

ESODO. Fino al 4 settembre Cinque Bimbobus attendono i piccini sulle autostrade

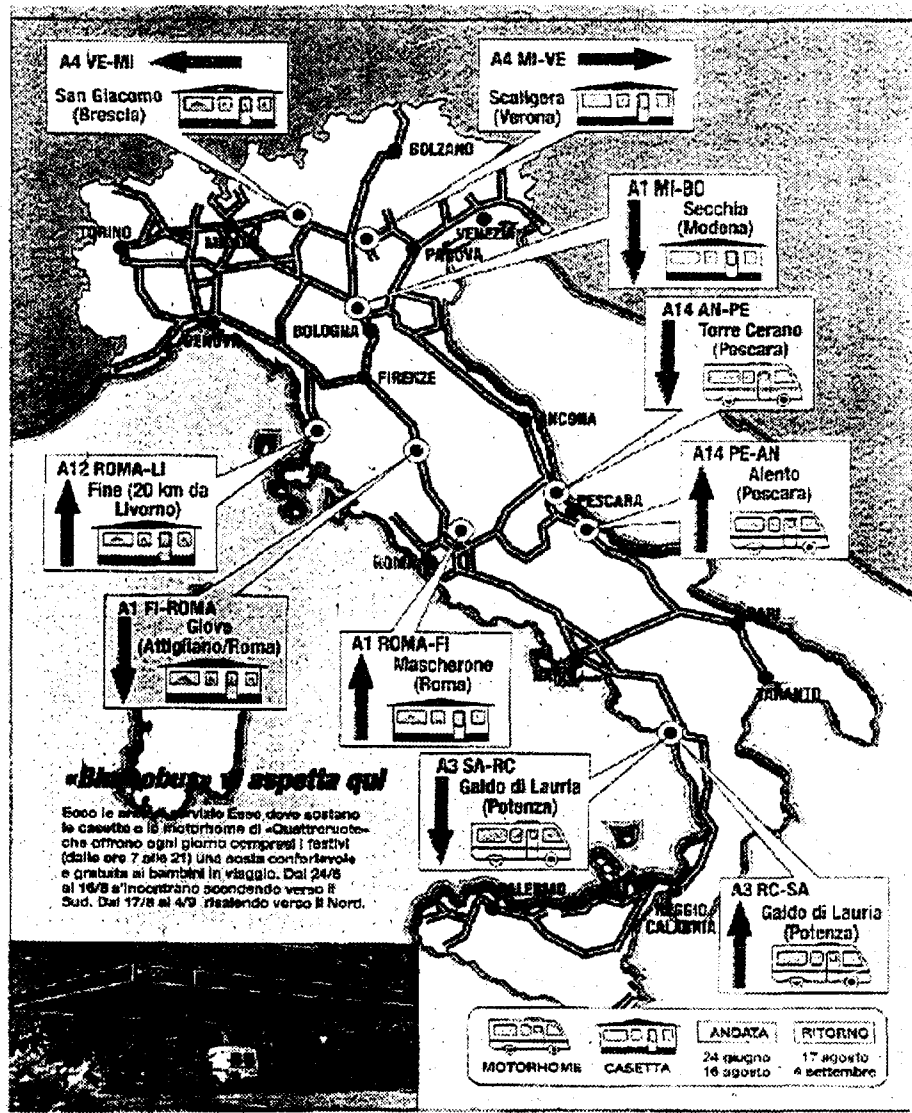
■ Finite le scuole, per molti ragazzi, mamme e nonni è già periodo di vacanze. Si iniziano i primi esodi parziali in attesa del grande trasferimento di massa di fine luglio (e del contro-esodo di fine agosto) verso il mare e le montagne. Tutto l'Italia si mette in cammino, anche quella dei piccolissimi. E così venerdì riprende la strada anche la tradizionale operazione estiva inaugurata sei anni fa dal mensile specializzato *Quattroruote*. Che per quest'anno ha pensato ancora più in grande del solito. Grazie ad alcuni fedeli sponsor e all'ingresso di nuovi «collaboratori», l'operazione *Bimbobus 1994* mette infatti in campo i soliti due motorhome Laika attrezzati a nursery più altre tre «casemobili» fornite di tutto quanto serve ad una piacevole sosta per i più piccini in viaggio lungo le nostre autostrade.

