La fantascienza dei bioritmi nella vita (e nella moda) quotidiana

Un calcolatore che prevede l'ottimismo o le patturnie

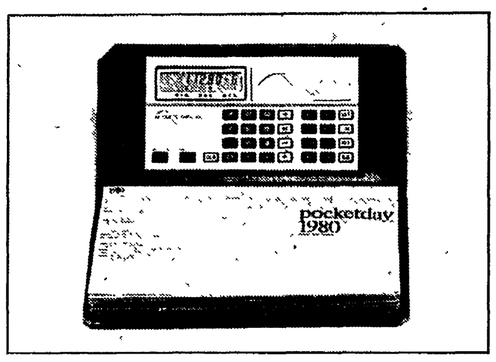
Un diagramma indica le giornate buone e quelle « no » - Dai primi impieghi nello sport all'utilizzo nella organizzazione aziendale

« Oggi non mi sento in forma, non è il mio giorno ». Quante volte lo abbiamo ripetuto, lo abbiamo sentito ripetere. Beh, sì, pare ovvio dire si va « a periodi » nel sentirsi stanchi, indefinibilmente sofferenti, malinconici o, all'opposto, euforici, ottimisti, pronti. Ma a questo punto qualcuno ne ha fatto una scienza dei ritmi di vita o « bioritmi »: niente è casuale, gli umori, le capacità affettive e intellettive seguono cicli periodici precisi, secondo un ritmo o, meglio, un bioritmo che possiamo conoscere, prevedere, calcolare.

O almeno, questo è quanto propone una grande società USA, la Kosmos che è pronta a lanciare sul mercato mondiale, in queste settimane, un milione di minicalcolatori elettronici del bioritmo da portare in tasca. Un po' di scienza e un po' di gioco, il calcolatore del bioritmo rischia di diventare la moda dell'anno. Centomila lire al pezzo.

Inserita la data di nascita nel minicomputer, l'ora e qualcos'altro, ecco comparire sullo schermo il diagramma luminoso che indica giorni buoni e cattivi, dice quando una persona è in forma per lo sport, per la trattazione degli affari, quando è più disposta a slanci affettivi. Il calcolatore è programmato per qualunque data a partire dal 1900 ed è in grado di determinare la compatibilità dei bioritmi di persone diverse, mettendo a confronto i diagrammi e vedendone le intersecazioni e i punti di maggior lontananza

Nel mondo dello sport sono tenuti in gran considerazione: nel dicembre scorso, analizzando i bioritmi dei calciatori dell'Inter, si poté prevedere esattamente la sconfitta con la Roma: il dottor Cipolla dello staff medico dell'Inter dovette convenire con le indicazioni del calcolatore e la squadra ambrosiana perdette l'incontro.



Il minicomputer della Kosmos: basta inserire la data di nascita e pochi altri elementi per avere il « nuovo oroscopo ». Il prezzo? Sulle 100.000 lire: un po' costoso, come « gioco di società ».

Ma vediamo meglio cosa sono questi bioritmi.

A quanto pare li aveva intuiti già nel quinto secolo avanti Cristo, il fondatore della medicina, Ippocrate che parlava ai suoi discepoli di giorni « buoni » e di giorni « cattivi » nella cura delle malattie. Gli antichi egizi, del resto, erano stati anche più precisi e su una stele scoperta non molto tempo fa, risulta che nell'arco di un mese contassero, per l'uomo, 18 giorni buoni, 9 cattivi e 3 metà buoni e metà cattivi.

Nel 1600, un tal Domenico Sartorio, medico e scienziato scoprì che anche gli uomini, al pari delle donne avevano un « ciclo » mensile che segnava variazioni fisiche sensibili di umore e di efficienza

Ma è soltanto nel 1887 che il tedesco Wilhelm Fleiss cerca di dare organicità alla materia e parla di un ciclo fisico e di uno emotivo; qualche anno dopo, un altro tedesco, Alfred Telitscher ne aggiunge un terzo, quello intellettivo. Le conferme vengono loro semplicemente dalla osservazione empirica del comportamento di centinaia di soggetti a partire dagli amici

Americani e inglesi sono andati più in là e oggi si afferma, più precisamente, l'esistenza di tre cicli fondamentali: quello fisico che dura 23 giorni, quello emotivo di 28 e quello intellettuale di 33. All'interno dei cicli esiste una fase positiva di alto rendimento e una negativa di bassa resa. I giorni critici sono quelli in cui le tre sfere considerate toccano i livelli più bassi; esistono, per contro, i giorni più favorevoli.

