



Commercializzata in contemporanea con l'introduzione di una nuova versione 1.7 i.e.

E' tutta ecologica la gamma delle Alfa Romeo 33 rinnovate

In coincidenza con la commercializzazione della gamma 33 rinnovata, l'Alfa Romeo ha ritoccato, al rialzo naturalmente, tutto il listino. Mediamente si tratta di un aumento dell'1 per cento, il che significa, per limitarci al modello base della 33, che questa è a listino a 70 mila lire in più della versione precedente. Il modello nuovo della gamma 33, la 1.7 i.e., costa, chiavi in mano, 18.836.340 lire.

FERNANDO STRAMBACI

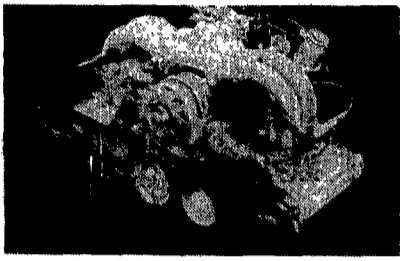
Il rialzo dell'intero listino di una Marca, proprio nel momento in cui si procede al lancio di una gamma rinnovata, è una coincidenza che in genere le Case tendono ad evitare. Annulla, infatti, sia pure parzialmente, l'effetto proporzionale sul modello. All'Alfa Romeo, evidentemente, non se ne sono preoccupati più di tanto. Visto che in questo periodo il mercato «irra» (nei primi quattro mesi dell'88 sono state 41.196 le vetture consegnate in Italia e all'estero, con un incremento del 5,4 per cento rispetto al 1987 che già aveva registrato, per il mercato italiano, un incremento del 42,5 per cento sull'86) hanno sacrificato, ad un immediato maggior guadagno, la possibilità di rendere più vivaci le richieste delle 33 affinate.

Solo elemento di richiamo, anche se l'1 per cento di aumento è inferiore al maggior valore delle nuove versioni della 33, resta così la comparazione della gamma di un nuovo modello, l'Alfa 33 1.7 i.e.

Questa nuova versione, che ha un prezzo di listino di 15.260.000 lire, alle quali vanno aggiunte l'iva e le spese di messa su strada, sembra avere il suo punto di forza nel fatto che, tra tutte le 33 a benzina (sei versioni) disponibili sul mercato, è quella che denota i «minori» consumi, pur avendo prestazioni inferiori rispetto a quelle della 1.7 Quadrifoglio Verde benzina.

L'Alfa Romeo, contrariamente alle consuetudini, non soltanto non ha organizzato le prove delle vetture della nuova gamma 33, ma non le ha neppure fatte vedere, per cui ne riferiamo sulla base della documentazione fornita dall'ufficio stampa della casa, che dedica lo spazio maggiore alla nuova 33 1.7 iniezione.

Questa nuova versione con motore boxer di 1712, dicono dunque all'Alfa, si affianca al vertice della gamma 33 alla sportiva 1.7 Quadrifoglio Verde. Pur avvicinandosi sensibilmente a quest'ultima per potenza e prestazioni di punta (110 cv a 5800 giri e 188 km/h a fronte dei 118 cv a 5800 giri



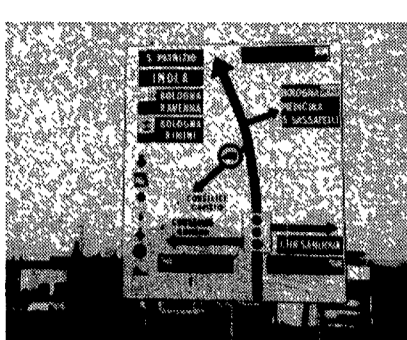
Il motore dell'Alfa 33 1.7 i.e. e una vista su strada del nuovo modello. Nella foto sopra il titolo: le sigle di identificazione delle varie versioni della gamma.

con carburante Eurosuper 95 RON (benzina verde) pur potendo funzionare perfettamente anche con benzina additivata al piombo. Un contributo alle campagne ecologiche, destinato però a rimanere fine a se stesso sino a che la «benzina verde», oltre che essere di difficile reperibilità, continuerà a costare più cara di quella additivata al

piombo. Sulla nuova gamma 33, in forma ancora l'Alfa, sono state introdotte alcune modifiche agli organi di trasmissione del moto. In particolare è migliorata la capacità di accelerazione della 33 1.5 4x4.

