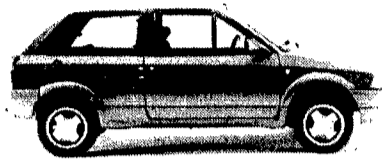
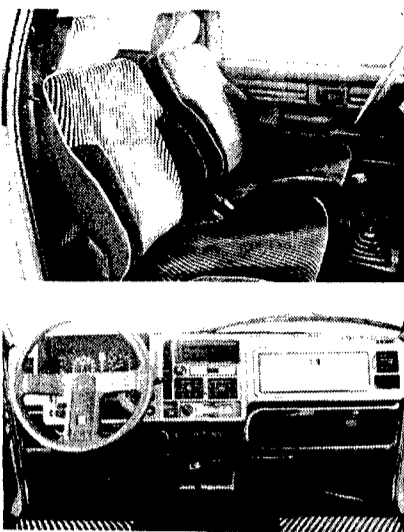


Una nuova versione porta a undici i modelli della piccola «rivoluzionaria» offerti in Italia



Qui sopra e sotto il titolo due viste della nuova Citroën AX GT. Nelle foto a lato l'interno della vettura e la plancia portastrumenti.



Citroën AX GT: confort ma prestazioni sportive

Continua la diversificazione dei modelli di maggior successo. La Citroën, che sul mercato italiano già offriva dieci differenti versioni della «rivoluzionaria» AX, ne ha messo in vendita una undicesima. Si tratta della GT che, prossima alla Sport in quanto a prestazioni, si presenta con allestimenti particolarmente confortevoli. Prezzo chiavi in mano: 13.153.460 lire.

FERNANDO STRAMBACI

L'obiettivo della Citroën Italia è dichiarato: «rafforzare la posizione della AX sul mercato, rispondendo ad una esigenza presente nel segmento delle vetture di gamma bassa, ossia quella di una vettura seducente per la linea compatta, per gli allestimenti e per le prestazioni». Ecco dunque questa versione GT che, pur presentandosi come stretta parente della Sport anche nella linea (si vedano il taglio dei parafranghi posteriori e il parafranghi anteriore), rivela la vocazione a diventare la macchina di chi ama le vetture veloci e scattanti, ma che non dimostrano troppo di esserlo. La AX GT è equipaggiata con un motore a 4 cilindri di 1300 cc che eroga una potenza di 85 CV DIN a 6400 giri/minuto. Un motore, quindi, almeno «tirato» di quello della Sport che, nonostante la cilindrata di 1294 cc, di CV ne eroga 94 a 6800 giri/minuto. Ciononostante le prestazioni della GT sono da sportiva. I suoi 11,8 kgm di coppia a 4000 giri/minuto le consentono di coprire il chilometro con partenza da fermo in poco più di 31 secondi e di passare da 0 a 100 Km/h in 9,9. La velocità massima dichiarata è di 180 Km/h, soltanto 6 Km/h meno della Sport. I consumi, secondo i dati della Casa e come per tutte le AX, anche per questa tre porte 5 po-

sti sono contenuti: in media 6,36 litri per 100 Km. Esternamente, oltre a quelli di cui si è detto, altri dettagli caratterizzano la versione GT della AX: fari di lunga portata incastrati nel parafranghi anteriore, ruote in lamiera grigia tipo AX Sport (ma con sovrapprezzo di 453.120 lire possono essere in lega leggera) con coprimozzi specifici, pneumatici larghi, antenna, retrovisori esterni e l'intelaiatura dei vetri laterali di colore nero. L'interno della GT è color antracite. Il cruscotto è nuovo per il colore e per la strumentazione (grossi quadranti per il contagiri e per il tachimetro) che è stata arricchita dalle spie pressione olio, livello acqua e olio e che presenta nuovi indicatori per la temperatura dell'acqua ed il livello del carburante. La forma dei sedili è la stessa di quelli della Sport, ma i rivestimenti, così come quelli di tutti gli interni sono più ricercati. Il volante, morbido, è a tre razze. Naturalmente, data la collocazione della GT nella gamma AX, numero e livello degli accessori di serie sono molto elevati tanto che vengono offerti in opzione, oltre alle ruote in lega, soltanto i vetri azzurrati (165.200 lire), la vernice nera (134.520 lire) o la vernice metallizzata (238.360 lire).



IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Il risarcimento e la svalutazione

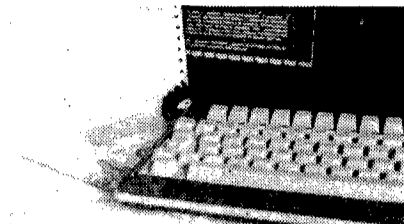
L'art. 22 della legge 990/69 obbliga il danneggiato a formulare all'assicuratore richiesta di risarcimento a mezzo lettera raccomandata con ricevuta di ritorno. Solo decorsi 60 giorni dalla ricezione di tale lettera il danneggiato può promuovere giudizio civile, nel caso l'assicuratore non l'avesse nel frattempo risarcito. È sorto problema se al danneggiato spetti la svalutazione monetaria eventuale intervenuta in tale

l'asso di tempo. Qualche assicuratore ha sostenuto di no, sul presupposto che tale periodo è da considerarsi di moratoria per l'assicuratore e tale da non far sorgere alcun diritto in testa al danneggiato. La Cassazione (Sez. III, 8 ottobre 1985, n. 4783) ha ritenuto il contrario, sostenendo che la disposizione legislativa dell'art. 22 non significa che il giudice, in sede di liquidazione del danno, non possa tener conto della svalutazione monetaria verificatasi in tale bimestre.

NAUTICA
GIANNI BOSCOLO

L'informatica sale pure sulle barche da diporto

L'informatica si è «imbarcata» da tempo sulle navi. Contamiglia, radar, ecoscandagli, centraline del vento. La conferma è venuta all'ultimo Salone di Genova, dove numerose sono state le novità presentate nel campo dell'informatica applicata alla navigazione professionale e anche a quella da diporto. Cominciamo con una delle applicazioni più originali: la documentazione nautica. La Nauticard di Roma ha presentato l'ultimo Telemap edito: il portolano della Liguria che va ad aggiungersi a quelli della Toscana, della Sardegna, del Lazio e della Campania. I portolani regionali Telemap vengono stampati a colori dal computer al momento della richiesta (oppure li può stampare il richiedente) e risultano pertanto aggiornati in tempo reale, evitando il possesso di documentazione superata.



Le carte «informatiche» della Nauticard viste sul monitor (foto sopra) e riprodotte sulla stampante.

Altro settore di applicazione ormai consolidato dei microcircuiti sono i radar. La Apel Mar di Lungobisagno ha presentato le ultime novità della giapponese Koden. Si tratta di una gamma di 5 radar denominata «MD 3700» con le seguenti caratteristiche: schermo tipo tv a 12 pollici ad alta definizione; numerose funzioni speciali tra cui le marche mobili elettroniche, le zone d'allarme anticollisione regolabili e la visualizzazione dei dati della posizione nave ricevuti dal Loran e da altri apparati di radio-navigazione. I modelli si differenziano per la portata, variabile da 32 a 96 miglia e per la potenza di trasmissione: da 3 a 25 kw.

Il Seapilot Micro è invece un pilota automatico della Sharp commercializzato dalla Generalmarine di Genova. La caratteristica peculiare di questo recente modello, racchiuso in un contenitore a tenuta stagna, sono la semplicità (possiede soltanto quattro pulsanti) e la compattezza. Un altro pilota automatico è il Cetrek 727 della Svama Divisione Nautica. Sistema a microprocessori, viene pubblicizzato come «completamente affidabile in qualsiasi condizione ambientale». Riceve gli impulsi direttamente dalla bussola Fluxgate incorporata, dal sensore del vento o da due sistemi navigazionali a scelta.

Un pilota automatico è pure commercializzato dalla Deck Marine di Milano: si tratta di un prodotto Autohelm, il maggiore produttore mondiale di autopiloti, e porta la sigla 6000. Si tratta di un sistema sofisticato che permette il controllo delle funzioni del pilota da ogni angolo della barca: infatti oltre all'unità di

controllo della timoneria è possibile collocare un'altra sul tavolo da carteggio ed eventualmente una terza. Il sistema è completato da una gamma di accessori quali il comando a distanza, l'interfaccia per il Loran, l'indicatore dell'angolo di barra, il timone a vento, l'allarme ausiliario.

Infine una bussola digitale: è della Nasa Marine ed è commercializzata dalla ditta Mazzeo di Cesenatico. Si tratta di una bussola elettronica controllata da un minicomputer, dispone di un display digitale e può essere montata nelle posizioni più convenienti, mentre il sensore può essere tenuto lontano dalle possibili fonti di disturbo magnetico. Sul display viene visualizzato anche il fuorivento in gradi.