Il ciclo fisico riguarda l'energia, la forza, la resistenza, la vitalità in genere. Il ciclo emotivo invece tocca la sfera dei sentimenti, l'umore, la socievolezza, le capacità creative. Al ciclo intellettivo si riconducono la lucidità, l'intuizione, la memoria, le capacità logiche e di apprendimento.

Il calcolatore permette di sapere come « ci sentiamo », « come stiamo », in ogni momento. E allora si può lanciare la moda di consultare la macchinetta, un po' come l'oroscopo, a proposito e sproposito. Ma se è vero che una multinazionale come la Kosmos è pronta a coprire il mercato mondiale con il suo minicalcolatore tascabile, ultrapiatto, fiutando l'affare, è anche vero che un'azienda dell'importanza e del prestigio come l'IBM non solo ha progettato, ma ha anche costruito un calcolatore per i bioritmi complessi (IBM 360) grande come una stanza e costato due milioni di dollari. Il fatto è che se per il grande pubblico può essere solo un gioco, molti pensano già ad un uso più complesso del calcolo dei bioritmi.

Il Comando strategico e le Forze armate americane verificano già da tempo i bioritmi degli ufficiali e dei piloti. Alcune compagnie aeree come la United Airlines, la Japan Airlines e la Swissair fanno altrettanto.

C'è già, ormai, tutta una letteratura in materia, ricca di curiosità, di dati, di statistiche.

In Giappone, l'applicazione di un programma bioritmico avrebbe dimostrato grande successo: il numero di incidenti registrati da una compagnia di autisti di taxi si è ridotto di circa un terzo nei primi quindici giorni e della metà durante i successivi quattro anni.

Un ufficio telefonico ha eliminato gli incidenti che accadevano ai suoi messaggeri motociclisti nel corso del primo anno.

Introdotto presso un dipartimento ferroviario, il sistema dei bioritmi ha dato risultati sorprendenti: i 700 dipendenti hanno viaggiato per una cifra record di 6 milioni di chilometri, senza alcun incidente.

Una compagnia di trasporti ha ridotto gli incidenti del 40 per cento, risparmiando una cifra pari a 50 milioni di lire sulle spese di riparazione.

Anche la rivista *Drive* dell'inglese Automobile Association sostiene l'uso dei bioritmi e rivela che le stesse Ferrovie Britanniche li hanno applicati positivamente; lo studio su 223 ferrovieri avrebbe così dimostrato che su 88 uomini che hanno avuto incidenti, 61 si trovavano in giorni « critici »; dei 43 morti, 33 erano anch'essi nei loro giorni « critici »; e dei 92 macchinisti che non si sono fermati ai segnali rossi, 74 in quel momento attraversavano il loro periodo sfavorevole.

Nel Regno Unito per la verità, i bioritmi sono stati largamente impiegati anche durante l'ultima campagna elettorale.

Ne è venuto fuori per esempio che il leader David Steel risultava compatibile con entrambi i capi dei due maggiori partiti: tutto bene con Callaghan al 76 per cento, addirittura all'88 per cento però con la Thatcher. Steel si era detto disponibile, in effetti, per tutti e due i diversi tipi di maggioranze, con propensioni più forti, in realtà verso i conservatori. Alla vigilia della consultazione elettorale il calcolatore aveva inoltre previsto guai e incertezze nei rapporti fra il partito conservatore eventuale vincitore delle elezioni e i sindacati: il segretario generale del TUC, Len Murray raggiungeva una compatibilità intellettiva con la signora Thatcher, solo del 21 per cento.

Visti i risultati, molte aziende americane cominciano a chiedere ai propri dipendenti, oltre al codice fiscale e all'indirizzo, anche il bioritmo: alla catena di montaggio o in ufficio solo gente che si « compensa », niente tempi morti, tutto a vantaggio della produttività; l'azienda punta le carte sui bioritmi e sfrutta il massimo rendimento di ognuno, creando solo collettivi di lavoro « equilibrati ».

