La moda emergente dei giochi per adulti

Con questi, caro Matusa, puoi giocare anche tu

Riflessione e simulazione - La novità dell'anno si chiama il «Cubo di Rubik»

Di giochi e giocattoli si parla, specialmente nel periodo natalizio, se ne analizzano pregi e difetti, costi, sicurezza, qualità, ma sempre con un sottinteso: i giochi sono destinati solo ai bambini. Invece, dopo anni di «clandestinità», i giochi per adulti stanno diventando un fenomeno, se non ancora di massa, comunque di proporzioni rispettabili.

Ma quali sono i giochi per adulti? «Sostanzialmente — risponde Carlo Basso, direttore della «Città del sole», negozio specializzato di Milano — si dividono in due categorie: giochi di riflessione e giochi di simulazione.

Tutti alla guerra

Al primo gruppo appartengono scacchi, backgammon, gò, bridge, Master Mind e i vari tipi di rompicapo. Del secondo gruppo fanno parte i «wargames» e i giochi di simulazione economica e politica».

«Entrambi i settori — continua Basso — "tirano" bene: soprattutto i "wargames", fino a pochi anni fa conosciuti solo da qualche centinaio di cultori in tutta Italia, contano oggi decine di migliaia di appassionati». Effettivamente si tratta di giochi affascinanti, con i quali è possibile ricostruire fedelmente lo svolgimento di famose battaglie o di intere guerre e tentare di modificarne, solo in base alla propria intelligenza, senza l'ausilio della fortuna, i risultati. La scelta è ormai sufficientemente vasta, dalle campagne di Alessandro il Grande alle grandi battaglie napoleoniche, da Gettysburg a Midway, fino al Medio Oriente e anche a Guerre stellari. Per non parlare di «Corteo» o della nuova edizione di «Lotta di classe», che propongono temi d'attualità.

Qualche ostacolo alla diffusione dei giochi di simulazione, però, esiste. Basso le sintetizza in tre punti: «In primo luogo c'è un problema di spazio e di tempo; una partita richiede un minimo di tre-quattro ore e una superficie adeguata per disporre il piano di gioco; poi c'è la difficoltà delle istruzioni (si tratta di veri e propri manuali che occorre studiare), alcune disponibili solo in inglese; e non ultimo è il problema dei costi, non bassissimi, provocati dal fatto che la maggioranza dei "wargames" è di produzione USA e passa per parecchie mani prima di giungere sul mercato italiano. E non bisogna dimenticare che una normativa poco chiara porta, di fatto, all'applicazione di un'aliquota IVA del 35% sui giochi d'importazione, mentre quelli di produzione italiana pagano il 14%».

Questi problemi sono ben presenti agli appassionati e agli operatori del settore, che tendono a raggrupparsi, a costituire circoli e associazioni che consentono di ridurre i costi e di scambiarsi esperienze e impressioni sui nuovi giochi. In questo senso si muove, per esempio, «Il gioco dei grandi», il settore specializzato da poco inaugurato dalla Libreria Rinascita a Modena, in piazza Matteotti 20. «Il nostro non è solo un negozio — spiega Piero Catellani — ma un punto d'incontro, dove si viene a vedere i giochi, a provarli, a discutere. Ogni settimana si fa la presentazione di un gioco, chi viene da noi non è solo un cliente, ma viene coinvolto e diventa partecipe della nostra attività».

Di fronte al successo dei «wargames», come si comportano i giochi più «tradizionali»? Si direbbe bene, a giudicare dal continuo successo del Master Mind, moderno erede del glorioso «numerino» di scolastica memoria, o di «Scarabeo», gioco di costruzione di parole incrociate. Ma soprattutto paiono godere ottima salute gli scacchi, il più classico dei giochi «intelligenti», ormai stabilmente abbinati all'elettronica.

