

FRANCOFORTE
Tra le novità del Salone tedesco farà spicco l'Alfa 164

L'Alfa Romeo 164, la prima novità assoluta della Casa del Biscione ad apparire dopo l'ingresso nella famiglia Fiat, domina la scena delle novità annunciate o attese per il Salone automobilistico internazionale di Francoforte, l'incanto che sottolinea quest'anno la ripresa dell'attività del settore. La rassegna sarà aperta al pubblico dall'11 al 20 settembre.

La presenza italiana, grazie alla 164, sarà dunque di particolare interesse e punterà a rafforzare l'immagine e il peso del *made in Italy* già in notevole rilancio anche su un mercato così ricco e concorrenziale come quello tedesco.

L'Alfa Romeo 164 si presenta all'appuntamento tedesco con una gamma già ricca che prevede la 2000 berlina Twin Spark, la 2500 turbodiesel e la 3000 benzina 6 v.

Sempre negli stand delle Marche Fiat, saranno esposte versioni dotate di catalizzatore del normale modelli Fiat, mentre la Lancia dovrebbe puntare sulla nuova serie Delta 4wd e sulla Y10 iniezione.

La presenza del gruppo sarà prestigiosamente arricchita dalla partecipazione al Salone della nuova Ferrari F40.

Sempre dall'Italia si prevede altresì la presenza di un prototipo Lamborghini per una berlina 4 porte.

Per quando riguarda i padroni di casa, la bordata delle novità sarà probabilmente meno nutrita di quanto inizialmente previsto. Non mancheranno però nuovi modelli e nuove versioni. La Bmw, in particolare, propone il restyling della serie «3», la «2 i spyder» e, soprattutto, la «Touring», giardinetta sportiva offerta in quattro versioni che monteranno un motore 6 cilindri e il nuovo turbodiesel 2500 cc.

Le quattro versioni sono la «320 i» (125 cavalli), la «324 Td» (115 cavalli), la «325 i» e la «325 ix» (171 cavalli).

La Volkswagen dovrebbe portare la Jetta Syncro e la Golf Di Syncro con Abs, mentre la Audi sembra aver rinviato il debutto della 90 turbodiesel e della 90 «quattro» due litri.

Dalla Opel si attendono una nuova versione dell'Ascona 2000 e la Corsa Gsi (vettura sportiva con motore di 1600 cc iniezione).

Sempre tra le case tedesche, la Mercedes dovrebbe portare la nuova 190 con motore 16 valvole di 2500 cc. Per la Porsche sono previste la 944 cabriolet e un prototipo di cabriolet sportiva (la 911 Speedster).

Tra le presenze francesi, un ruolo di spicco spetta alla recente «405» Peugeot mentre la Citroën dovrebbe portare la «Ax» cinque porte.

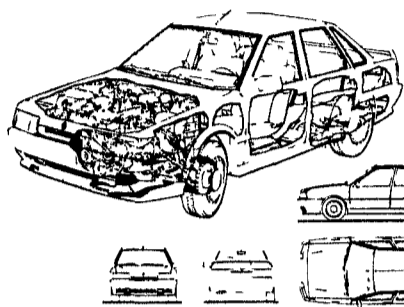
Completano il quadro «europeo» la Volvo con la nuova gamma 760 e una novità, la Ford Ghia, l'Aerovan, destinata a quella fascia di clientela che ha già decretato il successo dell'«Espace» Renault.

Molto impegnata, com'è tradizione, la partecipazione delle Case giapponesi che privilegiano un mercato «aperto» come è quello tedesco. La Honda farà debuttare la nuova gamma della sua fortunata «Civic» con motori quattro valvole e il «Prelude» a quattro ruote sterzanti. La Mazda punta sulla «626» mentre la Toyota sulla «Corolla».



Presentata all'Autodromo di Monza la berlina sportiva equipaggiata con un calcolatore da 8 k

E' la Renault 21 2L. T la due litri più veloce



La Renault 21 2L Turbo vista in trasparenza e dai quattro lati. Nella foto sopra il titolo è evidenziata la linea filante della berlina più veloce nella sua classe.