Da venerdì, dunque, e fino al 4 settembre i cinque punti di accoglienza di *Quattroruote* stazioneranno in alcune aree di servizio delle Esso sulle autostrade più battute dall'esercito dei vacanzieri. Motorhome e «casemobili» resteranno aperti per i bimbi fino a quattro anni e le loro mamme tutti i giorni, festivi compresi, dalle ore 7 alle 21. In ognuno di essi sono presenti hostess con esperienza in peuricoltura. Inoltre, nella malaugurata ipotesi che sia necessario un intervento medico, i *Bimbobus*

sono direttamente collegati via telefono con i servizi di pronto soccorso delle località più vicine.

Sia i due «Laserhome 665» (lunghezza circa 7 metri e larghi 2,20) ancora una volta messi a disposizione dalla Laika, sia le tre casette della «Case Sica» appositamente acquistate dalla redazione del mensile (la più grande è lunga otto metri, larga 2,50 e ha un'altezza interna di 2,20 metri; le altre due, più piccole, sono lunghe 6 metri e mezzo) dispongono di piani-fasciatoio, scaldabibbero, bagnetti, seggioloni e prodotti per l'igiene e l'alimentazione dell'infanzia, giochi e aria condizionata. L'accesso e l'uso di materiali è gratuito.

Da venerdì fino al 16 agosto i cinque *Bimbobus* saranno dislocati nelle stazioni Esso sulla A4 in direzione Venezia (area Scaligera-Verona); in direzione Sud sulla A1 nei pressi di Modena (Secchia) e di Attigliano (Giovè), sulla A3 all'altezza di Galdo di Lauria (Potenza), e sulla A14 a Torre Cerano (Pescara). Dal 17 agosto al 4 settembre si inverte la direzione di marcia e così le stazioni di servizio interessate saranno: verso Nord, ancora Galdo di Lauria, Mascherone (A1-Roma), Alento (A14-Pescara), Fine (A12-a 20 km da Livorno); e verso ovest, San Giacomo (A4-Brescia).



Guida sicura Seat a prezzi popolari

■ Le scuole di «guida sicura» sono senz'altro una delle idee più intelligenti ed efficaci di questi ultimi anni nella prevenzione degli incidenti. Alte a perfezionare la conoscenza dei propri limiti di guidatore e di quelli tecnici della vettura, costituiscono un'esperienza fondamentale per affrontare al meglio gli imprevisti nella guida di tutti i giorni. Si è ormai tutti d'accordo che le lezioni impartite per conseguire la patente sono la base indispensabile. Ma non sufficiente. Chi insegna ad evitare un ostacolo improvviso? Chi a guidare al meglio sul bagnato? Questi ed altri segreti del volante sono invece il pane quotidiano delle scuole di Siegfried Stohr a Misano (con le Bmw) e di De Adamich a Varano de' Melegari (con le Alfa) o del battitore libero Rossi. Naturalmente, è costoso. E non poco. Il che scema immediatamente il lotto di automobilisti che vorrebbero partecipare. A costoro viene incontro una nuova iniziativa della Seat, messa a punto in collaborazione

con Giancarlo Baghetti (direttore di *Auto Oggi*, ex pilota di F.1. e ideatore dei corsi), un gruppo di piloti coordinati da Duilio Truffo, e la Federazione di autoscuole Fedetaai (circa 2000 in tutta Italia) che raccoglie le iscrizioni. Per la modica cifra di 550.000 lire - comprensiva di lezioni teorico-pratiche, materiale didattico, assicurazione, e ovviamente delle auto, le Ibiza Easy dotate di servosterzo, volante regolabile, airbag e scocca rinforzata - chiunque abbia conseguito la patente da almeno sei mesi può accedere ai corsi di due giorni in programma su vari circuiti italiani (per essere più vicini all'utente). Si incomincia martedì 28 giugno con i corsi estivi, ai quali ne seguiranno altri invernali.

Per iscriversi basta richiedere l'apposito modulo alla Segreteria dei corsi (tel. 02-89401190) o recandosi a un'autoscuola della Fedetaai. E meglio pensarci subito perché già molti istruttori della Fedetaai hanno approfittato dell'occasione per rintrescare la loro abilità.