Per quel che si riferisce alla carrozzeria, la nuova versione 1.7 i.e. è caratterizzata esteriormente da: paraurti color grigio ardesia, un piccolo spoiler nero sotto il paraurti anteriore, fasce aerodinamiche (minigonne) sotto porta, strisce bicolori in fiancata. Tutte le versioni della nuova gamma Alfa 33 hanno beneficiato di modifiche alla calandra, hanno vetri atermici azzurrati e nuove scritte distintive del modello. Inoltre, per tutte le versioni, predisposizione autoradio e un'unica chiave per tutte le serrature.

Per la nuova gamma dell'Alfa 33 sono previsti quattro livelli di allestimenti e di dotazioni. In particolare, per le versioni con motorizzazioni 1.3 e 1.5 sono adottati nuovi rivestimenti interni in tessuto quadrato e per le versioni 1.7 i.e. e 1.8 TD nuovi rivestimenti in velluto, con disegno principe di Galles nelle zone di appoggio dei sedili, in tinta unita per le fasce laterali dei sedili e per gli schienali. Invariati, invece, gli allestimenti interni della 1.7 Quadrifoglio Verde.



Un esempio di cartello della segnaletica stradale che può ingenerare confusione o che comunque può costringere a rallentare per le troppe indicazioni contenute.

Siamo in ritardo anche nel campo della segnaletica

Che a segnalario sia la 3M, un'azienda che dalla soluzione del problema può trarre rilevanti vantaggi commerciali, non mette in discussione il fatto che anche nel campo della segnaletica stradale in Italia siamo paurosamente in ritardo e che ciò comporta un rilevante contributo alla sinistralità stradale. D'altra parte basta viaggiare sulle strade italiane per rendersene conto: cartelli disposti senza alcun raziocinio, segnali resi praticamente illeggibili dai vandali o dall'usura del tempo, tabelle che invece di aiutare e «dirigere» l'utente della strada lo mettono in difficoltà per il troppo elevato numero di indicazioni che contengono. Queste, ed altre cose ancora, sono state studiate e sistematizzate in un dossier «Segnaletica e sicurezza», che la 3M ha messo a disposizione della stampa, a conclusione di seminari con tecnici ed esperti, svolti su questo tema al campo prove 3M di Vignate.

Con 14 milioni si può avere l'automobile per le gare

La Peugeot continua a collezionare vittorie nei Rally, ma riserva anche una particolare attenzione ai giovani piloti più promettenti che partecipano al Trofeo Peugeot o che gareggiano da privati nelle varie formule. E proprio per facilitare questi giovani, oltre che, naturalmente, per rendere popolare il proprio marchio, che la Peugeot Italia ha realizzato, in collaborazione con Italtelnicca e Sparco, un kit di allestimento gara per la Peugeot 205 Rally. Il kit (nella foto) comprende: roll-bar a gabbia in acciaio, paracoppia in duraluminio, barra accoppiamento duomi in acciaio, due coppie di ganci fermacofani, kit impianto di estinzione gruppo N, estintore brandeggiabile da 3 kg, lampada leggi notte, parastruzzi posteriori, quattro cerchi 5,5 x 13. Il kit costa 650 mila lire, più Iva, ed è riservato agli iscritti al Trofeo Peugeot. Con meno di 14 milioni si ha la 205 Rally pronta per le gare.