Le strade sono sempre più intasate eppure le Case continuano a sfornare modelli superveloci che, salvo sulle autostrade tedesche, non potranno mai raggiungere «legalmente» la velocità massima. Tra questi la Renault 21 2L Turbo da 227 Km/h.

FERNANDO STRAMBAZI

MONZA. L'autodromo di Monza alla vigilia del Gran Premio di Formula 1 appare come il luogo deputato per le prove della più veloce delle due litri essente sul mercato. La Renault 1 ha scelto senza esitazioni per la presentazione alla stampa italiana della R 21 2L T anche se i preparativi per la gara di ieri hanno fatto ripartire sulla pista «junior» che, arricchita di «chicane», non ha consentito nemmeno ai più spericolati tra i giornalisti di raggiungere la velocità massima. Quasi una dimostrazione che questo tipo di automobili sono un po' fine a se stesse, con il solo grande vantaggio che, guidate in modo ragionevole, consentono il massimo dell'affidabilità, della sicurezza e del confort, con l'aggiunta della garanzia che, in caso di necessità, si può contare su tutta la loro potenza.

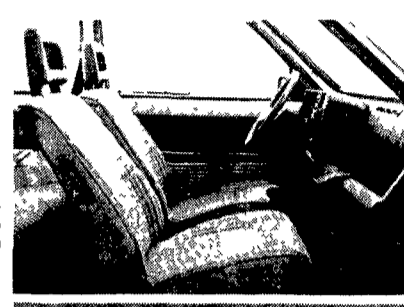
Non a caso Philippe Gamba, amministratore delegato della Renault Italia, assicura che, da novembre (data della commercializzazione) a novembre dell'anno prossimo, la Renault Italia venderà da noi mille R 21 2L T. E Gamba non si stupirebbe se fossero duemila, nonostante il prezzo, non ancora fissato definitivamente, che si aggira (con l'IVA al 18 per cento) sui 30/32 milioni per la versione standard e sui 34/36 milioni per la versione «de Luxe», che dalla standard differisce soltanto perché ha l'impianto di avviamento e le sellerie in pelle di serie.

D'altra parte le «rivali» del segmento D - vale a dire l'Alfa Romeo 75 Turbo, la Bmw 325i 4p, la Citroën Bx Gti 165, la Fiat Cronos 2000 e Turbo, la Saab 900 Turbo 16 4p (entrerà nella famiglia ad ottobre anche la Peugeot 405 Ml 16) - sono state vendute nei primi sei mesi di quest'anno in ben 20.647 esemplari. C'è quindi spazio per la R 21 2L T, che le surclassa in fatto di prestazioni.

Ma a parte le prestazioni (ricordiamo che questa berlina dalla vocazione sportiva passa in soli 7,4 secondi da 0 a 100 Km/h e che ha consumi contenuti - 6,7/8,2/10,8 litri per 100 Km a 90 orari, a 120 e nel ciclo urbano - anche se non da record) è bene sottolineare che questa due litri della Renault offre di serie, così come le «francesi concorrenti», il sistema frenante antibloccaggio, il che rappresenta un grande contributo alla sicurezza.

Oltre a ciò, è bene ricordare ancora che quest'auto è bene dotata di tutta l'assistenza elettronica che il motore e di tutti gli altri sistemi è controllato da una vera e propria centrale elettronica con 8 k di capacità, che sovrintende, tra l'altro, all'iniezione ed accensione elettronica integrale, all'interruzione dell'iniezione in decelerazione (cut-off), alla regolazione del minimo, al rilevamento del battito in testa, all'autodiagnosi e a tutta una serie di funzioni che qui sarebbe troppo lungo elencare.

Più funzionale e più ricca la Fiat Panda



La Panda Diesel e, in alto, i nuovi interni della vettura.