Ecco, questo, George Orwell nel suo ormai non troppo lontano « 1984 » non lo aveva previsto. Potrebbe essere fantascienza e invece è già qui.

Alessandro Caporali

Ricerche sulle quasar anomale

Un puntello nel cosmo alla teoria del «big - bang»?

La teoria cosmologica cosiddetta del big-bang, secondo la quale l'universo è nato 15-20 miliardi di anni fa da uno stato di estrema compattezza, rende ragione, più di altre teorie che sono state proposte e studiate, di molti dati scoperti negli ultimi anni. Citiamo fra questi non solo il fenomeno dello spostamento verso il rosso dello spettro delle galassie lontane che è stato interpretato come dovuto al grandioso fenomeno della espansione universale, ma anche la presenza della radiazione di 3° K che sembra permeare di sé tutto lo spazio cosmico; l'abbondanza del deuterio che è un elemento difficilissimo a ottenere nell'abbondanza osservata se non come un prodotto dell'evoluzione cosmologica di tipo big-bang; la concordanza dell'età dedotta per i più vecchi oggetti cosmici conosciuti con quella dell'universo ricavata dal fenomeno dell'espansione.

Per tale motivo essa gode del favore della maggior parte degli scienziati; non di tutti però, poichè vi sono alcuni fatti importanti che non riescono ad essere spiegati da quella teoria e costituiscono delle spine assai pungenti nel suo fianco. Uno dei più problematici è rappresentato dai cosiddetti casi anomali di spostamento verso il rosso. Si tratta di oggetti cosmici che rivelano uno spostamento dello spettro verso il rosso di quantità assai superiori a quelle che dovrebbero avere in base alla distanza che si stima li separano da noi.

Lo spostamento verso il rosso dello spettro delle galassie lontane è stato il primo fenomeno osservativo che ci ha posto di fronte all'evidenza del gigantesco fenomeno dell'espansione; esso ci mostra che le velocità di allontanamento sono tanto maggiori quanto maggiore è la distanza, secondo la legge di Hubble, per cui data la velocità di allontanamento è data la distanza e viceversa.

Dalla data della sua scoperta (intorno al 1930) questa legge non aveva mai dimostrato alcuna eccezione. Pochi anni fa, però, sono stati scoperti alcuni oggetti cosmici lontani (certe quasar) i cui spostamenti verso il rosso risultano assai maggiori di quelli che dovrebbero avere in base alla distanza che si è disposti ad assegnare loro. Negli ultimi anni ne sono stati scoperti molti per cui oggi essi costituiscono una eccezione alla regola dell'espansione universale, che non può essere dimenticata da nessuna teoria cosmologica.

Si è cercato in vario modo di considerarli come casi particolari, estranei alla legge di Hubble e quindi fuori del fenomeno cosmologico generale ma senza riuscirvi. Qualche scienziato si è addirittura riferito a questo fatto per mettere in dubbio tutta l'interpretazione degli spostamenti verso il rosso in termini di velocità di fuga e quindi addirittura di espansione cosmica.

Ben pochi hanno aderito però a tali drastiche conclusioni che negherebbero ogni concetto espansionistico e quindi evoluzionistico dell'universo perchè la teoria dell'universo in espansione spiega bene gli altri importantissimi fatti di cui si è sopra detto. Il fatto di non essere riusciti finora a comprendere la natura delle quasar anomale non impedisce naturalmente di sperare che esse potranno trovare prima o poi una spiegazione plausibile senza entrare in contraddizione con la teoria del big-bang.

In queste settimane è stato pubblicato uno studio assai dettagliato che è andato incontro proprio a tale punto di vista: lo ha condotto un autorevole scienziato americano, G. Burbidge, il quale ha esaminato tutta la notevole bibliografia di cui si dispone al riguardo delle quasar in generale e di quelle che mostrano l'anomalia dello spettro in particolare e ha concluso che le quasar che hanno spettri spostati verso il rosso di quantità anomale debbono essere considerate proprio come casi particolari e non possono quindi mettere in discussione la teoria cosmologica del big-bang.

