

Club

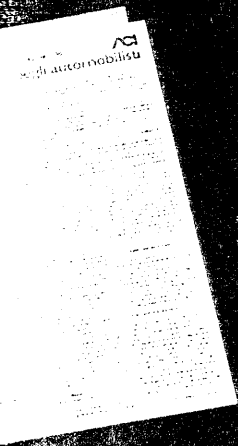
# AUTOMOBILE

LA RIVISTA DEI SOCI ACI

MARZO 2001

**MANIFESTO  
AUTOMOBILISTI**

16



**PREZZA  
GGIATESTA  
MICROSCOPIO**

20

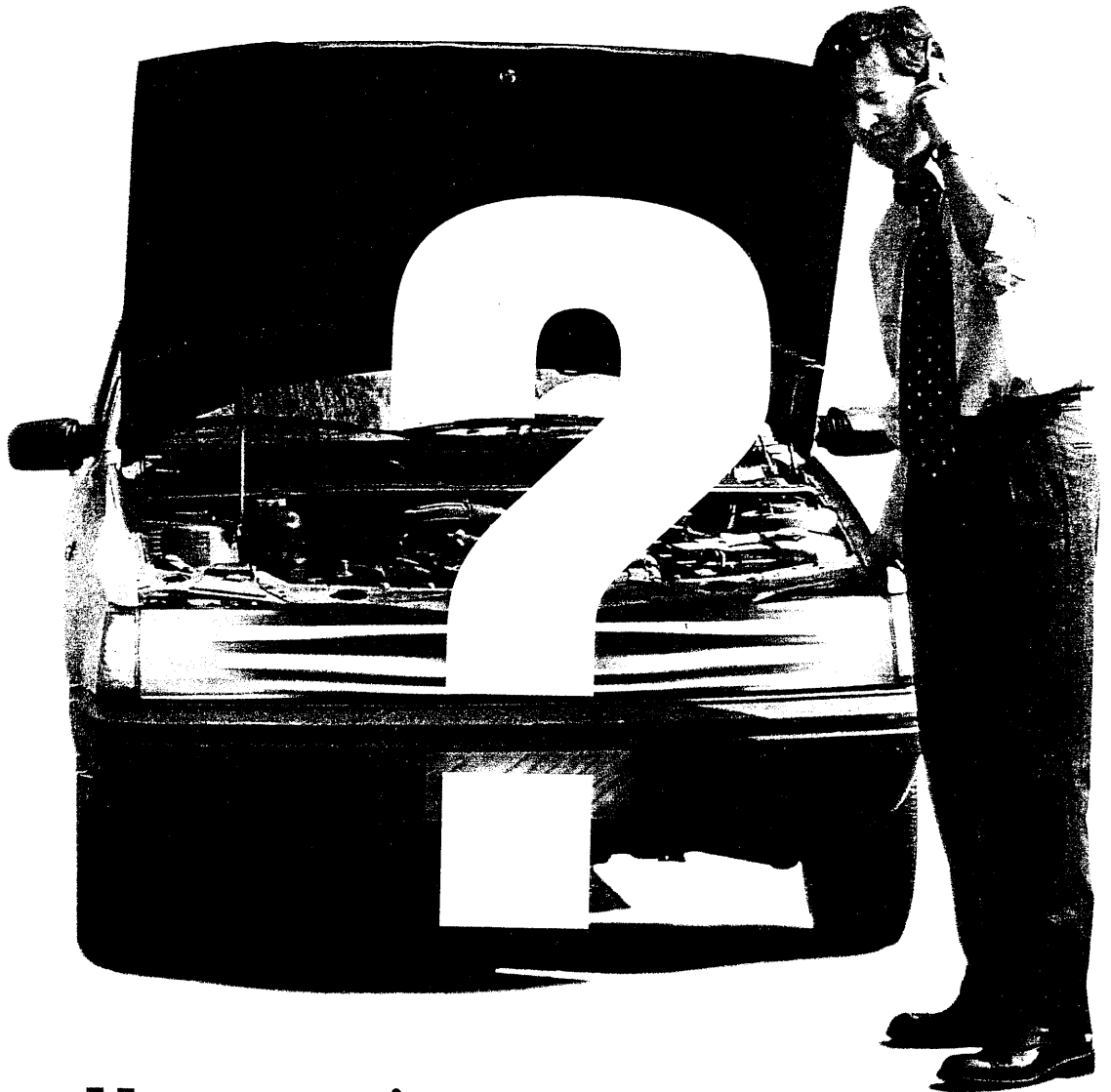
**PORTA PER I SOCI  
CINEMA  
ACI E AGIS**