Il «richiamo» di alcune Panda - l'Unità ne ha dato per prima notizia - per con trolli alle sospensioni (succede a tutte le marche, come conferma il fatto che in questi giorni la Mercedes ha «richiamato» per guai al turbocompressore 9000 berline Diesel vendute nel 1985 negli Stati Uniti) non sminuisce il successo di questa vettura della Fiat che, già venduta in 1.730.000 esemplari, continua a mantenere il secondo posto nella «hit parade» delle vendite in Italia.

Ora la Casa torinese le propone con aggiornamenti estetici e funzionali le versioni Super e Laser.

Il Super ha un fascione di protezione laterale in materia plastica nera con la scritta Super, tutte le versioni hanno sedili più avvolgenti, i tessuti di rivestimento Diesel e CL sono di ancor migliore qualità, un fletto adesivo è applicato al portellone per tutte le versioni, le Diesel e la CL hanno gli indicatori di direzione con trasparente bianco.

Due novità per Torino dalla Florence Camper



La Florence Camper, l'azienda di Calenzano specializzata in allestimenti per il turismo itinerante, ha fornito alcune anticipazioni su due nuovi veicoli che presenterà a fine settimana a Torino in occasione della tredicesima edizione di Caravan Europa. Si tratta del camper «Mondello» e di un 4x4 entrambi su meccanica Iveco. Il «Mondello», con motorizzazione Iveco Fiat 35 10, è un turbodiesel in grado di ospitare comodamente sei persone. Particolarmente interessante sembra il 4x4, anche se per le sue caratteristiche pare destinato ad una clientela limitata. Questo quattroruote motrici, allestito su meccanica Iveco 40 10, è un camper per quattro persone, pensato soprattutto per soddisfare al meglio le esigenze degli appassionati delle grandi avventure in fuoristrada. Durante il severo collaudo, al quale il 4x4 Florence Camper è stato sottoposto in Africa (nella foto) a cura del reparto esperienze dell'Iveco ha dimostrato grandi doti di affidabilità e confort.

Nuova gamma di modelli «anticicrisi» della Buick

La Buick, divisione della Casa automobilistica americana General Motors, ha presentato a Toronto una nuova gamma di vetture di media cilindrata. Secondo la Buick i nuovi modelli contribuiranno a migliorare le vendite della società, un forte ribasso negli ultimi due anni i dirigenti della Buick ritengono che, grazie ai nuovi modelli, le vendite complessive, che per quest'anno si aggireranno sulle 700 mila unità, saliranno a 800 mila. Queste previsioni dimostrano l'ottimismo della Buick, visto che gli esperti prevedono che le vendite di autoveicoli nel Nord America non supereranno l'anno prossimo i 18,3 milioni di unità vendute previste a fine 1987. Nel 1985 e nel 1986 la Buick aveva perso grosse quote di mercato a causa della concorrenza della Ford, la seconda Casa automobilistica Usa, che aveva contribuito a far passare la GM dal 45 al 37,7 per cento del mercato.

Zone e vie pedonali nei quartieri di Mosca

Tra non molto tutti i quartieri di Mosca (sono 33) dovrebbero disporre di una zona pedonale o di una via riservata ai pedoni. Lo ha reso noto l'agenzia di stampa «Novosti», precisando che il Consiglio cittadino ha indetto a questo scopo un concorso. Su 49 progetti presentati, la giuria ne ha scelti 18. Tra questi, uno prevede la trasformazione di spazi di transito nei centri in «zone di riposo» e la utilizzazione dei primi piani degli edifici per laboratori artigianali, negozi e servizi. Altri concorrenti hanno proposto la realizzazione di zone pedonali anche nei nuovi quartieri di abitazione intensiva.