Le anomalie in parola si presenterebbero in modo tale da non poter dare loro carattere generale ma solo strettamente legato e connesso con le quasar singole che le manifestano. Fra le cause possibili di tali anomalie Burbidge cita ad esempio il fatto che quelle quasar sono state violentemente espulse dai nuclei di galassie più o meno vicine a velocità prossime addirittura a quella della luce, senza escludere naturalmente cause che ci sono del tutto sconosciute.

Alberto Masani

Se ne è parlato in un convegno ad Assisi

La musica non è un elisir però può essere una terapia

Le possibilità di impiego nella cura di handicappati e tossicodipendenti - I bilanci di una esperienza ancora recente nel nostro Paese - Ma attenzione: non ci sono « formule magiche »

Da quattro anni la sezione musica del Centro per l'educazione permanente della Cittadella di Assisi svolge un importante compito: quello di organizzare un seminario interamente dedicato alla disciplina musicoterapica. Attraverso questa occasione di confronto fra studiosi che si occupano delle ricerche nel campo della musicoterapia e di dibattito fra gli operatori che la applicano in settori diversi (clinico, psicopedagogico, sociale), viene data la possibilità sia a quanti già si interessano a essa, sia a coloro che vi si accostano per la prima volta, di informarsi, in maniera aggiornata, sulle numerose applicazioni che essa sembra offrire. Nell'arco dei nove giorni di questo seminario — tenutosi dall'1 al 9 marzo — dedicato al tema: « Handicap e droga », si sono succedute numerose relazioni che ancora una volta hanno confermato le difficoltà evolutive, a livello teorico e pratico, che questa recente disciplina ancora incontra nel suo lento consolidarsi dal punto di vista metodologico e nell'istituzionalizzarsi per mezzo di una serie — divenuta ormai indispensabile — di riconoscimenti.

La musicoterapia, infatti, è nata di recente nel nostro Paese e a tutt'oggi, nonostante il lavoro compiuto dalla Associazione italiana di studi di musicoterapia (AISM, con sede a Bologna) per una sua più ampia diffusione, per l'incremento e l'organizzazione degli studi e delle ricerche e per il miglioramento conoscitivo di quanto si viene facendo in altre nazioni in questo ambito, stenta a ottenere l'adeguato riconoscimento e ingresso istituzionale nelle realtà territoriali di tipo rieducativo, riabilitativo e terapeutico. Aspetti questi che consentirebbero una notevole e positiva accelerazione nel processo di accrescimento delle esperienze, una più precisa verifica delle tecniche impiegate e una più accurata analisi scientifica dei risultati raggiunti nelle attuali fasi di sperimentazione applicativa.

Per la prima volta, quest'anno, il seminario ha visto la presenza di una esperta londinese — Margaret Pickett — che ha illustrato alcune esperienze di musicoterapia praticate in Inghilterra da Juliette Alvin e dalla stessa Pickett. Esperienze che tuttavia si discostano, in parte notevole, dalle metodiche più in uso in Italia.

Come è consuetudine di questo impegnativo appuntamento annuale ad Assisi, gli interventi di diversi studiosi, quali Pier Luigi Postacchini, Ferruccio Antonelli, Pietro Righini, Luigi Mauro, Loredano Matteo Lorenzetti, Angelo Paccagnini, Guido Buffoli, Natalia Alessi, Miriam De Bernart, Emanuele Biondi, Liliana Rossi Pritoni, Ernesto Caffo, Giulia Cremaschi, Giuseppe Porzionato, Marcello Cesa Bianchi, Gian Paolo Guaraldi, Gino Stefani, hanno evidenziato attraverso propri personali contributi di pensiero e di ricerca i possibili sentieri di impiego musicoterapico nelle numerose tematiche inerenti il vasto e polimorfo problema dell'handicap e delle tossicodipendenze. Problemi questi di sofferenza umana — che hanno in sè una complessa gamma di implicazioni sociali, psicologiche, socio-politiche, culturali, psicodinamiche, esistenziali, psicopedagogiche e gestionali — non facilmente solubili, ai quali la musicoterapia non intende rispondere, erroneamente e superficialmente, nè con ideologie mistificanti, nè con illusorie « formule magiche » di terapie musicali.

