

MONTEDISON ● CON IL GERMANICO TÜV-RHEINLAND

Accordo italo-tedesco per omologare componenti

L'evoluzione tecnologica e commerciale dell'automobile ha portato a realizzare e immettere sul mercato modelli sempre più sofisticati e in grado di soddisfare le esigenze dell'acquirente. Per offrire alla propria clientela la maggiore scelta possibile, le stesse Case automobilistiche si sono rivolte a specialisti in grado di fornire accessori che possono modificare sostanzialmente la fisionomia base del modello proposto. È altresì evidente che la crescente tecnologia applicata a ogni singolo pezzo dell'auto debba vedere la partecipazione sia in fase di progetto, sia in fase di realizzazione di specialisti.

Esempi di collaborazione di questo genere sono all'ordine del giorno su ogni automobile. Pensiamo alle plance portastrumenti, o ancora ai paraurti in materiali plastici. Si tratta in ogni caso di particolari costruttivi che assumono grande importanza nel prodotto finito e che possono anche influire sul successo commerciale di un determinato modello. Per la realizzazione di questi particolari, quindi, le aziende si rivolgono, come del resto per molti altri «pezzi» che compongono l'automobile, a degli specialisti. È evidente che questi ultimi devono essere in grado di fornire prodotti qualitativamente elevati e in regola con ciò che viene stabilito dalle normative internazionali. Quindi accessori e particolari costruttivi dell'autovettura devono sostenere una sorta di «esame di maturità» per dimostrare il proprio livello di sicurezza.

In ambito europeo l'organismo più accreditato per provvedere a questa certificazione è il tedesco Tüv. La necessità di porsi rivolgerne a questo organismo e, con il passare degli anni, la crescita di mercato e il ricorso più ampio da parte dell'industria automobilistica a fornitori esterni, ha fatto lievitare considerevolmente il numero di aziende che richiedono la certificazione al Tüv. Con il risultato di allungare sensibilmente i tempi di attesa per poter sottoporre a esame il proprio pezzo. Oltre ai disagi sempre presenti per le aziende non tedesche costrette a ricorrere a un ente domiciliato proprio in Germania.

Consapevoli di queste difficoltà, i responsabili del Tüv hanno deciso di cercare dei veri e propri partner cui poter fare svolgere il medesimo lavoro di verifica e certificazione. Una ricerca difficile sia per l'elevato livello tecnologico degli impianti necessari, sia per gli investimenti che questi com-

Molti costruttori potranno far certificare i loro «pezzi» dal Csi, dove le scuderie di Fl eseguono i test di resistenza delle loro monoposto

di PAOLO BEDIUCI

portano. In Italia, i tedeschi hanno trovato un partner che in questo settore ha già accumulato molti anni di esperienza: il Csi-Ricerca applicata Montedison.

Si tratta di una realtà con oltre 35 anni di esperienza già nota nel settore automobilistico, come del resto in altri, in campo internazionale. Tanto che proprio i costruttori di F1 si servono già da tempo del Csi per effettuare le prove di resistenza dei telai delle macchine pilotate da Senna o Alesi. Dall'incontro fra Tüv e Csi è nata una nuova identità: Csi-Tüv Rheinland Sistema.

Il nuovo centro rappresenta un'ottima opportunità, soprattutto per un Paese come l'Italia, ricco di costruttori di accessori e componenti per auto, che finalmente potranno evitare buona parte dei tempi d'attesa, oggi necessari per procedere all'omologazione dei propri prodotti. Non solo: accanto alla nuova struttura, continua a vivere autonomamente anche il Csi che, comunque, potrà avere funzione di consulenza per i costruttori di parti, al fine di aiutarli a giungere al fatidico momento dell'omologazione già con un prodotto perfetto sotto

tutti gli aspetti richiesti in campo internazionale. Senza dover correre il rischio di essere rimandati a una prova d'appello.

È un'ulteriore possibilità per le aziende di risparmiare tempo e, conseguentemente, denaro nelle fondamentali fasi che portano dall'ideazione di un oggetto al suo passaggio definitivo in produzione. Questa possibilità oggi è già sfruttata da diversi piccoli costruttori automobilistici — e ci riferiamo ad aziende che producono supercar — che non potrebbero permettersi di immolare, in prove di resistenza, elevate quantità di particolari estremamente costosi, soprattutto se messi in relazione ai volumi d'affari generati dalle aziende stesse.

L'accordo fra Csi e Tüv prevede che il centro ricerche della Montedison esegua prove di crash su slitte, misure tridimensionali per componenti di vetture, prove di fatica su ruote in lega, assorbimento di energia, resistenza alla corrosione, prove su plancia, prove su paraurti e body-block.