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Che cosa succede con la patente quando interviene un'amnistia

Come è noto il D.P.R. 16 dicembre 1986 n. 865 ha di fatto sponso, per una serie di reati commessi fino a tutto l'8/6/86, l'amnistia e l'indulto. Dopo non poche discussioni, nel provvedimento di clemenza sono state escluse le lesioni colpose (anche quelle gravi e gravissime) conseguenti a sinistro stradale e sono stati esclusi gli omicidi colposi (fra l'altro, di competenza del Tribunale).

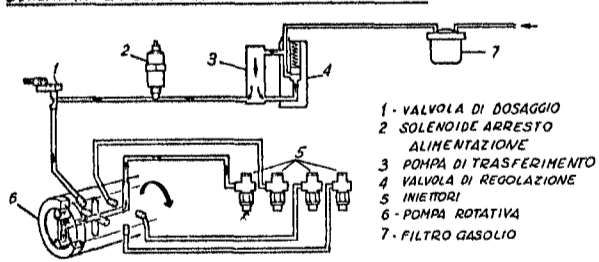
L'applicazione dell'amnistia alle lesioni colpose comporta automaticamente la non applicabilità della sanzione consistente nella sospensione della patente e, ove abbia in via cautelativa e preventiva provveduto il Prefetto, la possibilità di ottenere la revoca della disposta sospensione.

Con la legge 3 agosto 1978 n. 405, all'art. 11 era stata introdotta la norma, di carattere processuale e da valere anche per le future eventuali amnistie (nonché per l'amnistia precedente - D.P.R. 18/12/1981 n. 744) ove i processi fossero ancora pendenti, secondo la quale «la sospensione della patente del reato, anche se condannata dal fatto che l'imputato nei cinque anni successivi alla condanna dovrà astenersi dal commettere nuovi reati».

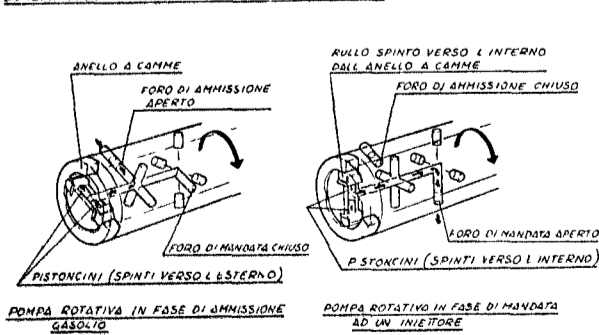
Il condono, invece, estingue semplicemente gli effetti della pena, nel senso che l'imputato non dovrà scontare la pena irrogata se questa è inferiore al massimo previsto dal condono. La formulazione dell'art. 11 della predetta legge 1987/405 sembrava escludere l'applicazione del beneficio nei casi in cui il Tribunale aveva dichiarata la condanna sospesa alle condizioni di legge.

La giurisprudenza con una interpretazione estensiva e giusta (sent. 2665 del 22/3/84 Corte di Cassazione) ha, invece, stabilito che «in tema di sospensione della patente di guida conseguente ad omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale, il Giudice, qualora abbia sospeso la pena pur interamente condonabile (ritenendo tale beneficio più favorevole al reo), dovrà procedere alla revoca o alla riduzione - in misura corrispondente all'entità del condono concesso o concedibile - della durata della menzionata sospensione della patente di guida».

SCHEMA IMPIANTO DI INIEZIONE CON POMPA ROTATIVA



SCHEMA DI FUNZIONAMENTO DI UNA POMPA ROTATIVA



CONOSCERE L'AUTO

Il motore: come si alimenta un Diesel

Nei motori Diesel il gasolio viene prelevato dal serbatoio per mezzo della pompa di alimentazione che lo invia ad un filtro a cartuccia e quindi alla pompa di iniezione da questa esso giunge sotto elevata pressione agli iniettori, tramite i quali viene spruzzato all'interno delle camere di combustione o delle camere ausiliarie. La presenza di un filtro è indispensabile per impedire che eventuali impurità, anche di dimensioni molto ridotte possano raggiungere la pompa di iniezione o gli iniettori pregiudicandone il funzionamento.

