

Saranno in vendita da sabato ed hanno tutti i numeri per imporsi anche se il Diesel è in crisi

Le Citroën AX a gasolio brillanti e parsimoniose

Da sabato la Citroën Italia mette in vendita le AX con motore Diesel che hanno già avuto una favorevole accoglienza in Francia. Da noi queste auto appaiono interessanti per il favorevole rapporto tra qualità, prestazioni e prezzo, oltre che per le ridotte spese di gestione che tanto hanno influito nel determinare la crisi delle auto a gasolio, che oggi rappresentano poco più del 18 per cento del nostro mercato.

FERNANDO STRAMBACI

Vuoi le strade scelte per la prova (quelle del Chianti), vuoi le modeste dimensioni della macchina (meno di tre metri e mezzo di lunghezza, 3.495 mm per la precisione), vuoi il favorevolissimo rapporto peso/potenza (13,4 kg/cv per la cinque porte), fatto è che da tempo non ci eravamo tanto divertiti durante la prova di un nuovo modello. Il merito è della AX Diesel, che la Citroën Italia metterà in vendita da sabato prossimo a 12.647 mila lire (chiavi in mano) nella versione 14 RD tre porte e a 13.958 mila lire nella più accessoriata versione 14 RTD a cinque porte.

Questa berlina arriva sul mercato in un momento certo non favorevole per le automobili con motore a gasolio, eppure proprio il suo propulsore (un Diesel di 1.360 e 53 cv), derivato dal motore a benzina della stessa cilindrata, è il suo maggiore punto di forza. Consente, infatti, prestazioni di tutto rispetto (da 0 a 400 metri in 18,9 secondi, da 0 a 1.000 metri in 36,2 secondi, da 0 a 100 km/h in 14,3 secondi, 155 km/h di velocità massima) secondo i dati di omologazione, ma soprattutto valorizza le qualità di economicità che hanno fatto da noi la fortuna, sia pure ostacolata dalla super-tassa, delle auto con motore Diesel.

Con le AX 14 RD e 14 RTD si possono coprire 20 chilometri con un litro di gasolio ai 120 orari, addirittura 27,7 chilometri ai 90 orari e nel ciclo urbano 5,2 litri di carburante bastano per viaggiare per 100 chilometri. Ciò significa che, nonostante la tassa di possesso e la super-tassa sui Diesel (che per la AX, che rientra nella fascia dei 15 cv fiscali, si limita a 444.800 lire l'anno) le AX RD e RTD possono essere ancora molto interessanti per chi ogni anno macina migliaia di chilometri, perché le tasse e il maggiore prezzo delle auto con motore Diesel si ammortizzano con la AX dopo soli 11.700 chilometri.

Un'auto conveniente sotto l'aspetto economico, dunque, ma anche piacevole da guidare, come si diceva. La potenza di 53 cv a 5.000 giri/minuto di 5,13 metri quadrati, superficie vetrata da 220 (5 porte) a 237 decimetri quadrati (3 porte), volume del bagagliaio modulare da 273 a 685 decimetri cubi. Allestimenti di buon livello, soprattutto nella versione 5 porte che, oltre ad averli azzerati come nella tre porte, ha pure i vetri elettrici di serie.

La guidabilità di queste Diesel, come s'è accennato, è molto buona e non disturba una certa lieve tendenza al sottosterzo e a un certo coricamento in curva sul misto veloce. Lo sterzo, a pignone e cremagliera, è leggero e preciso. Il cambio, a cinque rapporti, è rapido e di facile innesto. Molto buono anche il sistema frenante, con servofreno a depressione e due circuiti separati, disposti ad X, che alimentano i freni a disco anteriori e a tamburo posteriori.

Alla Citroën Italia prevedono di poter vendere da noi in un anno almeno diecimila AX con motore Diesel, soprattutto in versione TRD, anche se la crisi del Diesel ha interessato soprattutto le «piccole».



