

Viaggiare tranquilli, partire informati

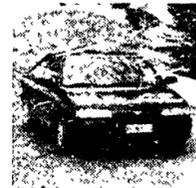
Ultime partenze per le ferie estive ed anche ultime prevedibili code prima del «controsoldo». Partire sapendo cosa ci attende sulle strade è il miglior modo per viaggiare tranquilli. Innanzitutto sull'avanzatissimo delle guide telefoniche Sip si trovano i numeri - uno per regione - del servizio «percorsibilità strade e autostrade». Radio2, con «Ondavere Rai», fornisce continui aggiornamenti sulla situazione del traffico, le interruzioni per lavori e i percorsi alternativi. C'è ancora il centro informazioni della Autostrade SpA (06/4363212) in funzione 24 ore su 24. Qui accanto, invece, ripetiamo i «numeri verdi» delle Case cui rivolgersi in caso di guasti.

ALFA ROMEO - 1678/21022 oppure 02/58301904 (nazionale e dall'estero), tutti i giorni 24 ore su 24. Per chi si trova all'estero possibilità di servizio «Alfa Contact» a qualsiasi ora telefonando ai seguenti numeri: in Austria 0660351, in Belgio (02) 5379069, in Danimarca 38171003, in Finlandia 98003500, in Francia (16-1) 42238800, in Germania (089) 51410440, in Gran Bretagna 0800-525244, in Grecia (01) 3635855, in Portogallo (01) 3467832, in Spagna (91) 5559646, in Svezia (08) 7655647, in Svizzera (022) 7367221.
AUDI/VOLKSWAGEN - 1678/27088 (dall'estero, prefisso Italia più 2/551911736 a carico dell'utente). «Servizio Mobilità» 24 ore su 24. In alcuni Paesi europei tale servizio risponde a numeri telefonici specifici: Austria (0660) 170, Belgio (02) 5374469, Francia 05002424, Gran Bretagna 081-6815131, Norvegia (02) 325230. In Spagna, ma negli orari di lavoro, si possono chiamare Volkswagen 900136524, e Audi 900132132.
BMW - 1678/41054, servizio pronta assistenza 24 ore su 24.
CHRYSLER (e Jeep) - 1678/24080 oppure 039/6056804 (dall'estero prefisso Italia più 39/6056804). «Chrysler Privilege Service» tutto l'anno 24 ore su 24.
CITROËN - 1678/60019 in funzione tutti i giorni 24 ore su 24.
DAIHATSU - 1678/66195, solo servizi informativi.

FIAT - 1678/28050 dalle ore 8 alle 19 tutti i sabato, domenica e festività dell'anno. Aperto tutto agosto. Nel caso di auto in garanzia o con superservice «Qui Fiat» a pagamento, esistono numeri «verde» particolari divisi per fasce, fruibili tutti i giorni 24 ore su 24: dalla Cinquecento alla Tipo **1678/28090**; per i possessori di Tempra, Cromo e veicoli commerciali **1678/26002**.
FORD - 1678/11013, servizio «Pronto Ford 24 ore su 24» in collaborazione con Europ Assistance.
GENERAL MOTORS/OPEL - 1678/29064 (oppure 02/58308524 per chiamate nazionali e internazionali), risponde «Via Libera Opel», in collaborazione con Europ Assistance, aperto tutto l'anno 24 ore su 24.
HONDA - 1678/30078 (dall'estero, prefisso Italia più 2/6612761), «Honda Assistance International», in collaborazione con Alaservice, tutti i giorni 24 ore su 24. In alcuni Paesi europei servizio diretto chiamando i seguenti numeri: Austria 0660-6150, Belgio (02) 2332345, Francia inclusa Monaco 05-089222, Germania (solo «ovest») 0130-4090, Gran Bretagna 0800-521072, Olanda 06-0991120, Spagna (91) 5933333 incluse Andorra e Gibilterra, Svizzera 1550141 incluso Liechtenstein.
LANCIA - 1678/25054 (dall'estero all'Europ Assistance: prefisso