Per chi vuole cimentarsi a scacchi (ma anche a dama, bridge, backgammon e altri giochi ancora) contro un elaboratore c'è solo l'imbarazzo della scelta, dettata dalle esigenze dell'appassionato (e dalle sue disponibilità economiche): si va da una scacchiera dotata di 4 livelli di gioco, ma molto limitata negli schemi e molto lenta, sulle 100.000 lire, adatta ad un principiante, a quelle medie (7-8 livelli di gioco, buona varietà di risposte, discreta velocità), tra le due e le trecentomila lire, alla scacchiera a moduli intercambiabili, abbastanza difficile da battere (400.000 lire più 150.000 per ogni modulo) fino al «mostro» dotato di sensori sotto ogni casella, eccellenti rifiniture, tutta in buon legno, che costa qualcosa più di un milione.

Orrore ungherese

Qualcosa resta da dire sulla novità dell'anno, il rompicapo che sta facendo impazzire milioni di persone in tutto il mondo, e che Mondadori ha lanciato recentemente in Italia: il Cubo di Rubik, detto anche «l'orrore ungherese». Il gioco consiste nel ricostruire, con opportune manipolazioni, i colori originali delle sei facce del cubo dopo averli mescolati grazie a diabolici spostamenti dei cubetti che compongono l'insieme. L'infernale rompicapo, prodotto in Ungheria su progetto dell'ing. Ernö Rubik, nasconde sotto un'innocua apparenza uno dei problemi più difficili mai presentati. Un'ottima idea per un regalino di Natale ad un nemico.

P. Stramba-Badiale

Per diminuire l'inquinamento e purificare gli alimenti

Contro i fertilizzanti chimici una speranza viene dal Brasile

Forse è possibile eliminare almeno in parte i fertilizzanti nella produzione dei cereali.

Teoricamente non è un gran problema.

Nella pratica si sono fatti notevoli passi avanti proprio in questi ultimi tempi.

Gli americani sono convinti che questa sia la strada giusta per diminuire i costi di produzione del loro «mais strategico» ed hanno investito su questa scommessa scientifica diversi milioni di dollari.

Solo per questo settore di ricerca gli USA hanno destinato una cifra praticamente uguale a quella con cui il nostro CNR finanzia tutte le ricerche agricole. Anche nei laboratori italiani di genetica, comunque, non si sta con le provette in mano.

A Firenze, a Pisa ed a Napoli vi sono équipes di ricercatori che studiano come «costruire» un cereale che si autofertilizzi.

Il CNR ha in gestione un piano finalizzato per l'ingegneria genetica che nella sezione vegetale affronta il problema.

Se si sfondasse su questo fronte le ripercussioni sull'intera struttura agricola mondiale non sarebbero di poco conto. Con tutta probabilità — assicurano gli esperti — assisteremmo ad un netto declino della supremazia dei fertilizzanti chimici.

La storia, così come la racconta il professor Marcello Buiatti della facoltà di Genetica di Firenze, è in sostanza questa.

Fino a non molto tempo fa, la produzione agricola si basava sulla rotazione.

Per non depauperare troppo il terreno si alternavano sullo stesso campo una coltura che arricchisse la terra ed una che ne sfruttasse le sostanze.

Nel caso che ci interessa venivano alternate le leguminose con i cereali e con altre colture.

Le leguminose hanno nelle radici un «ospite», un batterio chiamato rizobio che infetta la pianta e crea piccoli tumori. Questi noduli sono in grado di fissare azoto atmosferico trasformandolo in azoto organico. Dopo il raccolto delle leguminose, le radici rimangono nel terreno e con esse l'azoto: si calcola che ne venga trattenuto 40-50 chili per ettaro.

Sullo stesso campo veniva poi seminato il cereale che trovava l'azoto necessario alla crescita.

La pratica della «rotazione», come tutti sanno, venne abbandonata quando l'industria chimica cominciò a sfornare i concimi.

I fertilizzanti hanno però degli inconvenienti: sono costosi, inquinano durante la fase di produzione, inquinano le stesse derrate alimentari, creano spesso squilibri ecologici.

Sul piatto degli svantaggi pesano abbastanza motivi per cercare di liberarsi dalla schiavitù dei concimi chimici.

