



La Cagiva propone ai giovani appassionati una motocicletta che richiede una guida senza compromessi

Un «mito» di sportiva col motore della Freccia

La Cagiva ha presentato la sua nuova motocicletta sportiva della classe 125. La Mito, che utilizza il propulsore della Freccia C 12 R, richiede una posizione di guida che non accetta compromessi. I costruttori, che potevano realizzare un mezzo dai 200 orari, hanno ritenuto, saggiamente, più opportuno «darsi una regolata».

CARLO BRACCINI

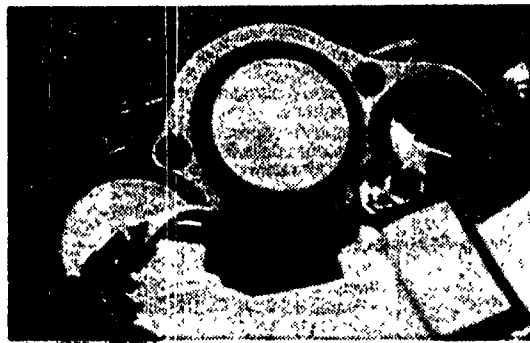
La Mito. Letteralmente, racconto di gesta eroiche o divine, leggenda. Un termine caro ai più giovani che ne fanno largo uso nel loro frasario comune. Ma «Mito», e forse non a caso, è anche il nome scelto dalla Cagiva per la sua nuova 125 sportiva. Una moto dalla spiccata personalità e dalle

caratteristiche esclusive, pensata e realizzata con un solo obiettivo: conquistare la leadership del suo segmento di mercato. Agile, compatta, altissima sul dietro e fortemente caricata sull'avantreno, la Mito sembra quasi una vera moto da corsa. E l'accostamento con

la 500 da Gran Premio di Mammola & soci è tutt'altro che azzardato. Quindi meccanica e ciclistica in bella evidenza e anche una piacevole impressione di aggressività e di carattere, come solo le sportive «nude» sanno trasmettere. Il propulsore della Mito deriva direttamente dall'unità che equipaggia la ben nota Freccia C 12 R, un grintoso monocilindrico due tempi provvisto di raffreddamento a liquido, ammissione lamellare e valvola elettronica sullo scarico. I piccoli interventi di cui è stato fatto oggetto (fasatura, aspirazione, trasmissione primaria) hanno portato essenzialmente a un miglioramento dei già buoni valori di coppia. Non si conosce invece il dato relativo alla potenza massima, per precisa scelta del costruttore, allineatosi in questo modo alla tendenza generale che vuole ridimensionare la corsa sfrenata alle superprestazioni anche tra le 125.

Sulla Mito non si scende a compromessi: si guida sdraiati, con il peso del corpo tutto proteso in avanti, in una posizione praticamente obbligata e, almeno per i più grandi di statura, assolutamente poco confortevole. Ma va bene così, perché la 125 Cagiva è fatta per andare forte, magari in pista, dove si ha modo di apprezzare il grande equilibrio della nuova ciclistica. Le possibilità di inclinazione sono davvero sorprendenti, grazie anche all'ottimo lavoro svolto dai pneumatici Pirelli MT 75 di primo equipaggiamento e gli inserimenti in curva fulminei e precisi, da vera sportiva. Potenza e grinta non diflettono al motore, bene assecondato dall'originale cambio a sette rapporti che consente di mantenere costantemente il regime di coppia più indicato. Della settimana, piuttosto lunga, si fa comunque un uso dave-

ro limitato. Ancora una considerazione: mentre da un lato si fa un gran parlare di «moto intelligenti» e di «prestazioni ragionevoli», la Cagiva esce con una supersportiva di razza come la Mito. Nessuna contraddizione però, anzi. «Potevamo fare una Mito da 200 orari, invece ci siamo dati una regolata». In Cagiva, insomma, hanno la coscienza a posto.



Due particolari della Mito. Nella foto sopra il titolo la nuova moto sportiva della Cagiva

A Tortona telecontrollano il traffico con un sistema Sip-Pirelli a fibre ottiche

La Sip, in collaborazione con la Società Cavi Pirelli, ha realizzato per l'amministrazione comunale di Tortona un sistema a fibre ottiche di telecontrollo del traffico urbano. Il sistema di telecontrollo, inaugurato a Tortona recentemente, si basa su una rete di telecamere a colori che, poste nei punti nevralgici della città, trasmettono, con l'ausilio di modulatori ottici, al centro di controllo dei vigili urbani, consentendo la visualizzazione su monitor del traffico. Il sistema video è stato realizzato dalla Pirelli, che ha anche fornito le fibre.