Italia più 2/54241), servizio «Scudo Lancia», in collaborazione con Europ Assistance, aperto 24 ore su 24.
MERCEDES - 1678/61063 (dall'estero prefisso Italia più 6/8163333 orario ufficio, oppure 6/5032546 ore extra ufficio), servizio informativo «Emergenza Mercedes Benz» attivo tutto l'anno 24 ore su 24, in collaborazione con Europ Assistance.
MITSUBISHI - 06/5036941, «Inter-Euro Service» in collegamento con Mondial Assistance, tutti i giorni 24 ore su 24.
NISSAN - 1678/63003, tutti i giorni dell'anno. All'estero il «Pan Europe service» garantisce assistenza presso le 4000 concessionarie Nissan.
PEUGEOT - (Soccorso Ad 116) in carico alla Casa automobilistica, se l'auto è in garanzia.
RENAULT 1678/20077 (dall'estero, prefisso per l'Italia più 2/58307448), servizio «Renault Assistenza Non Stop» in collaborazione con Europ Assistance.
ROVER - 1678/31048 (oppure 02/6433809 e solo in ultima analisi 02/661271) in funzione tutto l'anno 24 ore su 24.
VOLVO - 1678/36013, servizio «Volvo Tele S.O.S.» e «Mini Tele S.O.S.» (quest'ultimo a pagamento dopo la scadenza del terzo anno di garanzia) in collaborazione con Europ Assistance, 24 ore su 24.

Nissan Primera e 200 SX Disponibili i kit retrofit



Da un paio di settimane in tutte le concessionarie Nissan Italia sono disponibili i kit retrofit per i veicoli Primera (nella foto) e 200 SX prodotti prima del 1° gennaio 1992 - cioè non ancora equipaggiati di serie con marmitta catalitica - e per il Vanette. Regolarmente omologati dal ministero dei Trasporti, i catalizzatori a tre vie «possono essere installati» - dice una nota di Nissan Italia - «in brevissimo tempo». Il concessionario fornisce anche una «completa documentazione per l'aggiornamento della carta di circolazione» attestante la conformità del veicolo alle norme antinquinamento. Questi i prezzi al pubblico, iva e manodopera escluse: Primera 1.6 1X e 1.8 SX lire 728.000, Primera 2.0 SXG 788.000, Primera 2.0 GT 770.000, 200 SX 786.000, Vanette 766.000.

A fine agosto a Mosca il 1° Salone Auto internazionale

Per la prima volta nella storia dell'ex Urss si svolgerà a Mosca, dal 26 al 30 agosto, un Salone internazionale dell'automobile. A questo importante appuntamento che apre una finestra sulla motorizzazione sovietica e il relativo grande mercato, parteciperanno anche alcuni Costruttori esteri. Fra questi il primo ad aderire all'iniziativa è Citroën che sarà presente con tutta la sua gamma: AX, ZX, BX, XM, C15, C25 e il prototipo Activa 2 che sarà oggetto della conferenza stampa Citroën con la quale la Casa francese vuole far conoscere al pubblico russo il proprio stile e design. Gli stilisti della Citroën incontreranno poi nello stand allievi e professori delle scuole di disegno moscovite.

Citroën: arriva AX 11 Athena «verde» e con aria condizionata

È in vendita da pochi giorni sul nostro mercato una piccola Citroën «di lusso». Si tratta della AX 11 Athena, 3 porte, che offre di serie, al prezzo di lire 15.201.060 chiavi in mano, il condizionatore d'aria oltre alla chiusura centralizzata, interni di velluto, predisposizione radio, vetri azzurrati, vernice metallizzata nei colori grigio Quartz o verde Triton. Il cambio è a cinque marce. Il motore è il collaudato TU di 1124 cc a iniezione, catalizzato di serie. La AX 11 Athena raggiunge i 167 km l'ora e vanta consumi molto contenuti: oltre 20 km con un litro di benzina «verde».

Mercato in subbuglio per il ritorno al superbollo. Atteso il nuovo decreto

Diesel il motore «sospeso»

ROSSELLA DALLO

■ Ancora una volta si è colto il più debole, l'Italia che lavora, e si è dato un duro colpo sia all'adeguamento ecologico del parco circolante, sia a un importante segmento dell'industria automobilistica. Il neonato governo Amato ha abolito con un colpo di spugna le disposizioni emesse solo cinque mesi fa dal precedente governo Andreotti: l'esenzione dal superbollo Diesel e l'incentivo di 300.000 lire per chi rottama la vecchia auto immatricolata prima del 1974 e la sostituisce con una vettura in regola con le norme antinquinamento.