Il problema consiste nel modificare la coltura dei cereali in modo che anch'essi, come già i legumi, possano essere autonomi per quanto riguarda l'azoto organico. Gli ostacoli da superare sono numerosi. Il «rizobio», infatti, non attacca le radici del grano.

Il primo segnale di speranza è venuto recentemente dal Brasile: lì hanno scoperto che in certe particolari condizioni, alcuni batteri azotofissatori (gli «spirilli») si legano al mais. «Si tratta ora di studiarli — dice Marcello Buiatti — renderli più efficienti e creare una simbiosi più stabile con i cereali». Il laboratorio di Firenze sta lavorando intorno a questo obiettivo.

«Il problema — spiega ancora Buiatti — dovrebbe essere risolvibile sia rendendo più stretta l'unione tra gli spirilli ed il cereale, sia aumentando la capacità di fissare azoto da parte dei batteri.

Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto — aggiunge Buiatti — si può anche cercare di introdurre altre informazioni genetiche per l'azotofissazione utilizzando dei plasmidi, cioè quella parte del corredo genetico di una cellula che può essere trasferito da una specie all'altra e che mantiene un'autonoma capacità di riproduzione».

Le sperimentazioni in questo campo sono molto avanzate. Non sono le uniche che si stanno conducendo in questi anni. C'è chi ha scelto altri metodi nella speranza di raggiungere lo stesso risultato. In Olanda stanno cercando di introdurre direttamente in piante non leguminose un'informazione genetica che conduca alla azotofissazione. Alcuni mesi fa sono stati isolati dal professor Schilperoort dei mutanti del batterio «agrobacterium tumefaciens», che infettano la pianta senza causarle danni.

A questo punto si tratta di utilizzare un plasmidio come un cavallo di Troia: al suo interno saranno «inseriti» i geni dell'azotofissazione che in questo modo potranno entrare «dentro» la pianta infettata.

«Avremo piante — dice Buiatti — in grado di autofissare l'azoto; non sappiamo ancora come, nè quanto e neppure sappiamo se i geni dell'autofissazione funzioneranno.

Ma se tutto andasse bene — aggiunge — si potrebbero avere grossi mutamenti nell'agricoltura».

Andrea Lazzeri

scaffale

Nino Valerio, *L'alimentazione naturale*, Mondadori, Milano, L. 3500.

L'impostazione naturista dell'A. permea ogni pagina del libro, che può essere condiviso o meno proprio per questo. Se si condividono queste idee il libro è interessante e pieno di buoni consigli, ma se, come dalla sottoscritta, tale impostazione non è condivisa, o almeno non con la stessa totale fede, allora i punti di disaccordo possono essere tanti. Tanto per fare qualche esempio: la pentola a pressione è uno degli ausili tecnologici più positivi, soprattutto nella cottura degli ortaggi; per il Valerio, al contrario, tale recipiente viene relegato fra le «stoviglie dannose», e ancora, per chi pensa ai principi tradizionali della dietetica, è difficile accettare un raffronto fra il succo di uva ed il latte di donna, dato che alle due sostanze sono dati assai differenti finalità.

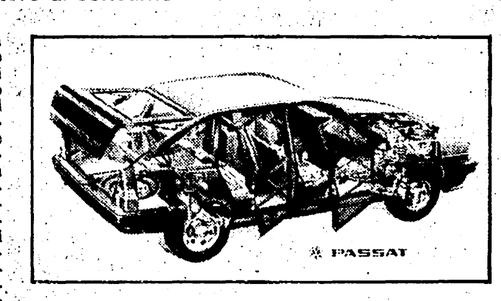
Ciò che però non si riesce a condividere è la tendenza al totale ostracismo al prodotto industriale; a parte l'utopicità del concetto, è necessario tenere presente anche che, se è giusto chiedere all'industria alimentare di operare con correttezza e al meglio, è altrettanto giusto, se non si vuole mandare a fondo la nostra già malsicura economia, lasciare a queste la possibilità di lavorare, perché *devono* lavorare. Il ritorno alla natura va bene, il «farselo da sé» va anche bene, ma tutto questo non può e non deve né farci regredire nel tempo, né danneggiarci sul piano economico industriale.