I CORSI

- Monza**
28-29 Giugno
29-30 Giugno
1-2 Luglio
2-3 Luglio
- Magione**
12-13 Luglio
13-14 Luglio
14-15 Luglio
- Vallelunga**
18-19 Luglio
19-20 Luglio
20-21 Luglio
- Misano**
24-25 Agosto
25-26 Agosto

Già in vendita in Francia, arriverà sul nostro mercato a settembre Delta Turbodiesel a misura d'Europa

Il completamento della gamma Lancia Delta parte dall'Europa. In Francia, Spagna e Belgio è ora in vendita la 1.9 Turbodiesel. Sul nostro mercato, meno propizio alle vetture a gasolio, arriverà in settembre, contemporaneamente alla commercializzazione in Portogallo e Olanda. Brillante e attento ai consumi il motore di 1929 cc. Due allestimenti, standard e LE, con airbag al volante offerto di serie. Ancora «top secret» il prezzo.

ROSSELLA DALLÒ

■ In Lancia si pensa sempre di più in termini europei. I processi di globalizzazione, oltre che nei sistemi e luoghi di produzione, impongono scelte capaci di soddisfare ampie fasce di utenza di paesi e gusti diversi. E impongono anche, in certi casi, di impostare la pianificazione commerciale partendo da mercati non necessariamente «causalmente». È questo il caso della nuova Lancia Delta Turbodiesel che proprio in giorni viene venduta in Francia, Spagna e Belgio. Da noi invece giungerà soltanto in settembre, contemporaneamente al lancio in Portogallo e Olanda.

Perché questa scelta abbastanza inusuale? Il motivo è semplicissimo. Sappiamo tutti che nonostan-

te da qualche tempo alle vetture a gasolio sia riservata una maggiore attenzione da parte del consumatore italiano, la quota di mercato è ancora troppo bassa: soltanto l'8,1% delle immatricolazioni globali nel 1993, salita all'8,3% nel primo quadrimestre di quest'anno. Ben diversa è la situazione in altri paesi europei, dove i Diesel non sono mai stati discriminati da assurde imposizioni fiscali. In Francia, infatti, le vetture a gasolio costituiscono ben il 45 per cento delle intere vendite automobilistiche. E nel segmento «C», cui la Delta appartiene, addirittura la percentuale arriva al 54%. Situazioni altrettanto floride in Belgio (36,2%) e Spagna (22%), mentre in Germania (13%)

Francia severa con gli amanti della «vitesse»

Viaggiare ad alta velocità, oltre i limiti consentiti, sulle strade di Francia comporta molti rischi e la gendarmeria, con i suoi tribunali allestiti ai bordi delle arterie più frequentate, può riservare brutte sorprese. Citiamo un eclatante caso di cronaca in cui è incorso un nostro connazionale. Il signor Walter Lannuti - 43 anni, residente a Cuneo - è stato bloccato dalla gendarmeria mentre a bordo della sua Bmw viaggiava a 236 km orari sull'autostrada Parigi-Bruxelles. All'incanto automobilista è stato imputato il rischio causato all'incolumità altrui - previsto dal nuovo codice entrato in vigore lo scorso febbraio, più una serie di altre infrazioni gravi, per cui si è passibili di pena detentiva (fino a un anno di carcere), di ammenda di 100 mila franchi (25 milioni di lire) e del sequestro della vettura. La Bmw del Lannuti andrà venduta con asta pubblica (l'auto è stata valutata sul 530.000 franchi, 120 milioni di lire). Il commerciante cuneese avrà diritto di prelazione, purché versi l'equivalente del prezzo più alto offerto durante l'asta. Ad oggi non sappiamo come la vicenda si sia conclusa, ma l'esempio dovrebbe far riflettere gli amanti della vitesse che si accingono a viaggiare in auto attraverso la Francia. A tal proposito è bene ricordare che i limiti di velocità previsti dal codice francese stabiliscono che non si possono superare i 50 km/h nei centri abitati, 90 km/h sulle strade extraurbane, i 110 km/h sulle strade a doppia carreggiata (tipo superstrada), e i 130 orari in autostrada. □ (Giancarlo Lora)

