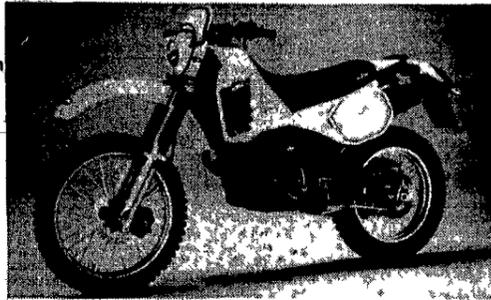


Fuoristrada: interessanti novità della Casa austriaca

Tra le nuove Ktm una 250 «strapotente»

La Ktm 900 cc a quattro tempi L'aspiratore di un decompressore automatico favorisce la messa in moto a pedivella



vesciti completamente regolabile e con escursione di 300 mm. È tuttavia possibile ottenere (optional) una White Power ultimissimo tipo anch'essa totalmente regolabile. Posteriormente è stato montato un nuovo sistema ammortizzatore Ktm Pro-Lever, che assicura una escursione di 355 mm. Di nuovo tipo i freni, ora costituiti da dischi ventilati con pinze flottanti a doppio pistoncino ed autocentranti. Ancoraggio della pinza posteriore è stata spostata direttamente sul forcellone.

Per gli estimatori delle grosse monocilindriche a quattro tempi è stata migliorata la già ottima 600 «Baja». L'operazione di messa in moto a pedivella, sempre problematica sui grossi monocilindrici, è stata agevolata dalla adozione di un decompressore automatico. Adottata altresì una pompa, che attinge l'olio da un serbatoio supplementare, per la lubrificazione forzata di motore e cambio.

«UGO DALLO»

Produttrice di moto professionale, l'austriaca Ktm ha rinnovato le sue moto da fuoristrada. Repetibili già da qualche tempo presso la rete dei concessionari, le nuove moto da enduro e da rally sono state modificate sia nella parte ciclistica che in quella motoristica. D'altronde, per moto che nascono precipuamente per l'impiego agonistico, il rapido rinnovamento tecnico è imperativo.

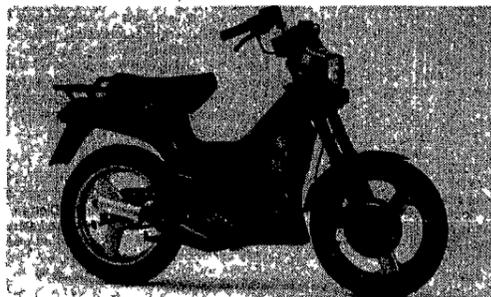
La nuova serie conta ancora sui motori a due tempi nei cilindri 125, 250, 350 cc ed a quattro tempi per la 600 cc. Tutti i propulsori sono forniti di impianto di raffreddamento ad acqua.

La più interessante e richiesta fra le «due tempi» è certamente la «250», ora dotata di un nuovo cilindro in lega leggera. Questo modello sviluppa la mirabolante potenza di 48 cv a 8300 giri/minuto, pari a circa 200 cv/litro. L'ammissione è mista nel cilindro e nel carter motore, regolata da un nuovo gruppo lamellare. Nuovo anche il sistema con valvola paralizzatrice del gas di scarico, posta direttamente sulla luce del cilindro. Il cambio ha cinque rapporti e l'ac-

Sono fra i ciclomotori più desiderati dai giovanissimi

Eleganti e solidi: ecco i «Fifty»

Il modello Top Malaguti, uno dei quattro ciclomotori dell'ultima serie. È in vendita a 2.375.000 lire



zione alle mode i Fifty si arti colano in quattro versioni: HI a L. 1.840.000, Cx a L. 2.200.000, Top a L. 2.375.000 ed infine Mistral a L. 2.450.000.

I due modelli più «economici» hanno il motore raffreddato ad aria, però il Cx è anche dotato di freno a disco e monoammortizzatore posteriore. Tutti e quattro i modelli hanno il tappo-serbatoio sotto la sella, ribaltabile e dotato di serratura. Il volante magnetico da 80 watt, frecce di direzione e portapacchi posteriore.