Il merito maggiore di questo incontro seminariale è stato quello di non aver creato false attese dalla musicoterapia e di aver precisato ancora una volta, con rinnovato vigore, le strade oggi percorribili dalla ricerca in questo nuovo spazio disciplinare con i relativi limiti applicativi e i pericoli di un uso improprio delle tecniche musicoterapiche. Accanto a questo genere di indicazioni sono stati sottolineati i dati dimostrativi degli interventi a carattere musicoterapeutico che si sono conclusi positivamente, senza rinunciare però a delineare il quadro generale odierno degli aspetti carenti della musicoterapia. Fra questi ci sembra importante annotare l'irrinunciabile interessamento delle forze politiche e sindacali alla tutela della formazione e dell'esercizio professionale in questo settore.

Su queste questioni si è particolarmente soffermata la comunicazione di Giuseppe Aldo Zanecchia, che ha puntualizzato i significati di un lavoro di revisione dei problemi sindacali, legislativi e socio-normativi, nascenti dalla proposta di istituzionalizzazione della qualificazione e della operatività del musicoterapeuta. Il seminario, inoltre, è stato arricchito da brevi comunicazioni di Wanda Arrobbio, Livio Mano, Letizia Muscas e dal gruppo « Comunità Abele » e soprattutto da esperienze pratiche, attivate nei *laboratori* che sono stati coordinati, fra gli altri, da Renzo Bianconi, Giovanni Mangione, Giovanni Piazza, Elena Garcia, Mario Piatti. Questi, con spiccate doti di animatore, ha anche piacevolmente, con felice abilità musicale e umoristica, organizzato e presentato parte degli incontri serali, dedicati alla visione di materiali (libri e dischi) di impiego didattico-musicale, di fruizione di momenti musicali, di discussione di esperienze di comunità e di comunicazioni sulle attività di gruppo svolte nei laboratori.

Le considerazioni conclusive che possono essere formulate su questi intensi giorni di confronto spettano soprattutto a coloro che, tornando nelle loro sedi di lavoro, intenderanno mettere in atto le proposte teoriche e pratiche scaturite dall'intero seminario. Proposte che vanno rielaborate e armonicamente sviluppate nel proprio contesto operativo, dopo un opportuno vaglio di sintesi delle varie posizioni illustrate e un'altrettanto opportuna selezione di quegli orientamenti e di quelle indicazioni emerse, che paiono a ciascuno — secondo personali obiettivi criteri di scelta — maggiormente consoni a un intervento con nuove dimensioni del rapporto uomo-suono nelle situazioni che diversamente possono interpellarci e coinvolgerci operativamente nelle realtà dell'handicap e delle tossicodipendenze e più in generale nelle molteplici sofferenze e disagi umani.

Ciò che noi, da cronisti, possiamo aggiungere a questi individuali proponimenti è lo auspicio di un proficuo lavoro che ci conduca l'anno venturo ad Assisi senza « cose » già ascoltate da dovere riascoltare. Il « fatto » interessa tutti; diversamente il « già fatto » a volte — in questi casi — serve agli interessi personali di chi torna a ostentarlo e può nuocere, favorendo situazioni di immobilismo nell'avanzamento del pensiero scientifico e nel cammino della esperienza.

L. M. Lorenzetti

Guidare solo con cuore sano

Gli incidenti per malore sono provocati soprattutto da cardiopatici - Come regolarsi

In condizioni di traffico caotico i battiti del cuore aumentano del 50 per cento e questa percentuale può essere ancora superiore se si affronta una guida particolarmente impegnativa, che presenta alti rischi e richiede elevata concentrazione. Ma basta sedersi al volante perchè il numero dei battiti cardiaci aumenti del 10 per cento.

Questi dati — relativi naturalmente ad un soggetto « medio » — sono sufficienti per far capire quanto la guida influisca sull'apparato cardiocircolatorio. E' vero anche il contrario, cioè che le alterazioni o le vere e proprie malattie dell'apparato cardiocircolatorio condizionano, a volte in maniera molto pericolosa, la guida (tanto è vero che le malattie di cuore provocano, secondo le statistiche, il maggior numero di incidenti dovuti a fatti patologici).

E' soprattutto ai malati di cuore che va attribuito il gran numero di incidenti per malore che avvengono ogni anno sulle strade italiane: un migliaio, con circa 200 morti e 800 feriti (fra l'altro come si vede, il malore incide fortemente sulla gravità degli incidenti).