Un Renault V.I. da cantiere realizzato per l'Italia



La Renault Veicoli Industriali ha studiato e realizzato, appositamente per il mercato italiano, un nuovo veicolo da cantiere. Si tratta del «Ri 357 6x4» (nella foto), disponibile nelle versioni autotelaio e trattore per semirimorchi. Questo mezzo è equipaggiato con un motore 6 cilindri in linea turbo intercooler da 12024 cc, eroga 359 CV e in grado di fornire una coppia massima di 165 kgm a 1200 giri/m. Il cabinato è omologato per un peso totale di 33 tonnellate; la versione trattore con semirimorchio a due assi può formare un autoarticolato «mezzo d'opera» con un peso complessivo di 56 tonnellate. Nell'uno e nell'altro tipo la cabina è corta, intonata alle caratteristiche operative del veicolo.

Per le Audi sale a 10 anni la garanzia anticorrosione

L'Audi ha portato a 10 anni la garanzia contro la corrosione passante per tutte le sue autovetture immatricolate per la prima volta in Europa dal 2 gennaio di quest'anno. L'Audi non condiziona questa garanzia, né quella di tre anni per la verniciatura, a particolari obblighi dell'utente come controlli periodici, trattamenti successivi o particolari verifiche nel corso delle ispezioni annuali presso le officine autorizzate. La garanzia rimane valida anche in caso di incidenti, a condizione che le riparazioni alla carrozzeria vengano eseguite tempestivamente, con parti di ricambio originali e presso concessionari e carrozzerie autorizzati. È la prima volta che, nel mondo, una garanzia di questo genere viene offerta per automobili costruite in grande serie.



Il «DAF 95» proclamato «Camion dell'Anno '88»

«Camion dell'Anno 1988» è il «DAF 95» (nella foto) commercializzato soltanto nell'agosto scorso. La giuria lo ha premiato sottolineandone l'economia nei consumi di carburante e l'ergonomia della cabina, considerata un esempio di avanguardia nel settore.

Grazie anche al «fattore 1992»

L'Iveco va forte in Europa ma rallenta sul nostro mercato

La rassegna ginevrina del veicolo industriale è stata l'occasione per un bilancio del settore nel 1987. Bilancio positivo anche se, ad apertura del Salone, non erano ancora disponibili i dati definitivi: oltre 400 mila veicoli industriali

venduti, con un incremento del 14 per cento rispetto all'anno precedente. Gli esperti del ramo hanno fatto rilevare che questo risultato è conseguenza: dell'au-



L'Iveco 250.30 6x4/4 ha assale centrale, due assi sterzanti e due motori. Risponde bene alle esigenze del mercato elvetico.

mento volume di merci da trasportare e quindi della necessità di svecciare il parco dei veicoli, non rinnovato negli anni di stagnazione; dell'influenza del «fattore 1992», anno in cui è prevista l'abolizione delle dogane fra i paesi della Cee, che ha determinato una accelerazione nel rafforzamento dei parchi di autoveicoli; dell'entrata nel Mercato comune di Spagna e Portogallo, paesi dove si sono registrati tra i più consistenti incrementi nel parco dei mezzi di trasporto da 3,5 tonnellate. Di questa situazione ha beneficiato particolarmente l'Iveco, che negli ultimi due o tre anni ha introdotto sul mercato novità come il Turbostar (ora disponibile anche con motorizzazione da 360 CV) il Turbo Daily e i veicoli della gamma Zeta e Turbo Zeta. Lo dimostra il fatto che l'Iveco ha chiuso il 1987 con 115.000 veicoli venduti a livello mondiale e che i suoi incrementi di vendite sono stati, in Europa, generalmente superiori agli incrementi medi.

In Francia, infatti, di fronte a una «espansione del mercato del 15,6 per cento, la quota Iveco è passata dal 17,3 al 18,7; in Germania dal 12 al 12,7 per cento con una domanda cresciuta dell'8 per cento. In Gran Bretagna la quota di mercato (e qui ha giocato l'accordo con la Ford) passa dal 4,3 al 4,6 per cento. Eccezione, negativa, l'Italia dove, a fronte di un incremento delle vendite Iveco in numero assoluto, si è registrata una flessione in percentuale della sua pur robustissima quota di mercato, passata dal 65 al 60,3 per cento.