Il modello Top è dotato di raffreddamento ad acqua del propulsore, completa strumentazione, ruote in lega a tre razze, optional, l'avvicinamento elettrico. Il Mistral si distingue per una grafica che richiama il mondo del windsurf.

Tutti e quattro i modelli hanno un aspetto solido e curato nei particolari. Inoltre ci sembra che anche le concessioni alla moda corrente siano sostanzialmente mediate da un severo esame di funzionalità.

«I tuboni» sono ciclomotori il cui telaio è costituito da un tubo di grande diametro in funzione di telaio e, generalmente, di serbatoio. Ce ne sono di molti modelli, in sintesi con le essenziali del telaio, ma anche di sofisticati e costosi per andare incontro ai gusti ed alle aspirazioni dei

giovani non ancora in età per una vera e propria motocicletta.

La «liberalizzazione» della potenza ammessa per i motori di 50 cc ha permesso ai ciclomotori di offrire prestazioni di accelerazione e ripresa interessanti. Pur nel rispetto della velocità massima ammessa di

40 kmh e di un massimo di tre marce i nuovi ciclomotori si distinguono brillantemente nel traffico ed in presenza di forti pendenze.

«I tuboni» sono ciclomotori il cui telaio è costituito da un tubo di grande diametro in funzione di telaio e, generalmente, di serbatoio. Ce ne sono di molti modelli, in sintesi con le essenziali del telaio, ma anche di sofisticati e costosi per andare incontro ai gusti ed alle aspirazioni dei giovani non ancora in età per una vera e propria motocicletta.

La «liberalizzazione» della potenza ammessa per i motori di 50 cc ha permesso ai ciclomotori di offrire prestazioni di accelerazione e ripresa interessanti. Pur nel rispetto della velocità massima ammessa di 40 kmh e di un massimo di tre marce i nuovi ciclomotori si distinguono brillantemente nel traffico ed in presenza di forti pendenze.

«I tuboni» sono ciclomotori il cui telaio è costituito da un tubo di grande diametro in funzione di telaio e, generalmente, di serbatoio. Ce ne sono di molti modelli, in sintesi con le essenziali del telaio, ma anche di sofisticati e costosi per andare incontro ai gusti ed alle aspirazioni dei giovani non ancora in età per una vera e propria motocicletta.

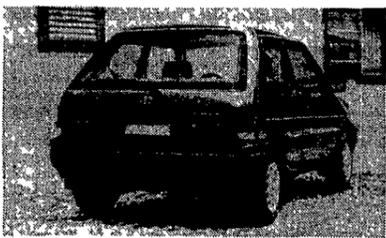
La «liberalizzazione» della potenza ammessa per i motori di 50 cc ha permesso ai ciclomotori di offrire prestazioni di accelerazione e ripresa interessanti. Pur nel rispetto della velocità massima ammessa di 40 kmh e di un massimo di tre marce i nuovi ciclomotori si distinguono brillantemente nel traffico ed in presenza di forti pendenze.



Due immagini (qui accanto e sotto) della nuova Justy della Subaru. Le principali modifiche riguardano il fascione, il faro, il portellone. Anche il bagagliaio è stato ampliato, così come ruota è la forma del sedili di cui è stato ridisegnata la tappezzeria e maggiorata l'imbottitura.

La vettura largamente rinnovata della Subaru

Continua con Justy la sfida giapponese



Auto di punta sul nostro mercato viene considerata dai responsabili dell'azienda nipponica la berlina 1200 cc Justy, che si viene ad affiancare alla serie Leone, 1500 cc berlina e station wagon e alla serie ET 12 van e pulmino.

Rilevanti i cambiamenti apportati rispetto al precedente modello, senza dubbio qualcosa di più di un semplice ritocco. Nuovo il frontale così come il portellone e i gruppi ottici. Il tutto è stato ridisegnato per ammorbidire la linea, senza nulla togliere all'immagine di sportività che la Justy rivendica e che mantiene nelle sue prestazioni (velocità massima 152 Km/h) e nel suo comportamento brillante, anche sui percorsi difficili e disagiati.

Prosegue la presentazione dei nuovi modelli giapponesi che si accingono ad affrontare il nostro mercato. La Subaru, azienda specializzata in vetture a trazione integrale, presenta la versione largamente aggiornata della berlina Justy, con marmitta catalitica e cambio manuale e automatico.