Il pericolo delle malattie cardiocircolatorie è tanto maggiore in quanto il loro effetto può manifestarsi all'improvviso, senza alcun sintomo,

Fra gli stati cardiaci per i quali va esclusa la guida vi sono — secondo gli esperti — l'angina pectoris, gli esiti di infarto del miocardio, l'aneurisma del cuore e delle arterie, l'insufficienza e la stenosi aortica, l'insufficienza coronarica cronica, la miocardiosclerosi, le miocardiopatie dismetaboliche.

Con disturbi del ritmo cardiaco, ipertensione o ipotensione arteriosa, certe malattie mitraliche e certe malformazioni del cuore e dei vasi, miocarditi primitive e secondarie si potrà invece guidare, ma sempre con cautela e dopo aver sentito il parere di un medico.

Sarebbe opportuna una molto maggiore accuratezza negli esami medici per la patente, ma soprattutto sarebbe necessaria una coscienza che imponesse a chi sa di avere una sofferenza cardiaca la massima prudenza fino al punto — se si tratta di disturbo grave — di rinunciare volontariamente alla guida.

Se poi la guida è consentita dal medico, è chiaro che bisognerà mantenersi su velocità moderate, evitando le situazioni di guida pericolose o quelle stressanti.

Per tutti vale la raccomandazione di sottoporsi periodicamente a « check up », ossia a indagini cliniche e di laboratorio in grado di rivelare anche stati patologici latenti.

Q. I.

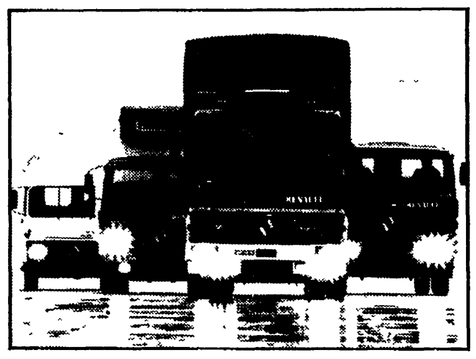
La prima autovettura greco-nipponica

La prima autovettura per uso privato costruita in Grecia, sta per esser prodotta sotto il nome di « Teocar » da una industria sorta di recente nella Grecia centrale, a Volos, a seguito di un accordo di cooperazione tra imprese locali e gli esperti della giapponese Datsun.

Il lancio sul mercato locale sarà attuato nel mese di agosto prossimo con una produzione iniziale di 500 vetture al mese.

Ora sono tutti marca Renault

I veicoli industriali Berliet e Saviem assumono un'unica denominazione



Il processo di razionalizzazione della Divisione veicoli industriali in seno alla Régie Renault può oggi considerarsi completato. I « bisonti della strada », fino a ieri conosciuti con il marchio di Berliet e Saviem saranno d'ora innanzi identificati solo con il marchio Renault.

La decisione di indicare con il marchio Renault anche il settore dei veicoli industriali, è stata la conseguenza di una precisa politica della società nei confronti dell'autotrasporto industriale. Una politica che è passata attraverso l'acquisizione delle marche Saviem e Berliet, per arrivare alla fusione delle due Società in una unica e ben definita realtà che non poteva trascurare la notorietà e il prestigio del nome Renault.

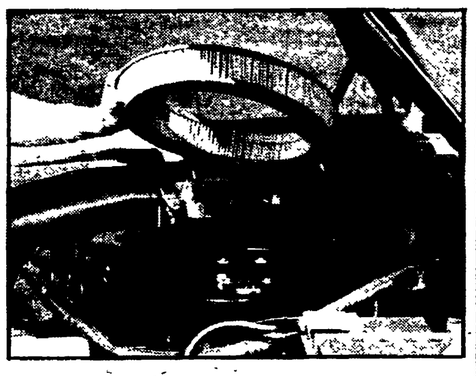
La nuova identità dei veicoli industriali Renault — precisa la Casa — non modifica in alcun modo le caratteristiche di quello che è uno dei settori produttivi più importanti del « colosso francese ». Alla base c'è sempre un'esperienza, in fatto di veicoli industriali, che è maturata in oltre 70 anni di attività.