La mobilità metropolitana e la sicurezza a Stresa '88

La 44ª Conferenza del traffico e della circolazione si svolgerà quest'anno, dal 5 al 7 ottobre, nella tradizionale sede di Stresa. Il tema di Stresa '88 è: «Mobilità metropolitana e sicurezza stradale: la sfida del futuro». Sono previste relazioni su: Città/Comune e Città/metropoli, Strumenti di intervento sui sistemi di trasporto, Trasporto individuale e parcheggi, Trasporti collettivi e loro funzionalità. Seguiranno «tavole rotonde» sulla sicurezza stradale, sull'educazione alla sicurezza, sulle tecnologie dell'informazione e sulla cultura italiana di fronte ai problemi della mobilità nelle realtà metropolitane emergenti.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Un elemento di chiarezza

Non è infrequente il caso (in presenza di un'azione civile di risarcimento promossa da un danneggiato) che l'assicuratore, costituendosi in giudizio, eccepisca la prescrizione di un giudizio penale relativo al fatto che ha causato il danno e chieda la sospensione del giudizio civile in attesa della definizione di quest'ultimo.

La eccezione viene sollevata spesso per paralizzare l'azione civile quando il danneggiato non ha interesse diretto al processo (come, ad esempio, essendo trasportato, ha diritto al risarcimento per via del contratto di trasporto, sia pure a titolo gratuito o oneroso, o quando ha rinunciato a proporre querela per averne il fatto altri (danneggiati), ritardando in tal modo il pagamento delle aspettative dovute. E non è raro che il magistrato, un po' perché convinto della giustizia della richiesta, un po' perché vuole eliminare dal suo ruolo un procedimento civile, finisca per aderire alla richiesta di sospensione, senza porsi il problema se, dal punto di vista strettamente giuridico, il procedimento penale è da considerarsi «pendente».

Se un'impresa assicurativa viene posta in liquidazione coatta amministrativa, il danneggiato che intende promuovere giudizio civile di risarcimento deve convenire in giudizio, secondo la disciplina degli art. 19 e seguenti della legge 990 del 1968, l'impresa designata per la liquidazione dei sinistri per conto del fondo di garanzia delle vittime della strada, e non l'impresa che ha la legittimazione passiva.

Il commissario liquidatore designato dal ministero dell'Interno, pur essendo «dissconsortito» necessario e pur dovendo, pertanto, essere convenuto in giudizio, e malgrado sia tenuto a provvedere alla liquidazione delle perdite anche per conto del fondo di garanzia, non esclude che l'unico soggetto obbligato al versamento di quanto dovuto al danneggiato rimanga sempre l'impresa designata.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

In Italia si continua a leggere poco ma le riviste marinare hanno un mercato

In Italia si legge poco. Sembrano fare eccezione i lettori di riviste di mare e barche. Una ventina di pubblicazioni si dividono un mercato di circa un milione di appassionati, almeno stando alle dichiarazioni degli editori. Prezzi oscillanti tra le 3.500 e le 6 mila lire, l'informazione azzurra vanta alcune testate leader, presenti da anni sul mercato. Un'informazione molto specializzata: c'è la rivista per il gommone, per il sub, per il velista. Il tutto confezionato con abbondanza di foto, pubblicità ed inserti redazionali. Negli ultimi anni qualcosa si è mosso in questo settore, e sono comparse alcune novità.

Da quattro anni è in edicola «Bolina», rivolta ai velisti dai mezzi contenuti. Articoli molto tecnici e documentati, qualche racconto di esperienze nautiche ed una buona attenzione ai problemi ecologici. Prezzo assolutamente concorrenziale (3500 lire a numero, mensile), pochissime foto in bianco e nero, molto disegno.

Per il diportista, sia a vela che a motore, da due anni si trova in edicola «Yachting Digest», cadenza bimensile, prezzo 5 mila lire. Il giornale, diretto da Riccardo Villorosa, tenta di legare testo e foto, offrire consigli utili ai proprietari di barca, trasmettere qualche elemento di cultura nautica.