Passi per quest'ultima parte cui nessun erede era in grado di ottemperare, come ha testimoniato l'articolo di Pietro Strambadiale (*L'Unità* 25 giugno 1992). Anche se era una buona occasione per togliere dalle strade auto troppo vecchie e prevedibilmente poco sicure ma molto inquinanti. L'aver, invece, reintrodotti anche se per poco - stando alle dichiarazioni dei ministri Gorla e Ripa di Meana - il superbollo per le auto a gasolio porta con sé molte conseguenze negative.

La prima: tocca direttamente le tasche di una fascia di utenti che non si possono definire «ricchi». Chi acquista un veicolo Diesel sobbarcandosi l'onere del maggior prezzo di listino (i motori a gasolio costano più di quelli a benzina) lo fa non per masochismo, ma perché sa di poter ammortizzare l'acquisto con lunghe percorrenze in poco tempo. Generalmente, infatti, si tratta di liberi professionisti, rappresentanti di commercio, aziende. Oppure di cittadini che fanno conto sulla lunga durata del motore, più robusto di uno a benzina, e sul minor consumo di carburante.

La seconda è che chi ha comprato una nuova vettura Diesel «verde» fiducioso nella conversione in legge del decreto di febbraio - il decreto di ripristino dell'esenzione verrà

riproposto, si dice, entro pochi giorni, ma si sa quali sono i tempi del governo - sarà obbligato a versare la superassa. E considerato che leggi e decreti non sono retroattivi, dovrà continuare a pagarla. A meno che insperatamente il governo decida di abolire per sempre questo iniquo super-balzello.

La terza conseguenza negativa riguarda l'industria motoristica e il mercato dell'automobile. Forse pochi sanno che uno dei maggiori costruttori di propulsori Diesel è la VM di Cento cui ricorrono anche famose Case estere per equipaggiare modelli di grande diffusione. Ma anche le Case automobilistiche non dormono sonni tranquilli. Nella classifica delle stop ten Diesel del primo semestre i primi tre modelli più venduti sono Fiat (nell'ordine: Uno, Tipo e Tempra, seguiti al sesto posto dalla Cromo e al nono dalla Lancia Dedra). Se l'industria nazionale viene pesantemente penalizzata, le Case estere non stanno meglio dovendo decidere in breve se bloccare o limitare le importazioni di auto a gasolio. La speranza di tutti, naturalmente, è che il governo rilanci subito l'esenzione fiscale dalla sopratassa.

Proprio questa decisione presa il 2 febbraio scorso aveva infatti ridato fiato a questa motorizzazione - crollata lo scorso anno al 4,8% del mercato totale - portandola nei primi cinque mesi dell'anno a quota 6,8% con una prospettiva dell'8% a fine '92. È bastato anche per i passeggeri. Diventa importante, importantissimo, come «si sente» l'auto, come risponde ai comandi. Dal punto di vista economico è bene, disegnando una vettura, cercare una linea che tenga nel tempo: questo aiuta a mantenere il valore dell'acquisto.

All'ufficio dell'ing. Di Giusto fanno capo i tre Centri stile del gruppo automobilistico torinese: Fiat, Alfa Romeo, Lancia.

Il fascino del design/4

Nevio Di Giusto, coordinatore stile Fiat Auto difende la continuità della «linea» italiana compendio di esigenze funzionali e estetiche contro i «fuochi di paglia dell'insolito»

Italian Style oltre le mode

■ TORINO. «Mi chiede quanto il design conti nell'affermazione di un modello sul mercato dell'auto? Posso rispondere con i dati ricavati dai test relativi a nostri modelli e a modelli delle case concorrenti. Fatte cento le motivazioni d'acquisto, il design incide, mediamente, da un 35 a un 45%. Comunque, nella graduatoria delle motivazioni, il design è al primo o, al massimo, al secondo posto».

L'ing. Nevio Di Giusto, coordinatore stile-design Fiat Auto, aggiunge subito un'utile precisazione. «Il colpo d'occhio - la vedo, mi piace - conta molto. Poi l'acquisto di una vettura dipende da come funziona, da come si vive al suo interno. Sono due momenti diversi, entrambi molto importanti. Design non è solo stile, è stile più funzionalità. «Considero così il design, allora la percentuale di cui parlavo prima cresce ancora: la funzionalità, di solito, è al 3°, 4° posto nelle motivazioni d'acquisto e vale un 15/16%. Quindi se per design si intende quel complesso rapporto uomo-veicolo riguardante sia estetica sia funzionalità allora il design, nelle motivazioni d'acquisto, passa con maggior forza al 1° posto».

