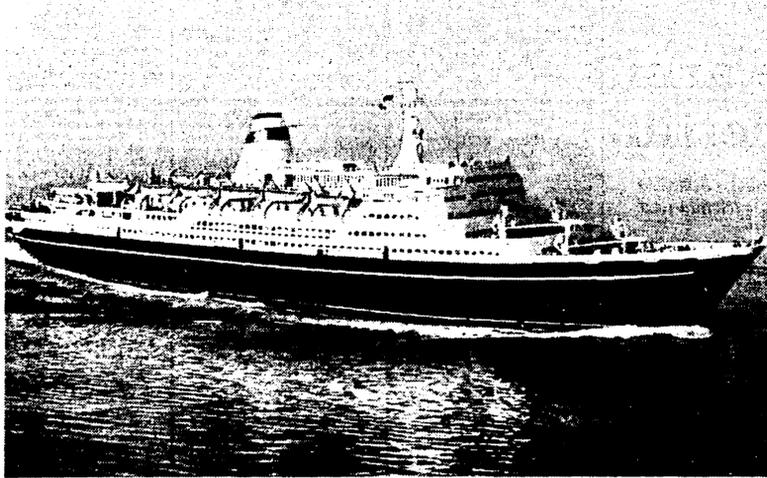


# 4° FESTIVAL DELL'UNITA' SUL MARE

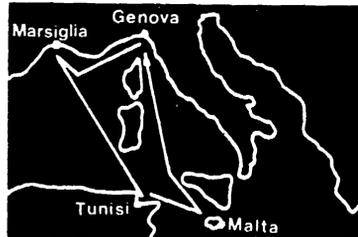
con la M/n IVAN FRANKO

**DAL 1° SETTEMBRE AL 7 SETTEMBRE**



**La M/n IVAN FRANKO** di 20.000 tonnellate di dislocamento, lunga 176 metri, 20 nodi di velocità, mette a disposizione dei crocieristi una attrezzatura di primordine ed ogni più moderno ricavo della tecnica navale e, per quanto riguarda le sistemazioni, offre: una luminosa sala da pranzo capace di 700 posti; un grande salone da ballo; un night club; 6 bar dislocati sul ponte dei saloni e sul ponte di navigazione; una piscina coperta, con volta apribile; una piscina all'aperto per bambini; una sala da ginnastica; una sala da gioco per bambini, un cinema capace di 120 posti; una biblioteca e sala di scrittura; 3 negozi di vendita di oggetti ricordo; 2 saloni parrucchiere e barbiere; un sistema regolabile di aria condizionata in ogni ambiente; un impianto di televisione nei bar e in vari saloni; una cucina, di tipo internazionale che avrà la sovrintendenza di cuochi italiani.

**ITINERARIO**



**Quote di partecipazione**

da **L. 110.000** a **L. 160.000**  
(L. 80.000 per i giovani!)



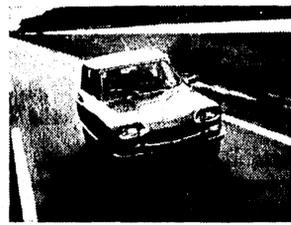
PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI RIVOLGERSI A:

**UNITA' VACANZE**

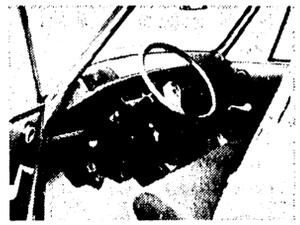
VIALE FULVIO TESTI, 75 - 20162 MILANO - TEL. 64.20.851 interno 225

## RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

E' disponibile anche in Italia la nuova « Ami Super »



**Due Citroën in una sola**



La struttura dell'« Ami 8 » e il cuore (di 1015 cc.) della « GS » - Prestazioni più che soddisfacenti - I miglioramenti rispetto alla famosa bicilindrica - Qualche particolare criticabile - Il prezzo è molto interessante

La Citroën continua a tenere desta l'attenzione della stampa specializzata non solo per questioni di politica economico-finanziaria (si pensi allo sganciamento della Fiat), ma soprattutto per il fervore nuove iniziative che sembrano contraddistinguere questo periodo particolarmente felice per la Casa francese. Così apprendiamo che il bilano 1972 si è chiuso con un buon margine attivo, che la cifra di affari è aumentata rispetto al 1971 del 12,2 per cento e che è iniziata la produzione delle vetture nel nuovo stabilimento, ancora in via di ultimazione, di Aulnay-sous-Bois.