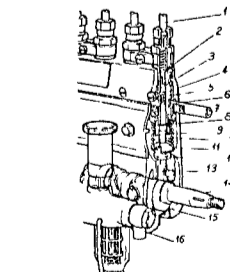
La pompa di iniezione può essere rotativa o in linea. Nel primo caso il circuito di alimentazione è dotato di una pompa di travaso di una valvola dosatrice (che regola la quantità di combustibile che deve essere inviata agli iniettori) e di una valvola regolatrice di pressione. Tutti questi organi sono generalmente alloggiati nel corpo della pompa di iniezione.

Quest'ultima durante il funzionamento svolge contemporaneamente due funzioni: quella di «pompare» il gasolio inviandolo sotto pressione agli iniettori e quella di distribuirlo facendolo giungere a ciascun iniettore al momento opportuno.

All'interno del corpo pompa che è dotato di un condotto di ammissione e di tanti condotti di mandata quanti sono gli iniettori vi è un rotore dotato di una canalizzazione assiale di un condotto di mandata e di tanti condotti di ammissione quanti sono gli iniettori (i condotti sono disposti radialmente sia nel rotore che nel corpo pompa).

La pompa vera e propria è costituita da un anello a camme (solidale col corpo pompa) e

da due pistoncini contrapposti alloggiati nel rotore. Molto diverse come funzionamento sono le pompe in linea, nelle quali vi è un «elemento pompante» per ogni iniettore. Un albero a camme aziona per mezzo di puntere a rullo, i pistoncini dei vari elementi pompanti. Ciascun pistoncino scorre in un cilindretto e pompa gasolio inviandolo all'iniettore ogni volta che sale verso il PMS il combustibile entra nel cilindretto allorché il pistoncino si



SCHEMA DI UN IMPIANTO DI INIEZIONE IN LINEA
1 - TUBO DI MANDATA GASOLIO
2 - VALVOLA DI MANDATA
3 - VALVOLA DI ARRESTO
4 - FILTRO GASOLIO
5 - POMPA DI TRASFERIMENTO
6 - VALVOLA DI REGOLAZIONE
7 - INIETORI
8 - POMPA ROTATIVA
9 - FILTRO GASOLIO

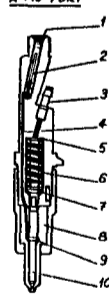
trova in prossimità del PMI, attraverso il foro di ammissione (praticato nella parete del cilindretto medesimo). Per variare la quantità di gasolio che viene inviata all'iniettore, si varia la corsa del pistoncino. Ciò si ottiene facendo ruotare sul proprio asse il pistoncino stesso, in modo da cambiare la posizione della scanalatura elicoidale in esso praticata e da scoprire quindi con maggior o minore anticipo il foro di «riflusso» (attraverso il quale il gasolio invece di venire «pompato» defluisce attraverso una tubazione di recupero).

Un iniettore è costituito da un corpo metallico in cui è alloggiato uno spillo che, quando la pressione del gasolio che ad esso viene inviato dalla pompa supera un determinato valore, si solleva vincendo la resistenza di una molla tarata, consente così la fuoriuscita del combustibile attraverso uno o più fori praticati nella estremità del «polverizzatore» (che si affaccia nella camera di combustione o nella camera ausiliaria).

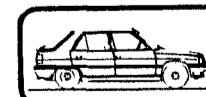
Perché l'impianto di iniezione possa funzionare correttamente, nel gasolio non vi devono essere bollicine d'aria. E per questo motivo che talvolta, ad esempio prima di avviare la prima volta un motore nuovo o dopo che si è rimasti senza gasolio) è necessario effettuare la disaerazione («spurgo») del circuito. Attualmente in molte vetture con motore Diesel la disaerazione avviene automaticamente azionando più volte il motorino di avviamento.

SEZIONE DI UN INIETORE

A RU' FORI



In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia
Disp. 1.20



RENAULT 11 DIESEL

RENAULT
Muoversi, oggi.