Nella foto sopra il titolo la Citroën AX nella versione TRD fotografata su strada. Qui sopra due viste dell'interno della vettura.

Per il resto, la Citroën AX Diesel hanno tutte le caratteristiche positive delle versioni a benzina: superficie abitabile di 13,13 metri quadrati, superficie vetrata da 220 (5 porte) a 237 decimetri quadrati (3 porte), volume del bagagliaio modulare da 273 a 685 decimetri cubi. Allestimenti di buon livello, soprattutto nella versione 5 porte che, oltre ad averli azzerati come nella tre porte, ha pure i vetri elettrici di serie.

La guidabilità di queste Diesel, come s'è accennato, è molto buona e non disturba una certa lieve tendenza al sottosterzo e a un certo coricamento in curva sul misto veloce. Lo sterzo, a pignone e cremagliera, è leggero e preciso. Il cambio, a cinque rapporti, è rapido e di facile innesto. Molto buono anche il sistema frenante, con servofreno a depressione e due circuiti separati, disposti ad X, che alimentano i freni a disco anteriori e a tamburo posteriori.

Alla Citroën Italia prevedono di poter vendere da noi in un anno almeno diecimila AX con motore Diesel, soprattutto in versione TRD, anche se la crisi del Diesel ha interessato soprattutto le «piccole».

La BMW commercializzerà l'anno prossimo la sua nuova moto sportiva K1

Una K100 «incattivita»

La K 1, la nuova sportiva a due ruote della Bmw, sarà commercializzata nel corso dell'anno prossimo. Dispone di 100 cv e sviluppa una velocità massima superiore ai 230 orari, che sono pochi per contrastare le sportivissime moto giapponesi, ma sufficienti per consentire e mantenere il «piacere della guida» tipico delle moto Bmw.

UGO DALLO

Periodicamente la Bmw, se ne serve di una sezione due ruote, ci stupisce per il coraggio col quale propone soluzioni innovative, pur nel rispetto di tradizioni e di una filosofia dell'andare in moto, che fa dei suoi prodotti qualcosa di veramente unico. Così è stato nel 1974 con la R 90S dotata di cupolino, orologio e voltmetro di serie, nel 1976 con la R 100 RS prima moto di serie carenata, nel 1983 con la K 100 dotata di un motore a quattro cilindri inclinato a 90 gradi e controllato elettronicamente.

Quest'anno, a Colonia, è stata presentata la K 1, moto sportiva dalla linea inconsueta per una Bmw. La K 1 è la versione «incattivita» della K 100. Rivettata e corretta per quanto riguarda telaio, ruote, sospensioni, freni, assetto, carenatura e motore, la nuova moto si distacca, tutto sommato, nettamente dalla progenitrice.

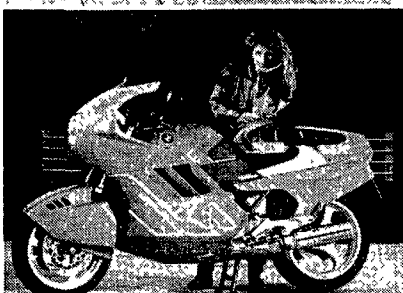
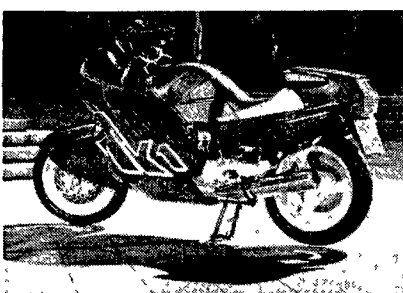
Costruite in oltre 70.000 esemplari, dall'83 ad oggi, le K 100 nelle varie versioni escono dallo stabilimento di Berlino Spandau. E costituiscono un grande successo di vendita, nonostante il drastico ridimensionamento del mercato motociclistico mondiale. Infatti, se in valore assoluto le vendite sono diminuite, è altresì vero che le quote percentuali di Bmw, in rapporto alle vendite totali di motociclette, sono aumentate sensibilmente.