FULVIO SCOVA

MILANO La sfida giapponese sul terreno automobilistico pare non conoscere soste e aggiunge sempre nuovi protagonisti. È toccato questa volta alla Subaru, azienda giapponese non classificabile tra i colossi industriali, tipo Nissan e Toyota, ma che ha da sempre un suo preciso spazio nel settore delle auto a trazione integrale. Così mentre le autorità italiane insistono, anche in sede comunitaria, perché vengano ribaditi i limiti all'importazione delle auto giapponesi in Europa (il dato '88 è di 1.300.000 unità) e continuano a considerare «giapponesi» anche i modelli montati in territorio europeo (come la «inglese» Bluebird della Nissan) la pressione non si allenta e si arricchisce di nuove proposte.

Per la verità la proposta della Subaru non è del tutto nuova. Justy, presentata a Milano, è infatti un modello già noto al pubblico italiano, ma offerto ora in versione largamente aggiornata. Il presidente della Subaru Italia, dopo aver sottolineato che le case giapponesi hanno superato nel corso del 1988 i livelli produttivi statunitensi (12 milioni e 690.000 veicoli contro 11 milioni e 200.000), ha delineato i programmi della casa madre.

«I tuboni» sono ciclomotori il cui telaio è costituito da un tubo di grande diametro in funzione di telaio e, generalmente, di serbatoio. Ce ne sono di molti modelli, in sintesi con le essenziali del telaio, ma anche di sofisticati e costosi per andare incontro ai gusti ed alle aspirazioni dei giovani non ancora in età per una vera e propria motocicletta.

La «liberalizzazione» della potenza ammessa per i motori di 50 cc ha permesso ai ciclomotori di offrire prestazioni di accelerazione e ripresa interessanti. Pur nel rispetto della velocità massima ammessa di 40 kmh e di un massimo di tre marce i nuovi ciclomotori si distinguono brillantemente nel traffico ed in presenza di forti pendenze.

«I tuboni» sono ciclomotori il cui telaio è costituito da un tubo di grande diametro in funzione di telaio e, generalmente, di serbatoio. Ce ne sono di molti modelli, in sintesi con le essenziali del telaio, ma anche di sofisticati e costosi per andare incontro ai gusti ed alle aspirazioni dei giovani non ancora in età per una vera e propria motocicletta.

Alla Giannini diventa sport anche la Uno con il Diesel

Parafanghi allargati, cerchi in lega RG di disegno esclusivo, minigonne sottoporta, spoiler posteriore sono le caratterizzazioni più evidenti della Fiat Uno Turbo GTD elaborata dalla Giannini, la carrozzeria di Roma che festeggia quest'anno il suo venticinquesimo anniversario ufficiale, anche se la storia della carrozzeria si può far partire dalla Italo-Giannini della Mille Miglia del 1927. Naturalmente gli interventi della Giannini - al grido di «come ti sportivizzo un Diesel» - non si sono limitati agli esterni. Internamente la vocazione sportiva della vettura è sottolineata dai sedili avvolgenti in tweed ed alcantara e dal volante in pelle Luisi (nella foto) che si vanno ad aggiungere a tutti quegli interventi estetici e funzionali (come la speciale vernice metallizzata che la Sikkent Akzo Coatings produce appositamente per la casa romana) che la Giannini riserva a tutte le sue «horserie di serie». La Uno Turbo GTD così personalizzata sarà venduta a 18.900.000 lire. Seguirà, fra poco, la nuova «ammiraglia» della gamma Giannini. Si tratta, come è evidente, della «Tipo Giannini», presentata come prototipo all'ultimo Salone di Torino. La elaborazione della Tipo sarà proposta dalla Giannini in cinque versioni alle quali si affiancherà in un secondo tempo, la versione a 16 valvole. Alla Giannini assicurano che si tratterà di qualcosa di veramente fuori serie.