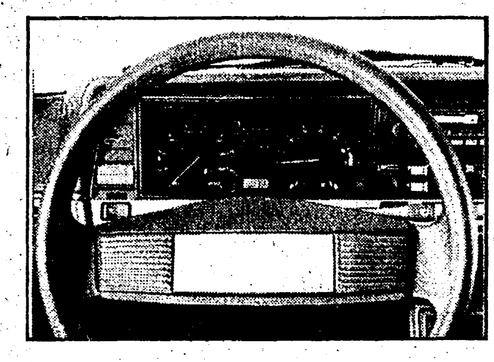
Silvia Merlini

Da gennaio anche da noi le rinnovate VW Passat

Quattordici modelli da 1.3 a 1.9 litri - Il cinque cilindri solo a primavera - L'indicatore di consumo

A metà gennaio arriverà ai concessionari e alla fine del mese sarà consegnata ai clienti la nuova Passat. Più o meno ha lo stesso peso del modello precedente pur essendo più lunga, più larga e più spaziosa, ma in compenso è meno rumorosa, più brillante ed è stata realizzata tenendo d'occhio i consumi. In Italia la gamma Passat comprenderà 14 modelli (quelli con motore a 5 cilindri arriveranno da noi a primavera inoltrata) i cui prezzi (IVA compresa) vanno dalle 7.439.900 lire del modello base, la Passat 1300 L, alle 10.018.200 lire della Passat Familiare 1600 Diesel GL 5 marce.





I prezzi appaiono interessanti, se si considera che la nuova versione della vettura lanciata dalla Volkswagen nel 1973 colloca obiettivamente la Passat nella fascia superiore delle vetture medie.

Su questo modello rinnovato i tecnici tedeschi hanno lavorato davvero molto, migliorandone non soltanto l'abitabilità e il confort, ma anche le prestazioni e la tenuta di strada, come abbiamo avuto modo di accertare recentemente durante una prova organizzata dalla Casa tedesca

Il solo appunto che si può fare nella valutazione complessiva della gamma è che i modelli con motore di 1300 cc non sono dotati della 5ª marcia e mancano dell'indicatore dei consumi, un dispositivo che, se durante i primi chilometri di guida può mettere in qualche difficoltà, con l'abitudine diventa un utilissimo collaboratore nel compito di risparmiare benzina.

Lo strumento è collocato tra tachimetro e contagiri (o orologio, secondo i modelli) ed evidenzia le cifre 5, 7, 9, 11 che corrispondono (con uno scarto del 5 per cento) al consumo istantaneo in litri per cento chilometri. La lancetta che resta invisibile viaggiando con le marce più basse, indica il consumo quando si viaggia con le marce alte a velocità costante e su percorsi piuttosto lunghi. Una spia luminosa, a sua volta, si accende quando è il momento di passare ad una marcia superiore se si vuole risparmiare benzina; è proprio questa spia che, inizialmente, mette in qualche difficoltà soprattutto quando, per motivi di sicurezza su una strada in discesa e ricca di curve, si viaggia con una marcia bassa. La spia, infatti, si accende per segnalare che il consumo di benzina è elevato e fa, quindi, il suo lavoro; tocca al guidatore valutare l'opportunità di cambiare marcia o di non farlo per avere un maggiore controllo della vettura.

Indipendentemente dal segnalatore, comunque, i consumi delle nuove Passat sono inferiori a quelli dei modelli precedenti, grazie anche alla ottimizzazione della compressione dei motori e all'adozione dell'impianto di accensione elettronico TSZ.

Sarebbe qui troppo lungo elencare tutte le modifiche che i tecnici della Volkswagen hanno apportato alle nuove Passat. Accenniamo brevemente alle prestazioni e ai consumi dei modelli

Le Passat con motore di 1.3 litri e 60 CV di potenza raggiungono una velocità massima di 148 chilometri orari, consumano 10,3 litri ogni 100 chilometri nel ciclo urbano, 6,6 litri alla velocità costante di 90 km orari e 9 litri a 120 orari costanti. Accelerano da 0 a 80 chilometri in 11"2 e da 0 a 100 chilometri in 18".