E' dal lontano 1906, infatti, che la Renault produce camion ed oggi, grazie anche al patrimonio tecnologico maturato dalla Saviem e dalla Berliet, essa conferma la sua presenza nel settore dei veicoli industriali con una gamma di modelli di grande attualità, che fanno dei motori a basso consumo e della tecnologia turbo i loro punti di maggiore forza.

Nella foto sono ripresi alcuni dei camion più rappresentativi della gamma Renault: a partire da destra, un camion della gamma « G », il primo nato dall'esperienza di Berliet e Saviem, disponibile in vari modelli da 15 tonn. di PTT a 27 tonn. di PTC e due motorizzazioni: « aspirato » da 192 CV DIN e « turbocompresso » da 216 CV DIN a 2400 giri; un « maxi-code » per i grandi trasporti stradali, per tutti gli impieghi da cantiere e trasporti eccezionali; un camion della serie « J », una gamma per il trasporto medio da 5 a 13 tonn. di PTT ed infine, un veicolo della gamma bassa « SG » per il trasporto leggero.

Il filtro aria e i consumi

Se è sporco aumentano anche del 6,5 per cento - Questi i risultati di una ricerca della Ford



Da ricerche fatte dalla Ford in Inghilterra è risultato che tra i vari fattori che contribuiscono a far consumare meno carburante vi è anche il filtro dell'aria del carburatore. Nel giro di dodici anni il motore di una vettura per famiglia utilizza una media di trenta milioni di litri d'aria. Tutto questo passa attraverso il filtro del carburante.

Prove effettuate con una Ford Capri hanno mostrato che un filtro sporco arriva a far aumentare il consumo di quasi il 6,5 per cento.

Il filtro dell'aria (nella foto), quando è pulito, e quindi in piena efficienza, blocca il 99 per cento della polvere e della sporcizia dell'aria destinata a passare nel carburatore.

Il filtro dell'aria del carburatore dovrebbe essere sostituito dopo circa 40 mila chilometri, ma se la vettura è usata abitualmente in zone molto polverose la sostituzione dovrebbe avvenire con maggior frequenza.

● La Ford ha confermato la sua volontà di produrre e commercializzare un'autovettura « mondiale », adatta a tutti i mercati. La nuova « Ford Escort » che sarà lanciata in Europa in autunno sarà un primo passo in questa direzione: alla sua progettazione hanno concorso ingegneri di vari Paesi e le varie parti proverranno da differenti nazioni.

Un'enciclopedia per far durare l'auto

Esce in fascicoli settimanali ed è l'edizione italiana di una diffusa pubblicazione in lingua inglese

E' nelle edicole una nuova pubblicazione a dispense intitolata « Su Strada ». Si tratta di un'enciclopedia pratica per l'auto (teoria, diagnosi, riparazione, manutenzione) che uscirà in cento fascicoli settimanali a cura della Fabbri editori.

Nella presentazione della nuova enciclopedia, il presidente dell'ACI, Filippo Carpi de Resmini, scrive che « l'automobile è indispensabile alla vita dell'uomo d'oggi. Assolverà per molti anni ancora all'insopprimibile domanda di mobilità nonostante le crisi energetiche ».

« Il problema piuttosto — afferma Carpi de Resmini — dati i prezzi d'acquisto sempre più elevati e il crescente aumento dei prezzi del carburante, è quello di far durare la propria automobile il più a lungo ».

A questo obiettivo tende appunto « Su Strada » che è l'adattamento, con vistose integrazioni a misura del mercato italiano, di « On The Road », diffusa in tutto il mondo — dall'Inghilterra all'Australia, alla Nuova Zelanda al Sud Africa — è che ha riscosso uno strepitoso successo nei Paesi di lingua inglese con più di 800.000 copie vendute.

« Su Strada », che esce contemporaneamente all'edizione italiana anche in Francia, è la guida più completa e sicura — dicono gli editori — per conoscere, mantenere, riparare qualsiasi veicolo.

Ammortizzatori a gas per moto

Questo sistema, già diventato norma per le automobili, si va diffondendo alle « 2 ruote »

Ammortizzatori a gas per motociclette, poco più che diavolerie qualche anno fa, solida realtà tecnica oggi.