General Motors sponsorizza gara di auto a energia solare

General Motors sponsorizzerà una gara per autoveicoli con propulsione ad energia solare realizzata da studenti universitari americani. La competizione, in programma per il luglio dell'anno prossimo, prenderà il via dalla Disney World sul lago di Buena Vista, in Florida, e si concluderà al Centro tecnico della General Motors a Warren, nel Michigan. I primi tre veicoli classificati parteciperanno, a spese della Casa americana, alla corsa per veicoli ad energia solare già in calendario per il novembre dell'anno prossimo in Australia. Si tratta della stessa gara che il veicolo solare «Suncrayer» della General Motors vinse per primo nel 1987.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

Nella magia delle Cicladi



Cicladi da «kyklos», il cerchio, lo spazio magico dove si incontrano gli uomini e gli dei. E le Cicladi sono veramente un cerchio tracciato intorno a Delo. Isola sacra. Un punto di isole inondate di sole, dove tre millenni prima di Cristo già fioriva una civiltà «classica», vale a dire che dal mare traeva forza e risorse.

Si parte da Atene, centro nevralgico e congestionato della Grecia dove si trovano le maggiori agenzie di affitto. Una vacanza a vela nelle Cicladi deve tener conto dei meltemi (vento stagionale, soffia a luglio ed agosto da nord-ovest, piuttosto forte). Rotta verso sud-est e, scapolato capo Sounion, si entra nell'arcipelago. Dodici miglia a sud dell'estremità dell'Attica, Kea.

Kea è coperta di vigne e frutteti. Oggi i suoi circa duemila abitanti vivono a Chora, abbarbicata quasi sulla cima del monte Aiyios Nicolaos, (di seicento metri), oppure ad Aiyios Nicolaos, il piccolo porto dove attraccano i traghetti arrivati dal continente. Un breve braccio di mare la separa dall'isolotto di Makronissi a nord, e da Kithnos costellata di case bianche ed azzurre e di mulini a vento a sud. La bellezza di Kea è nel suo silenzio.

Nelle Cicladi il filo conduttore non può essere che il mito. Gli abitanti di Sifnos furono premiati da Hermes per la loro devozione con la scoperta di una miniera d'oro che li rese ricchi e felici per secoli. Mikonos, cosmopolita «eden» turistico di oggi, un tempo fu un frammento di magico. Una scheggia che Poseidone scagliò nella sua epica lotta contro i Giganti. A Serifos, portate dal mare in una cassa arrivarono, nell'età dell'oro, addirittura Danae ed il figlio Perseo.

Il mito dilaga in questo cerchio magico. Delo ne divenne il centro religioso e spirituale perché vi nacque Apollo. A Nasso si consumò invece, il tradimento di Teso ai danni di Arianna che tanto lo aveva aiutato nell'uccidere il Minotauro. Ed anche la più piccola e meridionale delle Cicladi, Anafi, è nata da un gesto mitico. Apollo gettò un manciato di terra per dar modo agli Argonauti ed al loro capo Giasone, di prender riparo durante una tempesta.

Paros è famosa fin dall'antichità per i suoi marmi. Anche questi hanno un'origine mitica. Zeus, re degli dei e gran dondolo si invaghì di Ypsia, ninfa che viveva a Paros. Aveva pelle bianchissima, la giovane e bella ninfa. Dono che la rese incantevole. Si vantò dell'amante divino e affermò di essere persino più bella di Hera, la moglie «ufficiale». Doppia mente ferita, la sposa «dalle bianche braccia» scatenò le Gorgoni, che pietrificarono la bella ed incauta Ypsia.

E dove non c'è il mito concorrono altri fatti a ricordare queste isole abbarbicate di luce. Nella vulcanica Milo si ritrova una statua di Venere destinata alla fama. Anche l'arida e pietrosa Los che non ha visto gesta divine e mitiche ha la sua leggenda. Qui sarebbe venuto a morire il padre di tutti i poeti, Omero.

Infine Santorini. L'antica Thira era contesa tra Efesto, dio del fuoco e Poseidone, signore dei flutti. Nonostante l'opera mediatrice di Zeus, il fuoco ed acqua entrarono in contatto generando la catastrofe. L'isola esplose e tutti gli uomini vennero uccisi. Quando il fumo ed i vapori diradano dell'isola è rimasta soltanto una sottile falce. Episodio mitico ma il disastro avvenne realmente. Probabilmente intorno al 1500 a.C. quando esplose il grande vulcano al centro dell'isola, allora circolare. Da Santorini la dividono 90 miglia rotte per SE e Karpathos, stretto e lungo ponte fra Creta e Rodi. La vicinanza delle quali ha escluso la selvaggia e montagnosa Karpathos dai grandi momenti storici. È vissuta silenziosa e trascurata da turchi, veneziani cristiani e arabi.