La velocità massima delle Passat con motore di 1.6 litri e 75 CV di potenza è di 164 km orari (159 con cambio automatico). Il consumo è di 11,3 litri nel ciclo urbano, 5,9 a 90 orari costanti, 8 a 120 costanti con l'uso della marcia E che riduce di 1000 giri il regime di rotazione del motore. 9" il tempo per accelerare da 0 a 80 orari, 14" per passare da 0 a 100.

Con il motore a cinque cilindri di 1.9 litri e 115 CV la velocità massima della Passat è di 188 km/h (182 con l'automatico). I consumi sono: 12,7 ciclo urbano, 6,5 a 90 orari, 8,5 a 120. Naturalmente, data la potenza, bastano solo 7"3 per accelerare da 0 a 80 km e 10"9 per passare da 0 a 100 km/h.

La versione con motore Diesel di 1600 cc e 54 CV fa i 143 orari, passa da 0 a 80 km/h in 12"5, da 0 a 100 in 20"5. A velocità costante di 120 orari bastano 7 litri di gasolio.

Da segnalare ancora che la versione «familiare» ha di serie un passamano sul tetto che può essere facilmente trasformato in portapacchi e che su tutte le versioni è possibile ottenere il divano posteriore sdoppiato.

NELLA FOTO: una Passat vista in trasparenza e un particolare del cruscotto con, al centro, l'indicatore di consumo.

E'il più grande semovente

Costruito dalla Cometto - Poggia su 576 ruote e trasporta 1800 tonnellate

Quattro motori Diesel, capaci di sviluppare una potenza pari a 2000 CV, sono nel «ventre» del più grande semovente del mondo, costruito dalla Cometto di Borgo San Dalmazzo (Cuneo). Si tratta di un «mostro» lungo 40 metri e largo 11 metri, poggiante su 576 ruote e in grado di trasportare un peso complessivo di 1800 tonnellate.

Il semovente *(nella foto)* è pronto a muovere alla volta dell'Arabia Saudita dove verrà impiegato dalla Nippon Express di Tokyo per il trasporto di impianti prefabbricati per la desalinizzazione dell'acqua di mare, costruiti da una casa giapponese.

La «scommessa» che la Cometto (il titolare, Giovanni Cometto, i suoi collaboratori e le maestranze) ha vinto aveva una posta che si aggirava attorno ai 3 miliardi e mezzo di lire e presupponeva un concerto di idee per una soluzione di alta ingegneria. Finora infatti non era mai stato utilizzato il criterio «modulare» (noto ai costruttori di rimorchi) nel campo dei semoventi. L'adozione di tale sistema ha permesso di combinare e unire veicoli «base» tra loro uguali, componendo così piattaforme mobili con dimensioni varianti da un minimo di m 9 x 3 (portata 150 tonnellate) ad un massimo di m 10 x 36 (portata 1800 tonnellate).

Iniezione elettronica e la Lancia ha con la Gamma la vera ammiraglia

Potenza, coppia e prestazioni della berlina e del coupè non sono cambiate ma sono migliorati elasticità e consumi - Le altre modifiche

Lancia «Gamma» quattro anni dopo. Arriva l'iniezione elettronica e, finalmente, il termine «ammiraglia» non è più soltanto un modo di dire e i «lancisti» — e non solo loro — possono contare su una berlina e su un coupé di serie «made in Italy» che non hanno nulla da invidiare agli analoghi modelli della concorrenza.

Sulla motorizzazione della più grossa delle Lancia in questi anni se ne erano sentite di ogni colore. Al quattro cilindri «boxer» si era attribuito il mancato successo di una vettura che pure aveva apparentemente tutte le carte in regola per sfondare in questo particolare ed esclusivo (una berlina Gamma costa 18.700.000 lire) settore di mercato.