«Qualcuno ha detto che chi vende un'auto acquista un cliente. Con la concorrenza di oggi questa affermazione è molto discutibile. Perché la scelta fatta una volta sia ripetuta diventano importanti l'affidabilità della macchina, il senso di sicurezza, il comfort che contribuiscono a creare un piacevole rapporto con il mezzo anche per i passeggeri. Diventa importante, importantissimo, come «si sente» l'auto, come risponde ai comandi. Dal punto di vista economico è bene, disegnando una vettura, cercare una linea che tenga nel tempo: questo aiuta a mantenere il valore dell'acquisto».

All'ufficio dell'ing. Di Giusto fanno capo i tre Centri stile del gruppo automobilistico torinese: Fiat, Alfa Romeo, Lancia.

Quanto conta ai nostri occhi il design di un'automobile? Ovvero: quanto possono influire sul successo di un modello, sul suo mercato, la forma, l'abitabilità, la funzionalità?

Come lavora, sul finire di questo XX secolo, uno stilista mentre l'auto - questa amica-nemica della nostra vita quotidiana - compie cent'anni?

Come è cambiato il lavoro in quelle che tutti chiamavano carrozzerie e oggi, sempre più spesso, vengono definite «stazioni d'auto»?

Si parla di crisi di questo settore, di un «clic» del design italiano. C'è o non c'è?

Come si formano gli stilisti, oggi? È tempo che l'Italia si doti di una scuola, magari di livello universitario, per la formazione dei designer industriali?

Su queste domande, cui hanno già risposto Giugiaro, Nuccio Bertone e Filippo Sapino per la Ghia, oggi dice la sua l'ing. Nevio Di Giusto coordinatore stile-design dei tre marchi Fiat. Come Giugiaro, è convinto che il design di un'automobile non può essere disgiunto dalla funzionalità. Solo così lo stile è al primo posto nelle motivazioni d'acquisto di una vettura. Di Giusto è altresì convinto che il design italiano mira a durare nel tempo, a differenza di quello giapponese, e che per la formazione dei designer è necessaria un'alta scuola, compendio fra diverse facoltà universitarie.

ANDREA LIBERATORI



Il reparto di modellistica del Centro stile Alfa Romeo da poco inaugurato ad Arese

Ognuno ha il compito di preservare l'immagine del proprio marchio. Un esempio: all'Alfa stanno rinascono le tre prese d'aria tipiche della 1900. Le rivedremo nei futuri modelli insieme al caratteristico scudetto. In questi mesi ciascun Centro stile sta lavorando a un'analisi storica del proprio marchio. Vi ritroveremo i modelli e gli uomini che li hanno creati.

Nella crisi economica che attraversa i Paesi tecnologicamente più avanzati si inserisce anche una crisi del design italiano.

Caratteristica del design italiano è cercare di render conto delle esigenze funzionali con

quello estetico. Il nostro design - risponde l'ing. Di Giusto - è un design tranquillo e raffinato. «In un periodo come questo le due doti si danno un po' per scontate. Nasce di qui l'esigenza di qualcosa che colpisca, dia una forte emozione. E nascono certi modelli - non penso solo ai giapponesi - di linea aggressiva, molto compatta. Ma è la prima impressione. Anche il non addetto ai lavori, dopo un po', osserva che c'è qualcosa di sconcertante. Si gioca anche sull'insuccesso collettivo: la rotondità è elemento tranquillizzante mentre le punte, se non sono «trattate» bene, richiamano la pericolosità».

Il design italiano mira a durare nel tempo, non a dietro alle mode. «C'è stata l'epoca del fuoristrada - ricorda Nevio Di Giusto - e l'epoca delle auto sportive. Rispondevano ad un desiderio di inconsuetudine: il design italiano lavora molto di più sul consueto. Giugiaro, per fare un esempio soltanto, ha una grande capacità di realizzare modelli che resistono egregiamente agli anni. E vengono subito in mente la Delta, la Panda, la Uno. «L'altro tipo di design - prosegue l'ing. Di Giusto - quello che colpisce per l'insolito, produce molto spesso fuochi di paglia. Abbiamo avuto due anni di buone vendite di fuoristrada (era

questione di status symbol), ora il mercato è morto».