Superpatinata, fotografie di grande effetto e qualità, ampio respiro su tutto ciò che è mare, «Aqua» è un po' l'«Airon» azzurro. Non a caso è stata pensata da Egidio Gavazzi, che l'ha avviata tre anni fa. Reportage raffinati, prevalentemente stranieri, la rivista ha indubbiamente un taglio naturalista. Falita l'avventura parlamentare nelle file repubblicane, e scaduti i contratti pubblicitari, Gavazzi ha passato la mano al ventiduenne Mario Orlandi, che è anche direttore del «Giornale della

vela». L'intento sembra quello di non scostarsi dalla linea editoriale precedente. Ultima nata «il mare», filiazione della Libera del mare di Roma, diretta con grande intelligenza da Giulia D'Angelo Trentadue pagine (2.500 lire a numero), senza fotografie ma con illustrazioni a tratto di grande raffinatezza iconografica, la rivista intende «contribuire» al sorgere di una cultura del mare. La passione e l'intelligenza sono molte, i mezzi, invece, pochi. Ne esce un prodotto pregevole come qualità ma «rariato» nei contenuti. Il modello a cui si ispira è «Le Chasse-mare», prestigiosa rivista francese nata nel '81. Ma oltre i mezzi (ed il pubblico), si sa, sono tutt'altra cosa. Un circolo vizioso.

Nelle automobili sono oggi numerosissimi i dispositivi e gli accessori che funzionano elettricamente; anche per questo motivo gli impianti elettrici spesso sembrano molto complessi.

In realtà, i principi di funzionamento dei componenti sono semplici ed i vari circuiti sembrano essere qualcosa di misterioso, principalmente a causa del fatto che essa è invisibile. Ne ricorderemo qui le generalità, ma si deve però osservare che neppure il vento, ad esempio, può essere visto; gli effetti del suo passaggio, come di quello della corrente elettrica, sono però chiaramente osservabili (e le cause sono ben note).

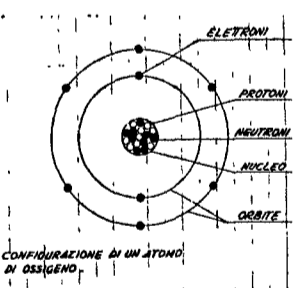
L'elettricità, come si sa, è in effetti presente in qualunque corpo. Gli atomi che compongono tutte le sostanze (siano esse liquide, solide o gassose) sono infatti a loro volta composti da particelle elementari denominate neutroni, protoni ed elettroni. Questi ultimi sono dotati di una carica elettrica negativa che è in perfetto equilibrio con quella positiva dei protoni.

Gli elettroni si muovono in orbite a una considerevole distanza dal nucleo (che è formato da protoni e neutroni). Queste particelle elementari sono perfettamente uguali per gli atomi di qualunque elemento (variano infatti solo il loro numero e la loro disposizione).

Per convenzione, si considera che il flusso di corrente elettrica in un circuito abbia luogo dal polo positivo a quello negativo; in realtà gli elettroni si muovono però proprio in senso opposto!

Per meglio chiarire alcuni concetti si possono fare vari paragoni tra l'elettricità e l'idraulica. La quantità di acqua che passa in un tubo nell'unità di tempo si misura in litri al secondo e viene detta «portata»; il flusso degli elettroni (ovvero l'intensità di corrente) viene misurato in Ampere.

La «tensione» è una sorta di pressione elettrica che «spinge» gli elettroni in un determina-



CONFIGURAZIONE DI UN ATOMO DI OSSIGENO.

La corrente elettrica non è altro che un flusso di elettroni, che ha luogo lungo un materiale conduttore, sotto la «pressione» dovuta a una certa differenza di potenziale tensione. In pratica, quindi, si tratta di cariche elementari negative che fluiscono.

A seconda della loro struttura elementare, vi sono materiali in grado di condurre la corrente ed altri che non la conducono (isolanti). Si ricordi che gli elettroni si muovono anche quando non vi è alcun passaggio di corrente, solo che in tal caso i loro spostamenti sono casuali e non avvengono in una direzione definita.