Oggi, con l'iniezione elettronica, la soluzione è stata trovata e, mentre il boxer continua a mantenere i suoi pregi di compattezza e di robustezza, il sistema a iniezione ne garantisce la funzionalità e l'affidabilità in ogni condizione. Potenza, coppia, prestazioni (rispettivamente 140 CV a 5400 giri, 21,2 kgm a 3000 giri, 195 chilometri orari) sono rimasti immutati, ma ora il motore è più elastico, la sua potenza più progressiva e, cosa che non guasta di questi tempi, i suoi consumi si sono ridotti: 8,5 litri ogni 100 chilometri ai 90 orari contro gli 8,8 nella versione a carburatore; 10,2 contro 10,5 ai 120; 16,6 contro 17,7 nel ciclo urbano.

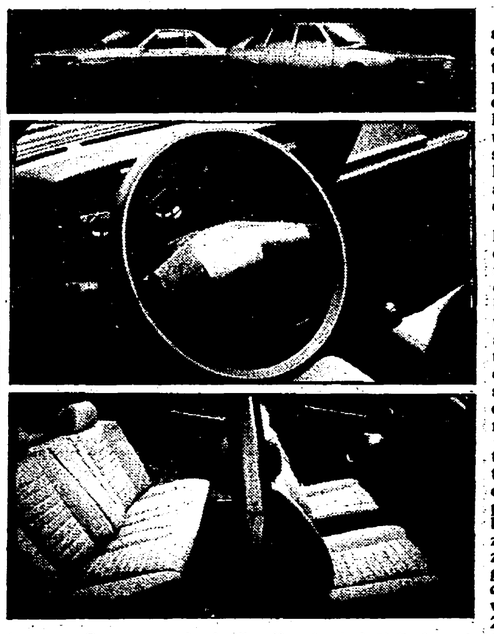
Oltre all'iniezione elettronica le Gamma, sia nella versione 2500, sia in quella 2000, possono essere dotate di cambio automatico a quattro velocità interamente costruito in Italia, nello stabilimento Lancia di Verrone, in collaborazione con la Automotive Products. Si tratta di un sistema che offre la possibilità esclusiva di selezione manuale della seconda e terza marcia, in modo da conseguire, volendolo, anche una guida sportiva, con particolari capacità di ripresa in conseguenza del fatto che con solo otto ruote dentate si ottengono quattro rapporti avanti e la retromarcia.

Oltre che sulla meccanica, alla Lancia sono intervenuti anche sull'estetica e sugli allestimenti della Gamma. La calandra è nuova, a sviluppo orizzontale ed è tutta in acciaio inossidabile.

All'interno, i sedili sono di nuovo disegno, con tessuti in pura lana di creazione Zegna. Nelle due versioni berlina, tutti i sedili, compresi quelli posteriori, sono forniti di poggiatesta. Il volante è di nuovo disegno e per la strumentazione si è adottata una nuova grafica. Tutti gli strumenti, compresa la pulsantiera di comando, hanno un'illuminazione rosso-arancio.

Le leve del cambio e comando freno a mano sono nuove nel disegno e il sedile del guidatore è regolabile in lunghezza, altezza e inclinazione.

Lo specchio retrovisore esterno è regolabile elettricamente dall'interno attraverso un comando inserito nella consolle centrale. Le vetture sono inoltre munite di impianto di climatizzazione e di alzacristalli elettrici



Le nuove Gamma coupè e berlina (foto in alto). Nelle foto al centro e qui sopra il moderno cruscotto della berlina e una vista dell'abitacolo.

Come prenotare il camping

E' uscito in questi giorni, a cura dell'Editoriale Federcampeggio, l'opuscolo del Centro prenotazioni con l'elenco dei campeggi ove è possibile riservare piazzuole.

L'iniziativa, ha avuto un successo superiore ad ogni aspettativa. Per la stagione turistica 1980 hanno usufruito del servizio 2880 italiani e 439 stranieri per un totale di circa 64.000 presenze.