La sede del Tüv, in Germania. L'organismo tedesco è tra i più quotati per la certificazione di «qualità». A fianco l'edificio che ospita il Csi-Ricerca applicata Montedison a Bollate (Milano). Dall'intesa italo-germanica è nato il Csi-Tüv Rheinland Sistema

● GLI ESPERTI: L'AUTO NON DEVE «OFFENDERE» CHI STA DENTRO E CHI STA FUORI

Le due facce della sicurezza

È un filo indissolubile che lega la certificazione del prodotto con il suo livello qualitativo e di sicurezza. È questo uno degli aspetti fondamentali emersi dalla tavola rotonda organizzata dal Csi in occasione della presentazione ufficiale dell'accordo con il Tüv Rheinland e che consentirà al centro studi di Bollate (Milano) di poter certificare secondo le norme del noto ente tedesco.

All'incontro sono intervenuti specialisti dell'automobile sia per quanto riguarda il prodotto in sé, sia per ciò che si riferisce agli aspetti che regolano le normative di certificazione in campo internazionale. Infatti è proprio la certificazione della rispondenza di un particolare costruttivo a determinate norme stabilite in ambito internazionale a garantire anche la sicurezza.

Secondo Mauro Forghieri, la cui grande esperienza in campo automobilistico spazia dai bolidi della formula uno fino alle vetture prodotte in serie, la questione della sicurezza deve poter trovare una soluzione a tutto campo. «Perché — ha affermato l'ingegnere oggi in forza alla Bugatti automobili — non è sufficiente riuscire a garantire la totale sicurezza per gli occupanti di un'automobile: il concetto di sicurezza deve essere vissuto sia per quanto concerne la difesa di quanti siedono all'interno dell'automobile, sia per quanto riguarda la capacità della stessa di arretrare la minore offesa possibile verso l'esterno». Un'affermazione che ha trovato d'accordo anche le altre persone intervenute. È in partico-

lar modo il professor Rompe del Tüv Rheinland che ha sottolineato come sia proprio la certificazione uno degli aspetti più importanti in grado di garantire la reale capacità di un prodotto di comportarsi secondo norme pensate e realizzate, con lo scopo di offrire sicurezza a tutto campo.

Una conferma ulteriore è venuta dall'ingegner Spazzini della Momo, azienda specializzata nella realizzazione di accessori per auto. Spazzini ha messo l'accento sull'utilità di poter utilizzare le strutture del Csi per ottenere l'indispensabile patente di conformità alle norme internazionali e che permettono anche alle aziende italiane di affrontare liberamente i mercati esteri con i propri prodotti.

Quindi esiste, anche a detta degli esperti, una certa rispondenza fra sicurezza e certificazione tale da rendere quest'ultima come miglior strumento a disposizione delle autorità, per esser certi di immettere sul mercato articoli sempre migliori.

Certificazione intesa però anche come difesa dai prodotti scadenti. Tant'è che anche in Italia non si potranno più vendere ricambi per automobili non certificati.

Fra le prime «parti staccate» a entrare nel mirino delle autorità ci sono le pastiglie dei freni, uno dei prodotti in cui la sicurezza è fondamentale. Conferma questa che anche per la legge certificazione e sicurezza marcano strettamente a braccetto.

p. bed.

DALL'ITALIA



CONTROSTERZO

L'Acì lasci la fortuna ai telex

Rinnovò la mia tessera Acì. «Novantamila», mi dice l'impiegata. Però! Fino a due anni fa con tutti i miei bolini benzina avrei

sottratto un buon 30 per cento alla quota. Ora invece con 50 bolini mi daranno una lampada multiuso, con 120 l'aspirapolvere, con 180 l'aspirapolvere e aspirapolvere. A meno che io non voglia tentare la sorte delle estrazioni: automobili, viaggi, computer e altre mirabili. Sarà, ma tutto sommato — e l'ho già scritto proprio qui — avrei preferito lo sconto sulla quota associativa. L'Acì non deve essere la ruota della fortuna, deve

offrire ai suoi soci — a tutti indistintamente — il maggior numero di servizi e di facilitazioni. Se quindi, a ragione, vuole promuovere lo sconto sulla benzina, non lo trasformi in gadget o in premio a sorteggio, bensì in una riduzione effettiva. O magari trovi il modo di abbinare il pieno al parcheggio (non avevano inventato le tessere Acipark?) con tariffe agevolate. Insistere sui concorsi, sul miraggio della vincita, mi sembra fuori luogo nella attuale situazione economica del Paese: cominciamo a regolare i nostri consumi con accortezza. Se risparmiamo su una cosa, siamo poi liberi di comprarcene un'altra che sogniamo, senza riempirci la casa di confezioni in dosi industriali soltanto perché «con 100 punti...» (quanti formaggini ho mangiato, da bambino, per avere figurine). L'Acì pensi a tutelare di più gli automobilisti: eventuali regali li dia, come faceva prima, a tutti. Per la Fortuna ci sono Totocalcio, Lotto, Miti, Bongiorno e il Diversivi.

Sandro Rizzi