La ricerca tecnica in campo automobilistico si muove verso lo sviluppo di dispositivi che consentano un totale controllo della trazione della vettura, sia attraverso sistemi antibloccaggio atti a garantirne la stabilità in frenata, sia per mezzo di sistemi meccanici o elettronici che evitano lo slittamento delle ruote motrici, dovuto ad un eccesso di coppia applicata in relazione alle condizioni di attrito vol-

questa è la risultante (R) di due forze agenti sul piano longitudinale - la coppia motrice (A) erogata dal motore e la coppia frenante (B) - e di una forza agente sul piano trasversale, cioè la spinta laterale in curva. È evidente che su una ruota non motrice agiscono soltanto le forze B e C. Se in una data situazione di marcia la risultante (R) fuoriesce dal cerchio, inesorabilmente la ruota slitterà o

CONOSCERE L'AUTO

Trasmissione e sistemi di controllo trazione

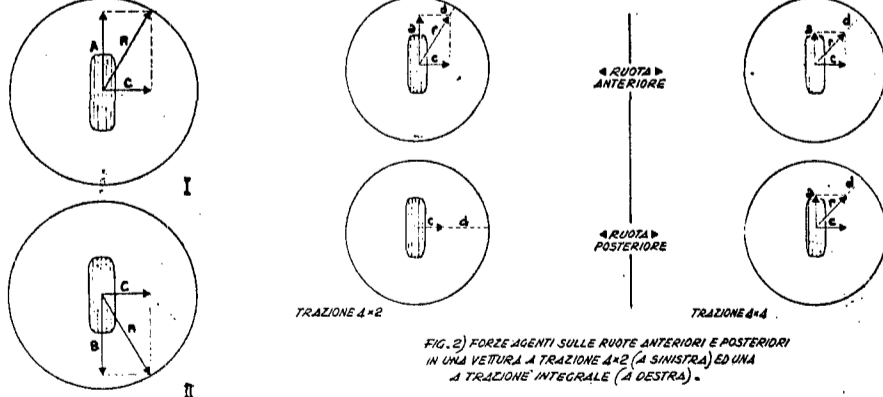
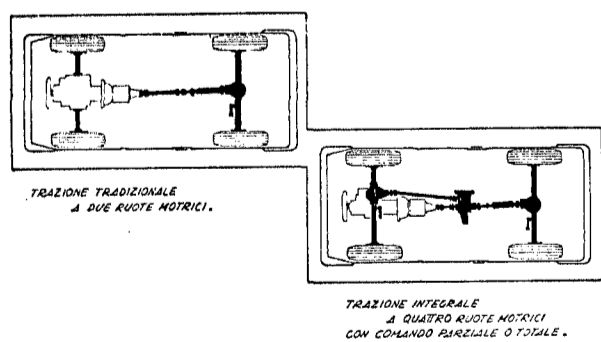


FIG. 1) IL CERCHIO DI KAMM RELATIVO AD UNA SITUAZIONE DI MARCIA IN CURVA (I) E DI FRENATA IN CURVA (II). IN ENTRAMBI I CASI LA RISULTANTE R STA A RAPPRESENTARE IL LIMITE DI ADERENZA DELLA RUOTA, FRUITO DELLA COMBINAZIONE TRA LE FORZE LONGITUDINALI E TRASVERSALI AGENTI SU DI ESSA.

vente con il fondo stradale. In tale direzione va anche, ad esempio, il ricorso alla trazione integrale che, consentendo di ripartire la coppia motrice tra quattro ruote anziché due, allontana il pericolo di una perdita di aderenza e quindi di un pattinamento.

si bloccherà, a causa delle eccessive forze ad essa applicate. Tecnicamente non è possibile aumentare il raggio del cerchio, né agire sulla spinta laterale, che è unicamente funzione della velocità alla quale la curva viene affrontata. Per poter allontanare il pericolo occorrono quindi sistemi in grado di intervenire sulle forze longitudinali, riducendole automaticamente. Tale è, ad esempio, il principio ispiratore di sistemi come l'ABS, che hanno pienamente risolto i problemi di bloccaggio delle ruote in frenata.

In relazione alla coppia erogata dal motore, allo stesso modo, si vuole evitare che alle ruote motrici pervenga una forza (A) tale da far sì che la risultante (R) fuoriesca dal cerchio, in altre parole che si verifichi uno slittamento. Un miglioramento radicale viene ottenuto con l'adozione della trazione integrale. Su ognuna delle quattro ruote motrici, infatti, viene applicata in ogni condizione una coppia pari a circa la metà di quella che agisce sulle due ruote motrici di una tradizionale 4x2.

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 2.7

RENAULT SUPERCINQUE GT TURBO RENAULT Muoversi, oggi.