I caselli «Fastpay» delle autostrade Iri

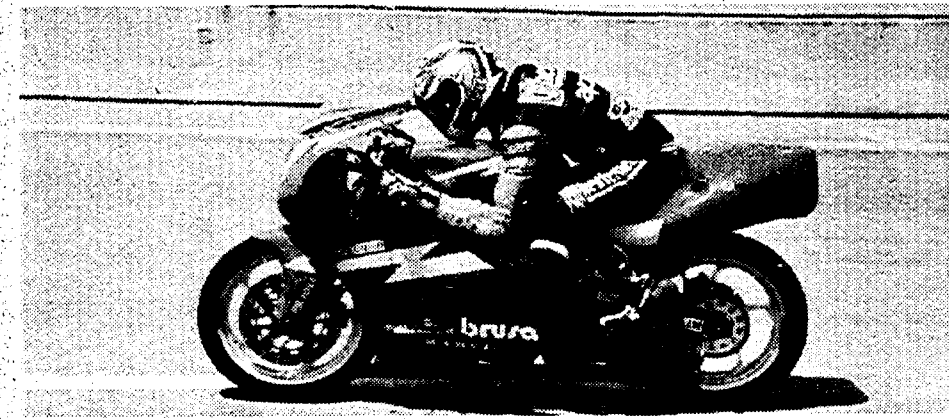
Piccola rivoluzione da luglio sulle autostrade italiane della Società Autostrade (Gruppo Iri). Come già riportato nei giorni scorsi da *l'Unità*, in dodici caselli (per ora) sarà possibile pagare il pedaggio mediante Bancomat o «credit card» a banda magnetica. Porte particolari contrassegnate dal cartello «Fastpay» saranno riservate a questa forma di pagamento. I caselli interessati sono: Milano Sud, Melogno-Binasco, Orte e Roma Nord sull'Autostrada Milano Nord e Gallarate svincolo sulla A8/A9 (Milano-Laghi); Besenati e Gallarate Ovest sulla A8/A26; Bologna Casalecchio, Castel S. Pietro e Bologna San Lazzaro sulla A14 (Bologna-Taranto); Roma Torrimpietra sulla A12 (Roma-Civitavecchia).

Pininfarina al Politecnico di Milano

A tre anni dalla prima esperienza - la mostra «Progetto e prodotto» - la Pininfarina torna al Politecnico di Milano rinascondendo così un interessante rapporto tra industria e università. In concomitanza con la chiusura del primo anno del corso di laurea in Design industriale, la facoltà di Architettura ospita fino al 9 luglio (ore 9-20 dal lunedì al venerdì; 9-12,30 il sabato) una nuova mostra della famosa Carrozzeria torinese articolata sul «Progetto Ethos», ricerca quadriennale su vetture eco-compatibili che è sfociata in tre prototipi a inquinamento zero funzionanti e immediatamente fattibili a costi contenuti (l'ultima, Ethos 3 taxi o city-car a sei posti molto innovativa, è stata presentata in aprile al Salone di Torino). Le tre vetture, alcune maquette e tutti i disegni relativi compongono l'originale rassegna. La mostra sarà completata da due Seminari (oggi e venerdì nell'Aula S1 del Politecnico, piazza Leonardo da Vinci 32) che «consentiranno ad accademici e amministratori pubblici una valutazione scientifica dei contenuti tecnologici e di utilità sociale della ricerca Ethos».

Verona Jazz 94 festival e libro sponsor Bmw

Sabato al Teatro Romano di Verona torna il tradizionale appuntamento internazionale con la musica jazz. Ancora una volta tra gli sponsor della prestigiosa manifestazione c'è Bmw Italia. L'edizione attuale - recita una nota di Bmw Italia - è per noi particolarmente significativa poiché vede nascere un volume, *Genie del Jazz*, nel quale alcuni fra i più affermati critici musicali italiani hanno sviluppato le principali tematiche del jazz. L'onore dell'apertura, sabato sera alle ore 21, spetta a Cassandra Wilson, Steve Turre's Shell Choir e Steve Coleman & Metrics. Domenica, stesso orario e luogo, saranno di scena Reginald Robinson, Lawrence «butch» Morris, Horace Silver e la sua ensemble con «red» Hallday. A chiudere l'edizione '94 saranno, lunedì sera 27 giugno, Stephen Scott Trio, Joe Henderson Quartet e Dee Dee Bridgewater.



Biaggi durante la prova record sulla pista di Nardò

Due ruote «elettriche» da Guinness dei primati

Il sogno di una moto elettrica. A realizzare l'ardua impresa, per di più con una «due ruote» da Guinness dei primati, sono stati Fabio Fazi (già progettista in Honda Italia, Bimota, Morbidelli, Mba) e Riccardo Falci, pilota di auto elettriche, preparatore, titolare della Egraf. Grazie al contributo di tutto l'ambiente motociclistico, i due hanno costruito - sulla base di una Gilera

Crono 125 donata dalla Piaggio - la sportivissima «Violent Violet». Ad una prima versione con motore a corrente continua con eccitazione in serie, alimentato da 60 batterie al nichel-cadmio, è succeduta la «Fase 2»: due motori sovrapposti, 68 batterie, ruota Marvic da 17 pollici, gomme Michelin a bassa resistenza al rotolamento, sospensione anteriore del tipo montato sulla Bimota DB2 e

potenti freni a disco Brembo. Pilota d'eccezione Massimiliano Biaggi, top-rider Aprilia nel Mondiale delle 250, che sulla pista Pirelli di Nardò ha ottenuto una media di 164,498 km/h nel chilometro lanciato; 76.525, 103.244, 119.679 km/h l'ora rispettivamente nel quarto di miglio, chilometro e miglio con partenza da fermo. Fazi si è riservato il miglio lanciato, percorso alla media di 135 km/h.