L'assicurazione può essere vista come un prodotto

Il rapporto tra automobilisti e assicurazioni non è mai stato idilliaco, con svantaggio per gli uni e per le altre. Potrebbe però migliorare e con questo proposito la Toro ha organizzato un convegno che mira a fare il punto sulla situazione nel ramo Rca (responsabilità civile automobilisti). Ma, ha tentato di dimostrare che anche quello assicurativo può essere un prodotto come tanti altri, più o meno richiesti a seconda delle sue qualità.

In Italia circolano intorno ai 30 milioni di veicoli che causano ogni anno dai 4 ai 5 milioni di sinistri, 3.700.000 dei quali provocano soltanto danni materiali. Per gli altri ci sono anche i danni alle persone. Trascurando i costi sociali, che pure sono elevatissimi, le sole compagnie di assicurazione rimborsano annualmente 7.500 miliardi di lire, contro un incasso in premi che sfiora gli 8 mila miliardi. Le compagnie, quindi, «ci stanno stretti» e perciò rivendicano l'aumento dei premi.

Ma questa questione i dirigenti della Toro l'hanno toccata soltanto marginalmente. Tutto il loro discorso è stato puntato a dimostrare che in Italia si ha ancora un vago concetto dell'assicurazione e che, per quanto riguarda in particolare la Rca, la quasi totalità degli italiani si limita ad assicurare la sua auto con i massimali minimi previsti dalla legge e non conosce quan-

te diverse possibilità ci siano per garantirsi adeguatamente. Un esempio tra i tanti che sono stati fatti al convegno chi possiede una Renault 5 generalmente si assicura per la Rca con il minimale minimo spende (a Torino, perché i massimali variano da provincia a provincia) 233.600 lire. Spesso non sa che spendendo 259.300 si assicurerebbe per un miliardo e che con 268.600 lire è garantito per due miliardi.

Lo stesso discorso vale per l'assicurazione incendio e furto e per tutte quelle altre garanzie che le assicurazioni sono in grado di offrire. Molti automobilisti per esempio non sanno che tra le persone coinvolte in un incidente sono garantiti i «terzi» ma che non sono «terzi» i genitori il coniuge e i figli i quali potrebbero essere coperti con poco più di 150 mila lire l'anno.

Un discorso semplice e al tempo stesso complicato che la Toro sembra essere intenzionata a portare avanti nella convinzione che tutti sappiano che differenza c'è tra una Fiat Uno e un Alfa 164 ma che pochi sanno che differenza c'è tra una e l'altra tipo di polizza e che differenza c'è tra una e l'altra compagnia di assicurazione. Intanto la Toro opera per far conoscere il suo «Driver System» che comprende oltre alla Rca obbligatoria, la garanzia Kasko (che include anche i guasti accidentali) e quella contro il furto e l'incendio dell'auto. □ FS

Una prova di due settimane più che soddisfacente. Può essere tirata come si vuole la «coperta» della nuova Opel Vectra

Con la «Vectra» è arrivata sul mercato delle automobili una nuova fascia di modelli, destinati a diventare familiari in un'area di prezzo e di cilindrata piuttosto larga da 16 ai 22 milioni e da 1400 a 2000 cc un'area confrontabile a quella della vecchia Regata e poco al di sopra della più recente Tipo.

Dopo una prova di due settimane su autostrada e in città possiamo subito confermare i primi giudizi positivi con i quali la stampa specializzata il rapporto tra prestazioni e prezzo è di sicuro interesse e molto competitivo. L'insieme delle novità di questa vettura a trazione anteriore si può concentrare nell'accentuazione di due tendenze essenziali dell'evoluzione del prodotto automobile: la prima riguarda la comodità di un viaggio anche a elevata velocità. Si tratta del risultato di un ulteriore miglioramento dell'aerodinamica (il Cx di una serie di misure nei rivestimenti e nell'isolamento oltre a un nuovo tipo di sospensioni che garantiscono condizioni di viaggio e di guida che nelle vetture di lusso a quelle abbordabili per un mercato più largo.