La scelta di impiegare cavi in fibra ottica è legata alle caratteristiche di questo mezzo, particolarmente indicato per la trasmissione a distanza di immagini. La fibra ottica, infatti, garantisce grande larghezza di banda, insensibilità ai disturbi atmosferici, immunità alle interferenze elettromagnetiche, bassa attenuazione, estrema affidabilità, peso e dimensioni ridottissime. Inoltre, il segnale trasmesso mediante fibre ottiche non può essere intercettato.

L'amministrazione comunale di Tortona sembra aver particolarmente apprezzato il progetto messo a punto dalla Sip e dalla Pirelli, in quanto i vantaggi che possono derivarne non si limitano ad un controllo permanente e tempestivo del traffico, ma si estendono ad altri aspetti della vita collettiva e della sicurezza. È possibile, infatti, utilizzare il sistema per con-

trollare punti particolarmente critici della città come scuole, banche, ecc. Siccome l'impianto messo in opera per il controllo del traffico è composto da apparecchiature modulari, può essere facilmente ampliato per far fronte, appunto, ad esigenze di questo tipo.

L'impianto di telecontrollo del traffico di Tortona si inserisce nel piano di ristrutturazione tecnologica della rete di telecomunicazioni della città, che la Sip sta attuando per trasformare la rete telefo-

nica in rete telematica per servizi evoluti in voce, dati e immagini.

La soluzione adottata a Tortona potrebbe essere impiegata in altre località, soprattutto nei grandi centri urbani, anche in considerazione del fatto che le lunghe distanze rendono, secondo i tecnici, particolarmente vantaggioso l'impiego delle fibre ottiche.

Un sistema analogo sarà prossimamente attivato dalla Pirelli lungo la tangenziale di Napoli.