58



**MONDEO 2.0  
GHIA 4P**

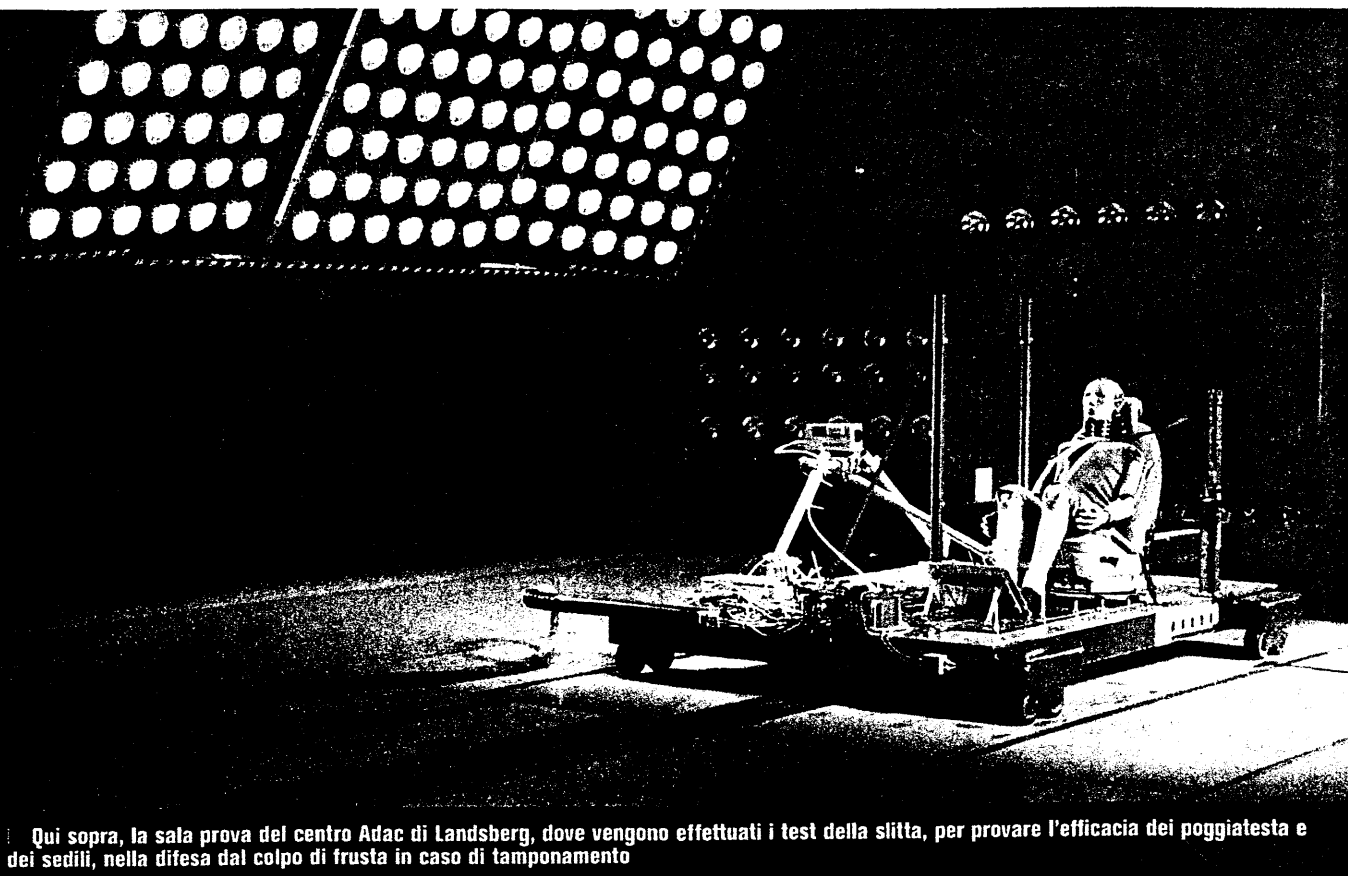
44



Un questionario per misurare  
pregi e difetti della tua vettura

pagina 

# Giudica la tua auto



Qui sopra, la sala prova del centro Adac di Landsberg, dove vengono effettuati i test della slitta, per provare l'efficacia dei poggiatesta e dei sedili, nella difesa dal colpo di frusta in caso di tamponamento

# Il test della slitta

Un manichino su una slitta che viene lanciata in avanti a 15 km/h. È il «test della slitta», con cui l'Adac e altri 10 Automobile Club d'Europa provano la funzionalità dei poggiatesta contro il colpo di frusta. Che è un problema anche dal punto di vista sociale. Nella sola Germania le Compagnie di assicurazione pagano fino a 2 miliardi di marchi per risarcire solamente le lesioni riguardanti il collo e la colonna vertebrale. E l'Unione degli assicuratori tedeschi concorda che nell'80 per cento di tutti i tamponamenti che com-

portano danni alle persone, almeno uno dei passeggeri soffrirà degli effetti delle lesioni al collo e alla colonna vertebrale forse per il resto della sua vita.

**Nel caso in cui** la lesione sia il risultato di un poggiatesta regolato in modo errato, questo non avrà alcun effetto sulla richiesta di risarcimento dei danni. Diversamente da quanto accade per i casi nei quali le cinture di sicurezza non sono state allacciate, quando, a seguito di incidenti, si effettuano delle ricerche al fine di stabilire se le lesioni potevano essere evitate indossando le cinture di sicurezza, finora i poggiatesta regolati in modo errato non vengono considerati una ragione valida per ridurre il risarcimento dei danni, poiché la persona che ha subito le lesioni risulta parzialmente responsabile di questa mancanza. La sicurezza passiva offerta dalle vetture è migliorata costantemente negli ultimi