Per usufruire del Centro occorre inviare, non oltre il 15 maggio, la scheda di prenotazione con allegato l'importo di L. 10.000 spese e L. 30.000 quale caparra

L'opuscolo, stampato in 4 lingue e distribuito gratuitamente, può essere richiesto a: Centro internazionale prenotazioni campeggio - Casella postale 649 - 50100 Firenze - I.

Questo è il periodo buono per sistemare la barca

Una cura particolare va riservata al motore - Quando è consigliabile ricorrere allo specialista

Finite le vacanze probabilmente non si è avuto il tempo (o la voglia) di pulire la nostra imbarcazione, per cui è consigliabile utilizzare il lungo inverno per evitare problemi di deterioramento e precoce invecchiamento, di cui probabilmente pagheremmo il prezzo la prossima stagione. Il discorso della manutenzione invernale «fatta in casa», cioè di quel minimo che non richiede competenze particolari (ma che proprio per questo viene spesso trascurato) vale solo nel caso di una imbarcazione a posto: se infatti lo scafo è danneggiato seriamente o il motore ci ha creato delle difficoltà, è chiaro che bisogna ricorrere ad una officina specializzata.

Una particolare attenzione va riservata al motore: se proprio ci spaventa solo l'idea di togliere la calandra del motore, sarà meglio affidarlo al concessionario, ma almeno non aspettiamo la primavera quando il fornitore di fiducia sarà in piena attività e ci farà sicuramente pagare più caro un lavoro più affrettato. Nel frattempo il motore, rimasto inattivo per mesi senza un'adeguata pulizia, avrà subito processi corrosivi dovuti al salino e al calcare che ci costringeranno a spese di ripristino più elevate.

Nel caso di manutenzione in officina è consigliabile assistere alle operazioni, non solo per verificare che vengano veramente eseguite, ma soprattutto per imparare dove mettere le mani nel caso di piccole riparazioni, perchè è impensabile andar per mare con un motore senza essere in grado di arrangiarsi in caso di avaria.

Se, invece, decidiamo di pulirlo da soli, dobbiamo prima di tutto recuperare una vasca, un grosso barile di ferro o di plastica per far girare il motore in acqua dolce addizionata di disincrostanti (vanno bene anche i sali decalcificanti che vengono usati per lavapiatti e lavatrici) per togliere le incrostazioni di sali di calcio e di magnesio che si sono depositate nell'impianto di raffreddamento. La stessa soluzione servirà anche per la pulizia esterna del blocco motore e del gambale.

Effettuato il lavaggio, il motore va sistemato verticalmente su un cavalletto per il cambio dell'olio agli ingranaggi del piede e il grassaggio. Il piede ha due fori, uno in basso e uno in alto; dopo averci messo sotto un catino, si tolgono le viti e si lascia colare l'olio fino a quando è uscito tutto; a questo punto si inietta l'olio dal basso facendolo salire con pressione manuale sul flacone fino a farlo traboccare dal foro superiore. Quindi si chiude questo foro, si estrae il contenitore dell'olio da quello inferiore e si chiude velocemente con la relativa vite.

Per lubrificare la camera di scoppio, tolta la calandra, si smontano le candele e si spruzza nei cilindri un po' d'olio in confezione spray per evitare il rischio della ruggine; poi si riavvitano le candele dopo averle pulite (nel caso debbano essere sostituite conviene farlo quando si rimetterà in attività il motore).

Non bisogna dimenticare di controllare i fili dell'impianto elettrico ed i loro attacchi, senza avere, però, la pretesa di eseguire riparazioni all'accensione elettronica: per questi guasti è meglio affidarsi a uno specialista. Anche l'elica va guardata con attenzione e, se non ha subito danni rilevanti, è sufficiente sfilarla dall'asse per pulirla e ingrassarla meglio (resta inteso che per tutte queste operazioni il tipo di olio, di grasso è meglio che siano quelli prescritti dal costruttore del motore).

Pulito il serbatoio e il filtro della pompa di alimentazione, possiamo riporre il tutto sicuri che, se abbiamo fatto un buon rimessaggio invernale, non dovremmo correre eccessivi rischi alla prima uscita della prossima stagione.

M.P.U.