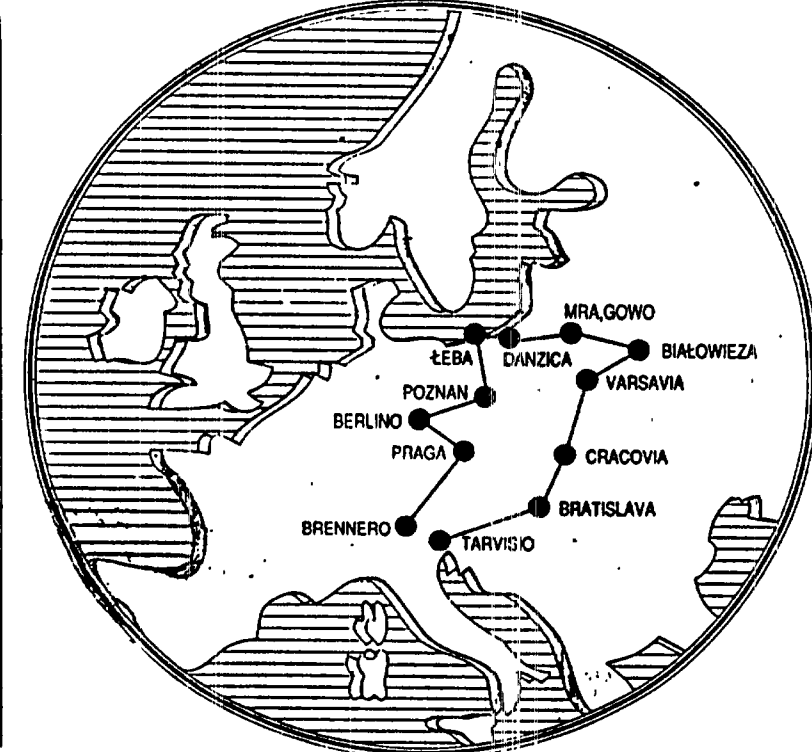


Una delle telecamere installate a Tortona per il telecontrollo del traffico

Fuoristrada in Polonia sulle piste dei bisonti

C'è solo qualche arbusto. E sabbia ovunque. Bisognerebbe scavare una buca profonda almeno 18 metri per trovare terreno più solido. Quarant'anni fa nel deserto Bledowska i panzer di Rommel hanno sollevato nuvole di polvere durante le esercitazioni in vista della campagna d'Africa. Ma ecco gli alberi secolari della foresta di Bialowieza, vasta 1250 chilometri quadrati, l'ultimo esempio di vegetazione primordiale in Europa. In mezzo alla radura inondata di sole un gruppo di bisonti europei ruminano tranquilli. Sono alcuni superstiti - solo duemila nel mondo - delle sterminate mandrie che diecimila anni fa migrarono verso l'ovest provenienti dall'Asia: i maschi pesano anche una tonnellata e alcuni sono alti due metri; le femmine sono più piccole, non superano i 700 chili.

Poi la distesa di laghi e paludi della Masuria. E la grande vallata del fiume Biebrza: vi si possono incontrare 250 specie diverse di uccelli e, con un po' di fortuna, si può far conoscenza con l'acice: è facile imbattersi in volpi, cerbiatti e scoiattoli. Ancora sabbia e ancora alberi, poco lontana la costa e le onde del mar Baltico. I tronchi sono pietrificati e scheletrici, irriducibili in surreali configurazioni: le dune mobili di Leba, distribuite su una vasta distesa e alte fino a 50 metri, hanno soffocato e inghiottito la foresta nel loro lento peregrinare verso l'interno. Passaggi che sembrano emergere da una saga nordica. La Polonia è anche questo. Negli ultimi anni gli organi d'informazione hanno fornito molte immagini di manifestazioni



viaggio «Sulle piste dei bisonti». Si svolgerà dal 29 agosto 1990 all'11 settembre successivo. Appuntamento a Tarvisio e traguardo al Brennero, con tappe - attraverso Austria, Cecoslovacchia, Polonia e Germania Est - a Bratislava, Cracovia, Varsavia, Bialowieza, Mragowo, Danzica, Leba, Poznan, Berlino e Praga.

Un viaggio su fuoristrada alla scoperta della Polonia sconosciuta: il deserto di Bledowska, la foresta di Bialowieza con gli ultimi bisonti europei, la valle del Biebrza, le dune di Leba. Il raid si svolgerà dal 29 agosto all'11 settembre, nel rispetto della natura e con un pizzico di agonismo (la velocità però è bandita). È organizzato dall'Associazione «Il quadrifoglio» di Bologna.

MARCO BRANDO

Al centro del programma non solo le visite di tipo naturalistico ma anche quelle delle città d'arte che s'incontrano lungo il percorso. Più un pizzico di agonismo, con sei prove d'abilità sulle «4 per 4»: la velocità però è del tutto bandita, quindi nessun pericolo per la vettura e suoi occupanti. Il costo complessivo del raid è di L. 1.700.000 a persona, più 100mila lire per ogni vettura. Comprende alloggio, mezza pensione, accompagnatori italiani e locali; materiale, assistenza tecnica e meccanica. Per informazioni: Associazione «Il quadrifoglio», via Lombardia 7 - 40139 Bologna (telefono 051/490426).

Un simile espediente viene proposto dall'Associazione «Il quadrifoglio», che suggerisce a coloro che posseggono un mezzo fuoristrada («l'unico che permette di raggiungere alcune località») il

A Torino «Giugiaro: i percorsi del design»

Il Museo dell'automobile di Torino ospiterà, dal 5 giugno al 22 luglio, la Mostra «Giugiaro: i percorsi del design». La rassegna (nella foto la locandina) intende presentare il mondo creativo in cui Giugiaro si muove (all'Italidesign per il disegno di autoveicoli e alla Giugiaro Design per quello dei prodotti più disparati: biciclette, elettrodomestici, barche, utensili, apparecchi fotografici, attrezzature per ufficio e medicinali, ecc.). Al di là degli scopi produttivi e di mercato, l'auto e gli oggetti così costituiscono per Giugiaro sempre una materia da esplorare, da plasmare e da far evolvere. La Mostra - secondo gli organizzatori - non punta sull'aspetto didascalico, non intende approfondire l'iter metodologico del progettista, ma offre forme per l'industria, da fruire come pezzi di «scultura applicata». Il percorso creativo è documentato da oltre 40 programmi attraverso materiale audiovisivo, disegni, figurini, modelli, stampi e prototipi.