La seconda tendenza si riferisce al metodo di produzione ma si riflette anche sugli utenti si tratta della lunga marcia dell'industria dell'auto verso quello che gli esperti definiscono un prodotto molto differenziato e personalizzato che scaturisce da pochi modelli base. Una tendenza secondo la quale i gruppi meccanici e gli elementi centrali della vettura si standardizzano, attraverso i cosiddetti «sistemi funzionali modulari» che consentono economie produttive perché i costi si articolano in molteplici opzioni (cilindrata, numero delle portiere, tipo di combustibile, sistema frenante, cambio automatico ecc.) fino a un contrarsi con le richieste estremamente varie dell'utente ma senza uscire dall'ambito di quel unico modello di base.

Questa scelta nel caso della Vectra è ancora più marcata dal momento che la proposta parte da nove diverse motorizzazioni (tre diesel sei benzina) cui si aggiungono non presto altre possibilità di scelta.

In questa situazione la bontà di un modello si giudica nel tempo dalla sua capacità di contenere tutte le diverse possibilità in altre parole da quanto si può tirare la coperta in direzione della velocità della potenza della tenuta di strada della sicurezza in frenata della leggerezza di guida e così via. Diventa praticamente impossibile ci vorrebbero mesi confrontare le diverse motorizzazioni e l'insieme delle optional così come confrontare i consumi. Dobbiamo perciò limitarci all'esito della nostra prova sul modello più economico (1389 cc 75 cavalli 995 km/176 km/h di velocità massima, consumo standard di 5 litri

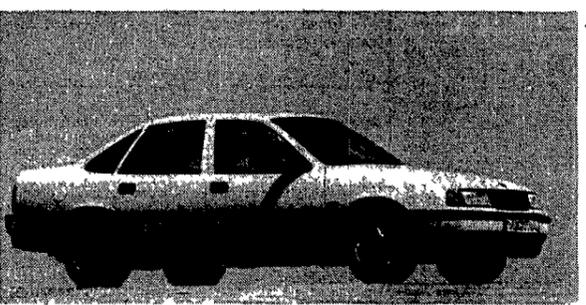
per cento chilometri 86 mila lire di bollo e 16.257.000 lire chiavi in mano) per giudicare una vettura che ci è parsa molto affidabile con un'ottima tenuta di strada una frenata dolce e sicura una buona visibilità (entrambi gli specchi laterali sono regolabili elettricamente) e soprattutto comoda. La posizione di guida è regolabile anche nell'altezza del sedile fino a raggiungere ottimali misure per ciascun conducente.

La Opel ha a che fare sul mercato italiano con l'immagine di produttrice di vetture senatoriali e poco genitose come se la comodità e la sicurezza fossero difetti. Ammes- so che gusti e culture di que-

sto genere abbiano ancora corso (l'epoca in cui si modificavano le marmite per fare più rumore sembra davvero finita anche se impervano nei luoghi meno deputati a fuoristrada) non ho trovato nella Vectra imitazioni per chi preferisca una guida sportiva, se non quelle dettate dal codice della strada dai limiti di velocità e dal desiderio di evitare incidenti.

Naturalmente è disponibile la Vectra 2000 GT per chi ritenga necessario (ma dove?) superare i duecento chilometri all'ora. Cruscotto abitacolo e ventilazione sono in linea con le caratteristiche del modello. Lo sterzo è di serie con sei altoparlanti. Senza variazioni di prezzo si può passare dai due ai tre volumi con il

portellone posteriore. La chiusura delle portiere e del bagagliaio è centralizzata. Unica contraddizione che abbiamo riscontrato nella struttura della Vectra è alle estremità esterne della carrozzeria, sia davanti che dietro il punto di massima sporgenza è costituito non dal materiale opaco e sintetico dei paraurti ma da un'«fascia» di niera esterne con la conseguenza che il minimo urto d'urto o subito nei parcheggi la scia tracce permanenti.



La Opel Vectra utilizzata durante la prova