La Citroën, dunque, è più che mai sulla cresta dell'onda. E il merito di ciò va ascritto ai tecnici che hanno saputo lanciare un modello di grande successo come la GS nelle due versioni da 1015 e 1220 cc.

Ora in Italia è stata lanciata una nuova Citroën, nuova per essere l'unione pressoché perfetta di due vetture già in produzione: la GS appunto e la famosa Ami 8, la bicilindrica raffreddata ad aria da 602 cc. che è una delle vetture francesi più conosciute in Europa.

Il nuovo modello si chiama Ami Super, si avvale della carrozzeria della Ami 8 e del propulsore di 1015 cc. della GS.

Si tratta insomma di una vettura nuova che però non presenta sorprese, che non deve pagare lo scotto del « novitativo della strada », prezzo più o meno elevato che inevitabilmente viene a gravare sull'utente.

Il motore è il collaudatissimo quattro cilindri della GS raffreddato ad acqua con una cilindrata di 1015 cc. e la potenza massima di 61 HP SAE a 6750 giri al minuto. La trasmissione a trazione anteriore con giunti omocinetiche, tripodi e sfere; la frizione è del tipo monodisco secco; il cambio è a quattro rapporti sincronizzati più la retro-marcia.

Grazie al motore della GS la Ami Super rispetta alla Ami 8, che resta in produzione, ha una potenza superiore del 67 per cento. Oltre all'adozione del motore a quattro cilindri, l'Ami Super presenta altre innovazioni come la scatola del cambio tipo GS con leva a cloche e sospensioni di nuovo tipo con barre antirullo all'avantreno e al retrotreno e nuovi ammortizzatori idraulici particolarmente sensibili. La nuova geometria dell'avantreno comporta una maggiore dolcezza e precisione allo sterzo, dando un senso di maggior sicurezza che si è già ed accentuando la maneggevolezza del mezzo.

Inedito sulla Ami Super anche il sistema di frenatura, logicamente adeguato alle maggiori prestazioni assicurate dal propulsore: due freni a disco tipo GS 1220 all'avantreno e due freni a tamburo con limitatore di frenata in funzione del carico sul retrotreno. I dischi, situati all'uscita dei semiasi sono ventilati da un condotto d'aria forata collegato con la ventola del raffreddamento.

Migliorie sono anche state apportate all'abitacolo, ora molto più insonorizzato. Così si nota il volante di nuovo disegno, la leva del cambio inserita al centro del pavimento, il nuovo cruscotto, il lunotto termico, la ventola dell'aria calda. Il serbatoio è stato ingrandito e portato alla capacità di 40 litri.

Poche invece le varianti estetiche rispetto alla Ami 8: nuovo disegno della calandra con fregio sulla mascherina e apertura per la ventilazione, la scritta « Ami Super » sul cofano portabagagli e la sigla « 1015 » sul parafrangente anteriore destro.

Ma è naturale che in una vettura di questo genere l'estetica conti fino ad un certo punto e che sarebbe stato inutile gravare ulteriormente i costi di produzione per il gusto di cambiare un design ancora attuale e che, soprattutto, offre grande disponibilità di spazio, date queste che dovrebbe essere peculiare per una vettura economica, adatta sia per la

voro che per andare con la famiglia a fare la gita domenicale. Sono altre dunque le caratteristiche che vanno citate e diremmo che sotto questo profilo la Ami Super supera gli esami a pieni voti. La velocità massima è di 140 chilometri orari, la ripresa sempre pronta, la frenata sicura e progressiva senza obbligare il conducente ad effettuare eccessivi sforzi sul pedale del freno, la tenuta di strada è ineccepibile, il comfort di marcia ottimo grazie alle sospensioni « tipo Citroën » e ai sedili ben imbottiti, avvolgenti e ottimamente ancorati, il che rafforza anche l'aerazione che non crea fastidiose correnti d'aria.