Tomando alla K 1, la Casa

definisce la nuova moto «una sportiva senza compromessi». Lo è al punto che non è possibile montare le motovaligie, quantunque siano presenti due ripostigli da 6 litri ciascuno, con chiave, ricavati nella parte posteriore. Nell'aspetto non lascia dubbi sull'impiego preferenziale. La sella è monoposto e soltanto asportando il codino è possibile trasportare un passeggero. La carenatura è stata studiata nella galleria del vento con un duplice obiettivo: migliorare il profilo aerodinamico ed assicurare una ottima protezione del pilota dal vento della corsa e dagli agenti atmosferici. Anche la posizione di guida è stata modificata in funzione sportiva.

Nuovo il telaio in tubi di maggior diametro rispetto alla K 100 e diversa la geometria di sterzo, per una più accentratata maneggevolezza. Ora è più stabile, in velocità, grazie ad un forcellone più lungo di 70 mm. Nuove le sospensioni, posteriormente la «paralever» progressiva già adottata sui modelli enduro ed anteriormente una nuova forcella Marzocchi con steli da 41,7 mm.

I freni Brembo constano ora di dischi flottanti da 305 mm di diametro e 5 mm di spessore, con pinze a quattro pistoncini. Prima moto al mondo, la Bmw, (serie K 100 e K 1) è offerta con sistema antibloccaggio Abs, optional.



La sportivissima BMW K1 senza e con il «codino».

È interessante rilevare che metà di queste moto vengono richieste con Abs dalla clientela tedesca.

Il motore di 987 cc, dotato di quattro valvole per cilindro e alleggerito nelle parti interne in movimento, sviluppa 100 cv a 8000 giri/min. Un'unica centralina elettronica, contrantrame alle K 100 ove ne sono presenti due, controlla l'accensione ed iniezione, come per le auto della stessa Casa.

La velocità massima della K 1 è superiore ai 230 orari, troppi per un uso stradale ma troppo pochi per gli «smantoni» che comprano le sportive giapponesi da 270 orari. D'altronde, in Germania c'è il limite massimo di 100 cv, per le motociclette e la Bmw ha scelto di mantenerlo sulle moto esportate. La casa tedesca ritiene, infatti, che i dati prestazionali della K 1 siano più che sufficienti per una guida sportiva senza stress, obiettiva che essa vuole offrire ai suoi affezionati clienti ed ai meno «assatanati» clienti delle sportive giapponesi.

Vedremo se quello che promette è vero quando verrà commercializzata ed avremo l'occasione di provarla.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

La liquidazione dei danni morali ai superstiti

Le misure limitative della velocità adottate dal ministro dei Lavori pubblici, sono state giustificate con le considerazioni che il limite consentirà di ridurre i morti da sinistra stradale di 2000 unità. Lodevole proposito, anche se rimaniamo sempre dell'opinione che senza adeguata vigilanza i limiti faranno la fine di quelli precedenti: li rispetteranno in pochi e quasi mai i conducenti dei veicoli veloci o pesanti, che di non pochi lutti disseminano le nostre strade.

La stampa, mentre discute dei pro e dei contro, non sembra toccata da un problema connesso alla circolazione stradale: i superstiti delle tante vittime ricevono il giusto risarcimento? Come abbiamo più volte scritto nei ns articoli, offerti e pagati dalle imprese assicuratrici, accettati spesso per evitare lunghi e costosi giudizi, sono da considerarsi del tutto inadeguati. Non ci riferiamo, naturalmente, al danno patrimoniale, ancorato a parametri sufficientemente certi, (quanto del proprio reddito la vittima destinava ai superstiti, l'età della stessa, ecc.), quanto al danno morale, rappresentato dalle sofferenze causate nei superstiti dalla morte del congiunto. Tale voce di danno è rimessa all'equo apprezzamento del magistrato ed affidata alla sua sensibilità; finora tale sensibilità si è manifestata in maniera non sempre adeguata al dramma sofferto e la mancanza di regole scritte ha fatto sì che il danno morale del cittadino meridionale valesse meno di quello dell'Italia centrale o settentrionale.