Nati per equipaggiare moto da competizione, prima da velocità (Yamaha), subito dopo da cross, dove sono ormai generalizzati, questi particolari ammortizzatori, il cui effetto viene generato non più con un sistema oleodinamico, bensì dalla compressione di gas, suscitano tuttora molta curiosità. Non è in fin dei conti una gran novità se solo si considera che l'effetto di gas per far funzionare le sospensioni di automobili è, in quest'altro settore motoristico, la norma; o se si pensa all'impianto delle Citroën, progettato a metà degli anni 50.

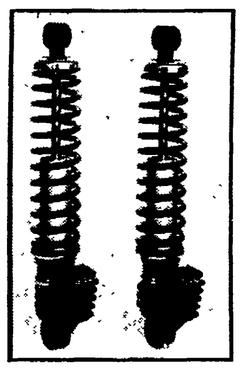
Gli ammortizzatori a gas per moto hanno riscosso finora un certo successo, e senz'altro se ne vedrebbero in circolazione molti di più se solo costassero un po' meno. D'altronde la produzione è più complessa rispetto ai tipi tradizionali, e finchè la domanda non sarà nutrita i prezzi non diventeranno più abbordabili.

Seguendo l'onda della curiosità abbiamo deciso di montare un paio di Ceriani a gas su una « Morini 125 Corsaro », non più recentissima ma comunque in grado di svolgere perfettamente il suo compito. Un tipo di moto che rappresenta bene la maggioranza dei modelli in circolazione in Italia, piccole-medie cilindrate a quattro tempi, mono o bi-cilindriche. Escludendo ovviamente gli scooter, per i quali l'ammortizzatore a gas rappresenta ancora una realtà futuribile.

Sulla nostra « Morini » i Ceriani in prova hanno percorso un paio di migliaia di chilometri, in diverse condizioni di fondo stradale ed atmosferiche, dovendo essenzialmente fornire una risposta al quesito più importante per l'acquirente: aumenta il confort rispetto al tipo tradizionale?

Bisogna proprio rispondere di sì, anche se logicamente potranno essere riscontrati progressi più o meno sensibili secondo le caratteristiche del veicolo sul quale gli ammortizzatori sono stati montati.

Il molleggio è più graduale, più « morbido ». La differenza la si avverte soprattutto sulle buche e buchette che costellano tante nostre strade, e che spesso non si possono proprio evitare. Il contraccolpo alla schiena di chi guida c'è sempre, ma si riduce a livelli accettabili, poco più di un sussulto. Un bel vantaggio per coloro che, come chi scrive, soffrono dei malanni tipici dei « cittadini » (reumatismi, artrosi, indolenzimenti e così via). E che ovviamente, a dispetto dei consigli di medici e familiari, non vogliono rinunciare ai piaceri della motocicletta.



Gli ammortizzatori a gas Ceriani, disponibili per tutte le moto da 125 cc ed oltre.

Per il resto non vi sono sensibili differenze rispetto ai tipi « classici » di sospensioni posteriori. La tenuta di strada rimane praticamente uguale, nè, come potrebbe sospettare qualche appassionato della guida veloce, l'effetto del gas innesca pericolosi ondeggiamenti sui curvoni veloci. E' un timore diffuso in particolare tra i possessori di moto di grossa cilindrata. Anche su queste ultime, però, a quanto ci risulta, gli ammortizzatori a gas non hanno specifiche controindicazioni. I risultati sono praticamente gli stessi di quelli riscontrabili su moto più piccole, come la nostra « Morini ».

Hanno un futuro, quindi, questi nuovi ammortizzatori? Diremmo di sì, e anche alquanto roseo. Dipende soprattutto da due fattori: prezzi più equi, e, sembra strano ma non lo è affatto, che non attirino troppo l'attenzione dei ladri.

Infatti questo accessorio ancora relativamente poco diffuso fa gola a parecchi, e i ladri si adeguano alla legge della domanda-offerta. Se le Case cominceranno a montarlo in grande serie (per ora si vede all'origine solo su modelli costosi o « special ») in breve tempo l'attenzione dei professionisti del furto potrebbe non accentrarsi più sugli ammortizzatori a gas, come accadeva spesso finora.

P. M. P.

● La « Adam Opel » — filiazione tedesca della General Motors — ha prodotto nel 1979 circa 971 mila autoveicoli contro 959 mila nel 1978. Particolarmente positivo l'andamento delle esportazioni.