IL MEDICO DEL TRAFFICO

Attenti al tempo Gioca brutti scherzi

dr.ssa GAETANA CALI

■ Da studi recenti condotti in America e Svizzera sulla meteoropatie, cioè quei disturbi dovuti ai cambiamenti del tempo, è emersa una notevole correlazione tra incidenti stradali e fattori meteorici, i quali agiscono sia sulle condizioni della strada attraverso la creazione di situazioni ambientali sfavorevoli (nebbia, vento, pioggia, ecc.), in grado di limitare le capacità sensoriali del conducente ed ostacolare la guida; sia sulle condizioni di salute di taluni automobilisti particolarmente sensibili a queste manifestazioni, nei quali insorgono, prima del realizzarsi delle perturbazioni, alcune patologie dette «meteoropatie», legate non tanto al cambiamento del tempo meteorico quanto ai fenomeni atmosferici che li determinano.

Già da tempo è noto che alla base di questi disturbi vi è un'azione capace di deviare, in diversa misura e in modo inapparente, taluni equilibri metabolici dell'organismo, i quali rendono necessario l'intervento dei meccanismi centrali di autoregolazione, rivolti a mantenere inalterati i livelli osmotici del metabolismo e delle funzioni organiche, che caratterizzano la

normalità. Tale intervento implica un certo dispendio di energia e quindi una minorazione, più o meno notevole, del margine di talune capacità reattive, per cui si stabilisce nell'automobilista una condizione pato-disponente ai sinistri, che differisce sensibilmente da un soggetto all'altro in rapporto alla variabilità individuale dei caratteri costituzionali.

A questo proposito è opportuno distinguere tra meteoropatie principali, caratterizzate da modificazioni chimiche e biochimiche specifiche, che insorgono unicamente in occasione di improvvisi cambiamenti di tempo, e meteoropatie secondarie la cui insorgenza complica una situazione morbosa preesistente. Mentre le prime scompaiono col cessare e lo stabilizzarsi della variazione meteorologica, le se-

conde permangono anche dopo la fine della perturbazione. Di conseguenza, i processi di adattamento dell'automobilista all'ambiente atmosferico risultano tanto più lenti e complessi quanto più compromessa sarà la sua salute. Ne deriva un margine più ridotto di capacità funzionale per le esigenze della guida. Tra le meteoropatie più ricorrenti vanno ricordate:

La *sindrome da temporale*, che si verifica in occasione di intense e brusche variazioni atmosferiche. La maggior parte dei disturbi legati a questa sindrome scompaiono quando comincia a piovere e consistono in dolori muscolari, articolari, ossel, cefalea, modificazioni dell'umore, irritabilità, depressione psichica, insonnia.

Seguono le «anemopatie», cioè le manifestazioni morbose che insor-

gono in presenza di venti:

Sindrome da scirocco: si manifesta con cefalea, astenia o irrequietezza, cardiopalma, algie precordiali, ansia, insonnia, ipertensione.

Sindrome del vento dell'Est: colpisce i soggetti neurolabili causando astenia e talvolta febbre.

Sindrome da Iolir: caratterizzata da astenia fisica e psichica, ipotensione, talora notevole riduzione del potere di concentrazione e di autoinibizione, irritabilità, ansia, ipertensione, cefalea, vertigini, emorragie, stasi venosa, formazione di emboli. Questa sindrome è nota in pianura padana.

Sindrome del mistral, diffusa nella regione che va da Montpellier a Lione; colpisce anche i bambini nei primi mesi di vita. Negli adulti si manifesta con irritabilità, depressione fisica e psichica, insonnia.

Sindrome del vento caldo e secco del deserto: è causata dallo sharav, vento tipico del deserto, presenta sintomi variabili da persona a persona. I più comuni sono rappresentati da emicrania, nausea, vomito, palpitations cardiache, laringite, vertigini; oppure esaurimento, cefalea, apatia, depressione, episodi ipoglicemici.