Per le Lotus costruito un antifurto esclusivo

L'Autoexpo, importatrice delle Lotus per il mercato italiano, ha firmato un accordo con l'Autonix in base al quale monterà, a richiesta, su tutte le vetture Lotus l'antifurto elettronico «Elekron» (nella foto). Secondo l'Autoexpo, l'antifurto dell'Autonix, prodotto e realizzato in modo specifico per la Lotus, garantisce da ogni tentativo di furto e di attacco, anche tecnologico, bloccando il motore e segnalando acusticamente qualsiasi tentativo di effrazione ed anche il sollevamento dell'auto. Il costo, compreso il montaggio, dell'«Elekron» dovrebbe essere di 1.200.000 lire e l'antifurto sarà disponibile presso tutti i concessionari Lotus. L'Autoexpo rileva, con questa iniziativa, di venire incontro alle esigenze degli acquirenti di Lotus, garantendo anche la qualità degli accessori.

Flotta Iveco al Campionato del mondo di calcio

L'Iveco ha allestito per l'imminente Campionato del mondo di calcio una vera e propria flotta di autobus, minibus e Combi (nella foto). Le ammiraglie della flotta sono i lussuosi Domino GTS dell'Iveco (12000), realizzati in versione esclusiva. Si tratta di 47 veicoli di particolare affidabilità, con motore Turbo da 302 cv, dotati di rallentatore idraulico e ABS. Il loro interno si presenta come un vero e proprio salotto per 44 persone (cioè 10 in meno di quelle trasportate solitamente su un autobus GT) che troveranno posto su poltrone Frau ergonomiche in pelle. Tra le dotazioni di bordo: radiotelefono, frigorifero, condizionatore, minicucina, toilette, impianto radio e video con televisore e monitor rotanti. 47 minibus Turbo Daily granitumino e Combi TurboDaily 35.10 Executive completano la flotta.

NAUTICA GIANNI BOSCOLO

Come noleggiare un'imbarcazione

«Andare in barca», una meta che spesso pare irraggiungibile per i costi. In realtà affittare una imbarcazione, fatti i conti, finisce per costare come o meno di un albergo. Il noleggio nautico è molto diffuso all'estero: in Italia è invece un fenomeno relativamente recente: da quando l'andare in barca è sempre meno uno «status symbol» e sempre più una passione genuina. Ma in questi ultimi anni, le società di noleggio si sono moltiplicate e, come sempre in un settore in espansione, se ne trovano di ogni «qualità».

Per questo nell'84 è nata l'Ainud (Associazione italiana noleggiatori) unità da dipartimento Turistico 17, Chiavari, tel. 0185/312903) che si propone di diffondere una rete di noleggio che dà a garanzia all'utente. Le società affiliate all'Ainud sono sparse sulle coste e nelle grandi città: da Sanremo a Trieste, da Palermo a Roma, a Torino o Milano.

Come detto, il marchio Ainud offre una serie di garanzie all'utente: intanto un'omogeneizzazione dei prezzi delle attuali quaranta societae sparse per l'Italia; ma all'utente, ossia a chi noleggia una barca, il marchio Ainud garantisce anche la serietà in un settore dove le sorprese a volte arrivano (e non sono piacevoli) e dove sovente l'improvvisazione crea problemi non indifferenti. All'utente di noleggio, l'Ainud chiede infatti di operare da almeno tre anni e di farlo con imbarcazioni che rispondano a parametri standard di affidabilità ed efficienza. Le società aderenti, inoltre, adottano un contratto tipo che è un ulteriore garanzia contro i codicilli scritti in piccolo o le interpreta-

zioni arbitrarie del contratto di affitto.

A beneficiare dell'Ainud sono, o possono essere, anche gli armatori, ossia i proprietari di barca che decidono di affidare la loro imbarcazione a qualche azienda. Infatti il marchio Ainud certifica l'esperienza e la professionalità di coloro che fanno del noleggio una professione e non un'attività saltuaria ed improvvisata.

«Il diffondersi del noleggio - spiega all'Ainud - permette a chiunque di affittare, con o senza skipper, una barca dagli otto ai quaranta metri. Una fruibilità della barca che consente ai giovani e ad un numero crescente di appassionati di avvicinarsi all'attività nautica con costi contenuti. Appunto per questo vogliamo una rete di associate che offrano degli ottimi servizi a chi non può permettersi una barca ma non rinuncia a navigare».