Chi ha dimestichezza di aule giudiziarie, conosce tale triste realtà; vi sono ancora tribunali che, a titolo di danni morali per la morte di un figlio di 18 anni, pretendono un milione. Per non parlare del danno non patrimoniale liquidato ai figli dei superstiti e quasi sempre contenuto in cifre ancora inferiori. Comprendiamo perfettamente che la vita di una persona non ha prezzo, che nessuna somma ripagherà il superstita della perdita traumatica del proprio caro. Ma vivaddio, le somme pagate non possono e non debbono essere offensive.

Come non tener conto delle ansie, delle fatiche, delle spese, delle speranze che i genitori investono nella crescita di un figlio, la cui esistenza viene ad un tratto violentemente ed inaspettatamente stroncata dalla indifferenza di un guidatore «criminale»? O il trauma che in un lanchello procura la morte di un genitore?

Non si potranno, certo, costruire parametri obiettivi per valutare il prezzo del dolore, ma non si possono certo ignorare i danni patrimoniali, ritenendo così adempiuto il proprio obbligo risarcitorio, pur sapendo che le tariffe amministrative della Rc auto garantiscono comunque agli assicurati un bilancio non in rosso ed i cui costi graveranno comunque sugli assicurati.

È perciò, da salutare con grande soddisfazione l'operato del Tribunale civile di Genova, da anni impegnato a garantire un equo nsarcio

mento alle vittime della strada. Proprio per rendere omaggio a tale operato, con la viva speranza che l'esempio sia seguito da altri Collegi Giudicanti e perché ne abbiano conoscenza i danneggiati nel formulare le loro richieste, riportiamo l'estratto della sentenza n. 67 della seconda sezione civile del suddetto Tribunale pronunciata in data 13.1.1988, e che è ancora poco nota:

«**R**itiene il Collegio che i limiti minimi e massimi già fissati con sentenza 1.7.1982 n. 1277 di questo Tribunale, entro i quali andavano contenute, salvo casi particolari o eccezionali, le somme risarcitorie spettanti per danni morali ai superstiti per la morte di un congiunto, appaiono attualmente inadeguate, per la notevole incidenza della diminuzione del potere di acquisto della moneta nel frattempo verificatasi (corrispondente al 60 per cento circa) a compensare o lenire adeguatamente le sofferenze morali subite ed a controllare l'avvenuta compromissione della sfera psichica e che, pertanto, i nuovi parametri, minimi e massimi, ai quali occorre fare riferimento per la determinazione equitativa della indennità risarcitoria spettante agli aventi diritto per danni morali, ai valori del 1° gennaio 1988, fatti salvi casi particolari o eccezionali, possono così determinarsi:

- per il coniuge superstite, da L. 30.000.000 a L. 50.000.000
- per ciascuno dei genitori, per la morte di un figlio unico, celibe e convivente, da L. 40.000.000 a L. 50.000.000; unico, celibe e non convivente, da L. 30.000.000 a L. 40.000.000; unico, sposato e non convivente, da L. 25.000.000 a L. 30.000.000; celibe convivente, da L. 30.000.000 a L. 50.000.000; celibe non convivente, da L. 25.000.000 a L. 30.000.000; sposato non convivente, da L. 25.000.000 a L. 30.000.000
- per ciascuno dei figli per la morte del genitore: convivente, da L. 30.000.000 a L. 50.000.000; non convivente, da L. 25.000.000 a L. 30.000.000
- per ciascuno dei fratelli (o sorelle) del defunto: convivente, da L. 15.000.000 a L. 25.000.000; non convivente, da L. 10.000.000 a L. 15.000.000.