Promossa a voti pieni dunque è questa matricola della strada. Per la lode manca qualche particolare come le maniglie d'appoggio per i passeggeri del divano posteriore e il pannello. Altri particolari migliorabili: l'eccessiva distanza delle marce indietro, e il coricamento in curva cui bisogna abituarci.

Si tratta comunque di quel che passano senza dubbio in secondo piano se si considera la Ami Super nel suo insieme e soprattutto sotto il profilo dei limitati costi di esercizio e del concorrenziale prezzo di acquisto: 1 milione 215.000 lire per la berlina e 1.276.000 lire per il modello week-end.

**ALTRI DATI TECNICI**

**MOTORE:** motore GS tipo G 10, 4 cilindri orizzontali contrapposti a due a due, raffreddamento ad aria, due alberi a camme (1 per testata), cilindrata 1015 cc., alesaggio 71 mm., corsa 59 mm., rapporto di compressione 9,1:1, potenza (SAE) 61 CV a 6750 g/m. Coppia massima (SAE) 7,7 Kg/m. a 3500 g/m., allimentazione a v.v. carburatore doppio corpo.

**TRASMISSIONE:** trazione anteriore. Frizione monodisco a secco. Rapporti al cambio: Ia = 3,918; - IIa = 2,418; - IIIa = 1,838; - IVa = 1,420; - VM = 1,1818. Coppia conica 8/33.

**SOSPENSIONI:** sospensioni a 4 ruote indipendenti, ogni ruota è articolata sulla traversa del telaio tramite un braccio di sospensione tubolare, collegato con una leva e un tirante a una molla elicoidale sollecitata a compressione in un cilindro di sospensione collocato longitudinalmente sul telaio-piattaforma. 4 ammortizzatori idraulici BOGE orizzontali. Barra antirullo anteriore e posteriore.

**STERZO:** a cremagliera, pianone in 3 spezzoni, rapporto di demoltiplicazione 1/18, raggio di sterzata in 3,70.

**CARROZZERIA:** telaio a piattaforma rinforzata berlina 4 porte, 4 posti - break 5 porte, 3 posti.

**IMPIANTO ELETTRICO:** batteria 12 V, alternatore 380 W.

**PESI:** berlina kg. 805, break kg. 815 in ordine di marcia.



La « Ami Super », avendo conservato la carrozzeria dell'« Ami 8 », ha una linea molto familiare. Nelle foto del titolo: l'« Ami Super » vista di fronte con la calandra di nuovo disegno e (a destra) l'interno rinnovato.

Colmano una lacuna incomprensibile in un Paese come il nostro

## Solo l'Alfa Romeo produce in Italia autocarri con la trazione integrale

Vaste possibilità di impiego e limitati costi di esercizio

In un Paese come il nostro, ricco di montagne, dove esistono zone nelle quali le strade veramente agibili sono poche, per lo più sono

impraticabili (a volte non esistono per niente), stranamente non ci si è resi conto della necessità di disporre di veicoli a quattro ruote

motrici. I pochi esistenti vengono usati, paradossalmente, quasi solo per partecipare alle gare fuoristrada, oggi di moda. L'assenza di

questi veicoli, per esempio, si pone drammatica, e purtroppo periodica, in caso di alluvioni e catastrofi naturali, nel corso delle quali si deve fare ricorso ai mezzi dell'esercito.

Come conseguenza della mancata richiesta si è registrata una carenza di offerta, almeno da parte della produzione nazionale. Una lacuna cui è stato posto rimedio con la realizzazione degli Alfa Romeo A 38 MM 4 x 4 e A 19 MM 4 x 4. Si tratta di veicoli a trazione integrale con caratteristiche simili. Essi adottano motori Diesel di 3.215 cc. di cilindrata che erogano una potenza di 83 CV per il modello A 38, e 72 CV per l'A 19. Hanno quattro marce sincronizzate, più retro-marcia e riduttore. Possono superare a pieno carico pendenze superiori al 60 per cento.