Per convenzione, si considera che il flusso di corrente elettrica in un circuito abbia luogo dal polo positivo a quello negativo; in realtà gli elettroni si muovono però proprio in senso opposto!

Per meglio chiarire alcuni concetti si possono fare vari paragoni tra l'elettricità e l'idraulica. La quantità di acqua che passa in un tubo nell'unità di tempo si misura in litri al secondo e viene detta «portata»; il flusso degli elettroni (ovvero l'intensità di corrente) viene misurato in Ampere.

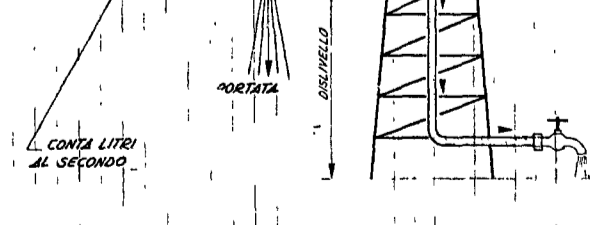
La «tensione» è una sorta di pressione elettrica che «spinge» gli elettroni in un determina-

CONOSCERE L'AUTO Principi di funzionamento dell'impianto elettrico

senso, causandone il flusso, proprio come la pressione idraulica (determinata ad esempio da un dislivello) spinge l'acqua a muoversi in una data direzione, dando origine a una corrente.

Quando l'acqua scorre all'interno di un tubo, vi è una certa resistenza al flusso; analogamente in qualunque conduttore la corrente elettrica incontra una certa «resistenza» (che dipende dal materiale, dalla sezione di passaggio e dalla lunghezza).

La tensione viene misurata in Volts (V) e la resistenza in Ohm (Ω). Queste due grandezze sono legate tra di loro ed alla intensità di cor-



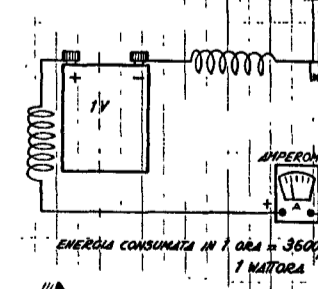
rente dalla relazione: $I = V/R$ (legge di Ohm) $E = I \cdot R$. In ogni circuito, quindi, per una data resistenza la quantità di corrente che passa è proporzionale alla tensione.

Così, ad esempio, se in un avvolgimento alimentato da una batteria a 12 volt passa una corrente di 1,5 ampere, la resistenza dell'avvolgimento stesso è pari a $8 R = V/I$. Questo equivale a dire che se la resistenza di un circuito aumenta mentre la tensione rimane costante, si ha un minore passaggio di corrente.

Un Joule (J) è uguale al lavoro compiuto in un secondo da una corrente di un ampere, con una tensione di un volt, che passa in un dispositivo elettrico ($J = I \cdot A \cdot V \cdot t$). Poiché la potenza è uguale al lavoro compiuto nell'unità di tempo, ne consegue che un watt (W) è uguale a 1 J/s. Quindi $1 W = 1 V \cdot 1 A$.

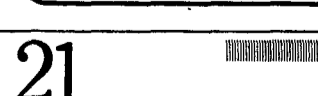
Un Joule (J) è uguale al lavoro compiuto in un secondo da una corrente di un ampere, con una tensione di un volt, che passa in un dispositivo elettrico ($J = I \cdot A \cdot V \cdot t$). Poiché la potenza è uguale al lavoro compiuto nell'unità di tempo, ne consegue che un watt (W) è uguale a 1 J/s. Quindi $1 W = 1 V \cdot 1 A$.

Così se, ad esempio, in un dispositivo alimentato da una batteria a 12 volt si ha un assorbimento di 5 ampere, la potenza del dispositivo è di 60 watt ($W = V \cdot I$).



ENERGIA CONSUMATA IN 1 ORE = 3600 SEC 1 WATTORA

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 7.1



RENAULT Muoversi, oggi.