Tale decisione non esaurisce certo tutti i problemi della responsabilità civile e del risarcimento delle vittime della strada, ma rappresenta certamente un contributo non secondario alla loro soluzione. C'è solo da sperare che il Parlamento prenda presto in esame le varie proposte di legge che sono state presentate per la riforma della responsabilità civile automobilistica (desideriamo segnalare la rappresentazione di quella dell'ex senatore democristiano Felicietti, giudicata positivamente da studiosi per la sua organicità e completezza), dando al nostro Paese una normativa adeguata alle esigenze della società.

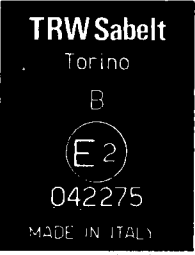
Il ministero ne ha precisato le caratteristiche

Così le cinture

Si comincia ad avere le idee chiare a proposito della legge 111 che impone l'installazione e l'uso delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli. Il ministero dei Trasporti ha infatti diffuso una circolare esplicativa sulla questione. CINTURE ANTERIORI. In base alla legge, le vetture immatricolate dopo l'1/1/78 dovranno essere equipaggiate entro cinque mesi, vale a dire entro il 26/4/89, con cinture di sicurezza per i posti anteriori. La circolare ministeriale chiarisce che le vetture che ne sono prive dovranno montare cinture a tre punti con riavvolgitore a bloccaggio di emergenza a sensibilità multipla (vale a dire quelle che lasciano libertà di movimento e che si riavvolgono da sole). Tali cinture devono essere conformi alla Direttiva Cee o al Regolamento Ece emendamenti 03 o 04, in quanto uniche omologazioni oggi valide. Ciò significa che l'etichetta di omologazione cucita sulla cintura dovrà riportare la sigla «E» oppure «E», oppure entrambe. È importante ricordare che il numero di omologazione scritto sotto la «E» dovrà sempre iniziare per 03 o per 04.



L'etichetta di omologazione di una cintura statica a due punti.



L'etichetta di omologazione di una cintura automatica a tre punti.

Queste cinture devono poter essere montate nel rispetto degli ancoraggi predisposti dal costruttore del veicolo, normalmente indicati nel libretto di uso e manutenzione della vettura. Ciò significa che non potranno essere installate le cinture cosiddette «universali», quelle cioè che vengono vendute come buone per il montaggio su diversi modelli di auto. Ogni cintura, infatti, deve corrispondere alle specifiche caratteristiche costruttive del veicolo. Ne consegue che la cintura della Fiat Panda e viceversa e che se la cintura non corrisponde alla vettura per la quale è stata progettata, non potendo essere montata correttamente non

funziona. È anche per questa ragione che la circolare del ministero sottolinea che le cinture devono essere vendute e comperate di logio di istruzioni, nel quale deve essere menzionato il tipo o i tipi di veicolo su cui la cintura è utilizzabile. Siccome la legge 111 prevede che tutte le vetture immatricolate prima dell'1/1/78 dovranno essere equipaggiate con cinture di sicurezza per i posti anteriori dal 26/10/89, la circolare chiarisce che su queste vetture dovranno essere montate, a scelta dell'utente, cinture del tipo a tre punti munite o meno di riavvolgitore,

oppure del tipo subaddominale (due punti), ma rispondenti alle seguenti caratteristiche: cinture a tre punti con riavvolgitore a bloccaggio di emergenza con omologazione Cee («E») o Ece («E») emendamenti 03 o 04; cinture a tre punti senza riavvolgitore con omologazione «E» 03 o 04; cinture subaddominali a due punti con omologazione «E» 03 o 04.

Le cinture statiche, più economiche, sono state ammesse perché ci sono in circolazione vetture la cui struttura non consente il montaggio delle cinture con riavvolgitore. È però sconsigliabile, oltre che fuori legge, montare cinture statiche su vetture predisposte per il montaggio di cinture con riavvolgitore. Per queste ultime, inoltre, sarà bene ricordare che il termine ultimo per il montaggio (26/10/89) corrisponde anche alla data di obbligo d'uso.