anni. Si può dire la stessa cosa per quanto riguarda la protezione contro le lesioni al collo e alla colonna vertebrale? Secondo gli esperti, buoni sedili e buoni poggiatesta possono ridurre considerevolmente il rischio di lesioni. Del tutto nuovi sono i sistemi che divengono «attivi» in caso di tamponamento.

Gli assicuratori tedeschi ritengono che **i tamponamenti nell'80% dei casi provocano ad almeno uno dei passeggeri lesioni al collo e alla colonna vertebrale forse per sempre**

**In Germania** nessuna legge impedisce alle Case costruttrici di installare dei poggiatesta che non siano regolabili in modo ottimale. Ciò non di meno, l'Adac continua a informare i consumatori sui pericoli derivanti dai poggiatesta che non siano regolabili in modo ottimale e a fornire consigli sul modo più corretto per regolarli (vedi ad esempio il documento redatto dagli esperti dell'Adac, riguardante le disposizioni che disciplinano le richieste di risarcimenti per danni a seguito di lesioni al collo e alla colonna vertebrale.

## I CRITERI DELLA PROVA

I test sulla collisione sono stati realizzati a Landsberg, in Germania, presso il centro tecnico dell'Adac utilizzato per i crash test, a una velocità d'impatto di 15 km/h, equivalente a un'auto in marcia a 30 km/h che si scontra con un veicolo fermo. Sono stati utilizzati manichini Hybrid III con collo Trid. Per i test con regolazione ottimale dei poggiatesta, la parte alta è stata messa alla stessa altezza della calotta cranica del manichino, altrimenti all'altezza a cui il poggiatesta scatta. Il poggiatesta regolabile è stato inclinato il più avanti possibile. Per il test con regolazione inadeguata del poggiatesta, questo è stato fissato il più in basso possibile e inclinato il più indietro possibile. Quanto alla stabilità del sedile è stato effettuato un test di trazione statica.