Le Alfa Romeo MM 4 x 4 hanno un raggio di sterzata inferiore ai 5 metri, eccezionale per veicoli di questo tipo. Montano di serie pneumatici speciali per fuoristrada.

Rispettivamente, la A 38 e l'A 19 hanno portate utili di 3.500 e 1.500 chili, velocità massima di 74 e 82 km/h e hanno un consumo di 13 e di 11 litri per 100 km. Sono strutturalmente semplici per cui non pongono seri problemi di uso e manutenzione.

I veicoli a trazione integrale hanno una illimitata possibilità di impiego, ma soprattutto sono autocarri che marcano senza difficoltà su qualunque tipo di strada, indipendentemente dallo stato della strada stessa. Fango, neve, ghiaccio, sabbia, ghiaia, acqua non li fermano.

Gli A 38 e A 19 4 x 4 hanno gli stessi pregi d'uso caratteristici dei normali veicoli industriali Alfa Romeo: sono maneggevoli e confortevoli. Sono costruiti in modo da permettere di viaggiare indifferente, in un unico o entrambi i ponti inseriti, senza alcuna sensibile differenza nel comportamento e nella tenuta di strada. Hanno potenza sufficiente per risolvere qualsiasi problema di percorso possa presentarsi nel caso di impiego molto gravoso. E potremmo aggiungere che hanno anche una linea piacevole, cosa che non guasta mai. Infine, particolare importante per gli utenti, gli A 38 e A 19 4 x 4 possono contare sulla rete di vendita e assistenza Alfa Romeo.



Un'Alfa « A-19 » si muove agevolmente anche su terreno fangoso.

## Le strade / Il traffico

**Oltre 16 mila morti sulle strade francesi**

Reazioni estremamente varie, di segno positivo e di segno negativo, hanno suscitato le recenti disposizioni limitative prese dal governo francese in materia di circolazione automobilistica in particolare limiti di velocità e obbligo delle cinture di sicurezza. Mentre la polemica è ancora viva, un quotidiano economico francese pubblica le seguenti cifre: nel 1972 ci sono stati, in Francia, per incidenti stradali 16 mila morti e 400 mila feriti. In termini economici questo significa una perdita, per il Paese, di 220 milioni di franchi (un franco 160 lire), cioè il 2 per cento del prodotto nazionale lordo.

Il centro elettronico dell'Alitalia - il « cervello » che coordina molte delle operazioni della compagnia - verrà potenziato. Tre calcolatori più moderni e capaci di quelli attuali, per i quali la compagnia di bandiera ha già stipulato un contratto di fornitura, da effettuarsi nel secondo semestre del prossimo anno, sostituiranno gradualmente quelli ora in uso. Nel contempo, il « centro elettronico » attualmente dislocato presso la

sede dell'EUR, verrà trasferito in nuovi locali, in corso di costruzione sulla Portuense. L'operatività del centro nella nuova sede è prevista per la primavera del 1973.

Il primo referendum popolare nella storia di Innsbruck che doveva decidere le sorti dell'aeroporto cittadino ha visto una partecipazione trionfante di elettori: solo il dieci per cento del settantamila aventi diritto di voto ha partecipato alla consultazione. Il risultato (si doveva decidere se eliminare o mantenere l'aeroporto) è stato nettamente a favore della conservazione (68 per cento a favore e 31 per cento contro). Al di là del risultato concreto tuttavia vi è stata una grossa delusione per tutti coloro che vedevano nel referendum una occasione per dimostrare la sensibilità e la maturità della popolazione nei confronti di un istituto di consultazione diretta su concreti problemi di interesse generale. Una prova di tale delusione è data dal giudizio del quotidiano di Innsbruck « Tiroler Tageszeitung » che definisce il referendum una farsa.