CINTURE POSTERIORI. L'obbligo dell'installazione scattano sui veicoli di nuova immatricolazione dal 26/4/90, ma sarà incombenza dei costruttori di automobili. Chi volesse montarsele su vetture già in circolazione dovrà utilizzare i punti di ancoraggio già predisposti ed acquistare cinture omologate «E» o «E» 03 o 04. OBBLIGO D'USO. Non è inopportuno ricordare che dal 26/10/89 sarà obbligatorio l'uso delle cinture per i passeggeri dei posti anteriori, che dal 26/4/90 sarà obbligatorio l'uso delle cinture per i passeggeri dei posti posteriori a bordo di vetture immatricolate a quella data.

Il ministero non ha ancora precisato le caratteristiche di omologazione per i seggiolini di sicurezza per il trasporto di bambini. Resta il fatto che il loro uso diverrà obbligatorio dal 26/4/89 per i bambini sino a 4 anni e dal 26/10/89 per quelli da 4 a 10 anni che occupano i posti anteriori.

Un nuovo casco integrale dell'Mds



La Mds ha presentato al Salone di Colonia l'M93, un nuovo casco integrale per enduro, rally ed enduro. L'M93 è subito stato scelto dal due volte campione mondiale di motocross nelle 500 e vice iridato di questa stagione, David Thorpe (a destra nella foto), per le gare del 1989. Questo integrale con calotta in kevlar è costruito utilizzando due calotte di diverse misure: una per le taglie piccole (54/56) e una per le taglie più grandi (58/60/62). La soluzione che consente di avere caschi più leggeri per le taglie più piccole. L'interno è in polistirolo rivestito di tessuto antiscivolo e antiallergico. Sarà venduto da gennaio, a partire da 250 mila lire più Iva.

Tre volumi sulle Lancia del Campionato mondiale rally

La Lancia ha conquistato per la settima volta il Campionato mondiale rally e l'editoriale Domus ha colto l'occasione per pubblicare tre volumi, riuniti in cofanetto e sulle macchine e sui piloti della Casa di Chivasso. I tre volumi, edili nella collana «Profilo-Quattroruote» con testi in italiano e in inglese, sono opera, molto competente e partecipe, di Piero Casucci. Il primo volume è interamente dedicato alla ormai leggendaria Fulvia HF, il secondo alla Stratos, il terzo alla Lancia 037, alla Delta S4 e alla Delta 4WD. Complessivamente 240 pagine, ricchissime di foto inedite in bianco e nero e a colori. Il prezzo del cofanetto non è indicato.

Costruiti diecimila Daf 95 in 13 mesi

La Daf ha costruito in soli tredici mesi diecimila camion Daf 95 (nella foto) ed ha già acquistato complessivamente ordini per dodicimila veicoli dello stesso tipo in 19 paesi europei ed extraeuropei. Il Daf 95 è stato il primo nuovo veicolo lanciato dalla DAF B.V., la società formata nell'aprile del 1987 dalla fusione della olandese Daf Truck con una parte della Leyland Truck. Il Daf 95 viene prodotto in Olanda e Belgio.

NAUTICA

GIANNI BOSCOLO

Andar per mare con «Barca-stop»

Chi ha la barca a volte non trova l'equipaggio e, più sovente, chi ha la passione non ha la barca e non sempre può permettersi di pagare la tariffa giornaliera. Il problema, apparentemente semplice, di «far incontrare» domanda ed offerta è stato risolto, finora, con annunci nei porti o sulle riviste specializzate.

