni rinforzate in verità, le vetture messe a disposizione per la «prova Sahara» avevano subito qualche ulteriore modifica. Innanzitutto erano state carenate con delle piastre d'acciaio a protezione del motore, montavano, inoltre, una frizione ceramico-metallica, un po' più faticosa da usare rispetto alle normali, ma con un grosso vantaggio: dura fino a 300 mila chilometri il che, per le inevitabili sgombrature sulla sab-

bia, rappresenta una bella iniezione di tranquillità. In più le auto avevano due serbatoi, entrambi protetti uno era quello normale, l'altro invece era stato montato per l'occasione. Il motivo è facilmente intuibile. Il deserto non è proprio l'Autosole e alcune tappe superavano abbondantemente gli ottocento chilometri. E poi c'era da mettere in conto un imprevedibile margine di rischio ad esempio la possibilità di perdersi. Un pericolo che gli organizzatori avevano affrontato e parato con una doppia rete di sicurezza: una radio di bordo in contatto con un gruppo di fuoristrada (di marca Peugeot, naturalmente) pronti a intervenire in ogni momento e un piccolo aereo a far da graditissima sentinella volante.

Inutile dire, infine, che tutte le vetture avevano nel bagaglio due strumenti essenziali: una pala e una pompa manuale. Dall'esame erano state bandite le quattro ruote motrici. E così in caso di insabbiamento, l'equipaggio (due giornalisti per vettura) doveva lavorare di vanga. E se i risultati erano scoraggianti non c'era alternativa. bisognava sgonfiare le gomme

ben visibili). Quando si imbocca la prima pista sahanana le difficoltà cambiano repentinamente. Qui i nemici principali sono tre le grosse pietre che punteggiano il tracciato di terra bruciata. I piccoli dossi che nascondono alla vista gli immediati avvallamenti (che fanno letteralmente volare la vettura col pericolo di «atterrare» su pericolosi spuntoni di roccia); la pista che improvvisamente si trasforma in un arenile (il che subito dopo una curva, può mutarsi in un temibile agguato).

DAL NOSTRO INVIATO  
MICHELE URBANO

Ma è nella seconda tappa, da Zagora a Erfoud, che la legge del Sahara si impone senza pietà. Su 387 chilometri 261 sono di pista. Non c'è parte delle vetture che venga risparmiata. Ma è nella seconda tappa, da Zagora a Erfoud, che la legge del Sahara si impone senza pietà. Su 387 chilometri 261 sono di pista. Non c'è parte delle vetture che venga risparmiata.

ma Vibrazioni sconcertanti, colpi micidiali, il motore sempre tirato allo spasimo. Per tentare di evitare gli insabbiamenti non c'è, infatti, che un sistema tenere sempre sufficientemente alto il numero di giri. Parola d'ordine che impone un frenetico uso del cambio ma che in compenso, tenendo sistematicamente sotto controllo il motore, tiene ben incollata a terra la vettura. Il rischio non è solo di rimanere fermi e dover lavorare di pala. Quello più preoccupante è un altro: le incontrollabili e pericolosissime sbandate quando la pista diventa d'improvviso una leggera e mobilissima coperta di sabbia.

L'avventura riprende sull'asfalto, in direzione del confine con l'Algeria. Qui le strade sono più larghe che in Marocco. Ma un nuovo pericolo subito si segnala: quello delle dune. Hanno un fascino ambiguo e colori incredibili che variano dal bianco al rosa fino al violetto carico dei tramonti del deserto. Ma hanno anche una caratteristica che gli automobilisti devono sempre ricordare: si muovono. Ecco allora che d'improvviso l'asfalto scompare sotto il loro imprevedibile

cammino, trasformandosi ancora una volta in una trappola.

Ogni sera l'équipe dei meccanici Peugeot lavorava sodo per rimettere a punto le vetture della «pista dei leoni». E quando la carovana su quattro ruote arriva a El-Golea, nel centro dell'Algeria sahanana, è tempo di bilanci. I danni provocati dal deserto? Sorpresa. L'unico intervento di un certo peso ha riguardato una «605» a cui si è dovuto rinsaldare il tubo di scappamento. Tutte le scatole del cambio e le sospensioni hanno resistito perfettamente. I tecnici Peugeot confessano però di aver avuto un bel da fare con le piastre protetto-motore. Sottoposte a colpi di ogni tipo si sono sacrificate con successo. Ma dieci hanno dovuto essere smontate e sostituite.

D'altra parte a El-Golea si è conclusa solo la prima tappa della «pista dei leoni». Le venti Peugeot all'esame del Sahara continuano nella loro sfida. Raggiungeranno Nefta, in Tunisia, dopo aver percorso, ciascuna, un totale di 8.144 chilometri di cui 3.565 su pista. Un bel record per delle auto tutte casa e ufficio.



La situazione degli equipaggi prima della partenza (foto in alto) per le ultime istruzioni. Poi (foto sotto) ciascuno deve mettersi sulla «pista dei leoni»