Dalla sua fondazione l'Ainud si propone di ottenere una legge che regolamenti il settore e riconosca l'attività inquadrandola nel comparto turistico. Fatto questo che potrebbe avvenire nei prossimi mesi, anche in base alla recente nuova normativa sulla nautica da diporto (la legge 171/89).

Oggi è dunque possibile noleggiare una barca in qualunque parte del mondo, dalla Spagna al Mare del Nord, in Mediterraneo o in qualsiasi oceano. Occorre solamente ricordare che per disporre di una barca in estate bisogna prenotare con un certo anticipo e che, come recita uno slogan fortunato, «per non trasformare l'avventura in una avventura» occorre affidarsi a noleggiatori seri.

È tornata di attualità con la Fiat «Elettra»

L'auto elettrica visse la sua «età dell'oro» a inizio secolo

La recente presentazione della Panda «Elettra» da parte della Fiat - primo esempio di vettura elettrica di grande serie regolamentata commercializzata - è quella del prototipo GM «Impact», in grado di raggiungere i 160 km/h, hanno rilanciato il tema dell'auto elettrica. Un tema attualissimo dal punto di vista della protezione ambientale, ma antico da quello tecnico. L'auto elettrica, infatti, non solo non è nuova, ma addirittura conobbe un'età dell'oro prima che si affermasse il motore a benzina.

In America, nel 1899, circolavano alcune migliaia di auto elettriche, mentre di vetture a benzina se ne contavano 50 in tutti gli Stati della Confederazione. Particolarmente diffusi erano a New York e Parigi i tassisti a trazione elettrica. Veicoli elettrici apparvero prestissimo anche in Italia: a Torino, per esempio, nel 1905 fu fondata la «Società italiana automobili Krieger» (capitale di L. 900.000 di cui 370.000 interamente versato) le cui attrezzature potevano produrre, su brevetto francese, sino a 300 vetture l'anno. Trasformatasi in «Società torinese automobili elettriche» nel 1907, continuò a produrre veicoli elettrici - questa volta con brevetti nazionali - sino agli anni immediatamente precedenti la prima guerra mondiale.

Come spesso in questi casi, gli storici dell'auto non sono concordi sulla data di nascita del veicolo elettrico. Secondo alcuni essa può essere fissata al 1837, anno in cui un giovane fabbro americano, Thomas Davenport, costruì un rudimentale veicolo - regolamentato e brevettato col numero 132 -



Nigel Mansell fotografato accanto ad una Panda «Elettra». Il pilota di Formula Uno ha compiuto un giro di prova al volante della vettura durante la recente manifestazione 4e per auto a energia elettrica e solare svoltasi a Roma

il cui movimento pare fosse prodotto da una elettrolamita. Una data anche per il primo veicolo elettrico in Italia: il 1895. Da un giornale dell'epoca si apprende di un veicolo elettrico a tre ruote costruito in Toscana dal conte Giuseppe Carli.

Nella preistoria dell'auto elettrica c'è anche un «exploit» velocistico che, a distanza di oltre 90 anni, lascia sbalorditi. Nella primavera del 1899, infatti, un'auto a batterie dal nome quantomai significativo, «Jamais Contente», pilotata dal belga Camille Jenatton raggiunse i 105,9 km/h. Paradossalmente, fu proprio l'elettricità a segnare il declino dell'auto elettrica quando, alla vigilia della prima guerra mondiale, il motorino di avviamento risolse i gravi problemi della messa in moto e l'alimentazio-

ne a benzina finì col prendere il sopravvento. Il secondo conflitto mondiale segnò una vigorosa ripresa della propulsione elettrica, soprattutto per usi commerciali, a causa della scarsità dei combustibili liquidi.

Così una casa prestigiosa come la Maserati, impossibilitata a costruire vetture da competizione, si dedicò alla produzione di motocarri e camioncini elettrici. I veicoli elettrici, inoltre, venivano presentati come ideali per l'ideale auto richiesta dal regime. In un debuttante del 1937, nel quale la Fiat presenta lo chassis elettrico Mod. 621 E si osserva che la trazione elettrica su gomma è un «ingegno autarchico per eccellenza, che risponde bene alle caratteristiche del traffico cittadino». Sembra che l'ultima vettura elettrica costruita in grande se-