Ma adesso a Torino è nata l'associazione «Barca-stop». L'idea è venuta a Serafina Serio, che gestisce già da due anni una associazione di automoto stop, la «Stop Phone» (tel. 011/747636, piazza Chironi, 8 Torino). L'associazione si propone, appunto, di far incontrare capitani senza «cruce» ed equipaggi senza barca. È sufficiente iscriversi all'associazione (20 mila lire) e compilare una scheda accompagnandola con una fotografia. In questo modo si viene inseriti nello schedario di Stop-Phone che contiene i dati delle barche e dei loro proprietari. Ovviamente nulla è dovuto all'«armatore» che ospita, salvo il contributo alla cambusa. Finora le barche «schedate» sono quattro ed i soci circa trecento. «L'idea», spiega Serafina Serio - mi è

venuta, sia per la passione del mare, sia perché, ormai, la società si era consolidata nell'offerta di questo servizio, i risultati sono stati soddisfacenti. Domanda ed offerta si sono già incontrate per ferie in Sardegna e in Corsica, con reciproca soddisfazione. Stop Phone invita gli aspiranti navigatori a «saggiare la convivenza e la reciproca affinità» sulla barca, magari in un week end, prima di affrontare lunghi periodi di navigazione. Un invito saggio, dati i proverbiali problemi delle lunghe convivenze in mare. «Stando a questo telefono», spiega Massimiliano Salino, l'altro socio dell'agenzia - si ritrova una elevata richiesta di socializzazione e di occasioni di incontro». Ed è quanto finora questa iniziativa ha offerto tramite il viaggio, che ora è anche nautico.

BREVISSIME

38 mila candidati al Camel. Sono stati 38 mila, in Italia, gli appassionati di fuoristrada che si sono candidati per la decima edizione del Camel Trophy, in programma in Amazonia dal 27 marzo al 16 aprile '89. Quattrocento i prescelti, che dovranno però conquistarsi il posto sulla Land Rover Turbo-diesel attraverso selezioni regionali, nazionali e internazionali.

Ricambi Ford. È andato al Centro ricambi della Ford Italia lo speciale premio messo in palio dalla Ford Europa tra i dodici Centri ricambi Ford operanti nel Continente.

Milionesima Volvo in Belgio. La milionesima Volvo costruita in Belgio è stata una 740. È uscita dalla catena di montaggio dello stabilimento Volvo Europa Car di Gand, che aveva iniziato la produzione nel 1965.

Moda Land Rover. Anche la Land Rover ha fatto il suo ingresso nel mondo della moda lanciando una linea di abbigliamento personalizzata. I capi, sportivi ma eleganti, sono reperibili, in quattro taglie, presso i concessionari della Casa inglese.

L'Avia si approvvigiona. L'Avia, una delle maggiori società di autonoleggio, ha deciso di rinnovare il suo parco macchine in Inghilterra. Dalla Vauxhall, filiazione britannica della General Motors, acquisterà in due anni macchine per 240 miliardi di lire. Ammonta addirittura a 1.300 miliardi di lire il contratto, di tre anni, per l'approvvigionamento di 60 mila Austin Rover.

Opel protette. Tutte le Opel modello 1989 - informa la G.M. Italia - sono trattate con cere altamente solide che garantiscono una protezione permanente, anziché soltanto stagionale, della scocca dalle infiltrazioni di umidità e quindi dalla ruggine. La superiore penetrazione di queste nuove cere, garantisce, secondo la Opel, l'impermeabilità all'interno delle intercapedini e delle giunture della scocca.

Ditelo con i fiori. Alcuni concessionari inglesi dell'Austin Rover hanno preso l'abitudine di mandare a casa dei loro clienti, che acquistano auto nuove o usate, un mazzo di fiori. Sembra che l'iniziativa sia molto apprezzata.

Portello volume. La Franco Angeli Libri di Milano ha pubblicato un volume di 662 pagine sulla storia degli stabilimenti Alfa Romeo di Portello. Il libro, che costa 48.000 lire, è opera di Duccio Bigazzi, ricercatore all'Università degli studi di Milano.