Che rapporto c'è fra design italiano ed europeo e penetrazione giapponese?

«Un legame piuttosto stretto. Quando le case giapponesi hanno voluto affrontare il mercato europeo si sono posti il problema dello stile. La soluzione ha portato lavoro anche in Italia: le case giapponesi si sono fortemente appoggiate - e si stanno tuttora appoggiando - su designer italiani ed europei. È indubbiamente, un riconoscimento per il design europeo».

Sarebbe utile nascesse, anche in Italia, un'alta scuola di design?

Nevio Di Giusto non ha esitazioni: «Un'alta scuola di questo tipo per il nostro settore produttivo sarebbe sicuramente utile». Quanto alle sue caratteristiche il coordinatore stile-design Fiat Auto pensa a «un buon compendio fra facoltà di Architettura, Ingegneria e scuola di grafica, nonché - sottolineo - una buona preparazione di cultura umanistica, necessaria quando si fa questo tipo di lavoro. Il design è comunque fatto non solo di grafica, di stile: è fatto dell'idea che vi sta dietro. Prima ci vuole l'idea, poi la si rende in modo grafico. È questo l'approccio del design all'italiano». Il design degli Stati Uniti punta molto di più sulla grafica, sull'impressione, su una certa idea dell'estetica in cui entra una buona dose di consumismo; il contenuto viene in un secondo tempo. In Italia è il contrario.

Ogni regola ha, naturalmente, le sue eccezioni. Proprio degli Stati Uniti viene il responsabile del Centro stile Fiat, Chris Bangle si formò all'Art Center di Pasadena (California), una delle maggiori scuole di design del mondo. Ma, forse, è solo un'eccezione apparente. Bangle è da tempo in Europa e prima di arrivare alla Fiat aveva lavorato alla Opel.

(A.FINE. I precedenti articoli sono stati pubblicati il 13, 20 e 27 luglio)

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

I rischi del giallo

■ Non è infrequente il caso di conducenti di veicoli che attraversano gli incroci muniti di semafori con la luce gialla, o comunque a velocità molto elevata. La normativa è disciplinata dall'art. 17 del codice della strada e dell'art. 140 del relativo regolamento ed ha formato oggetto di numerose decisioni giurisprudenziali.

La Cassazione (23/6/1983, Giordano) si è sempre pronunciata nel senso che le segnalazioni semaforiche non consentono di dimenticare che il codice stradale è improntato al principio della massima prudenza e, quindi, anche in presenza della luce verde i conducenti dei veicoli debbono tenere una velocità che consenta di guidare con sicurezza e senza sbandamenti in modo da essere sempre in grado di arrestare la marcia o di compiere manovre di emergenza all'apparire di qualche ostacolo e che «ove il segnale dia contemporaneamente via libera ai veicoli che seguono una certa corrente di traffico ed ai pedoni, questi ultimi godono della precedenza rispetto agli autoveicoli negli attraversamenti pedonali riservati» (novembre 1977, Rotondo).

Quando, invece, appare la luce gialla al conducente che non abbia ancora impegnato il crocevia, ma si trovi tanto prossimo alla linea di arresto da non potersi fermare in condizioni di sufficienti sicurezza, deve continuare la marcia e sgomberare il più sollecitamente possibile il crocevia» (Cass. 9/3/1965, Partipilo).

«L'art. 17, comma 1°, lett. c) contro il vizio ai conducenti dei veicoli di oltrepassare al segnale di luce gialla il segnale stesso e, dove esiste, la linea di arresto, salvo che si trovino così vicini al punto di arresto da non potersi fermare in condizioni di sicurezza. In tale ipotesi essi hanno il dovere di proseguire e l'osservanza di questa prescrizione che concreta contravvenzione (art. 17, comma 7°), costituisce elemento di colpa, quando ne deriva un evento dannoso per la collisione con il veicolo che segue» (Cass. 27/10/1961, Gentili).

Da tale rassegna giurisprudenziale si ricava l'indicazione e l'insegnamento che la prudenza agli incroci non è mai troppa e che l'attraversamento dell'incrocio, quando appare la luce gialla, è possibile soltanto se ci si trova così vicino all'area dell'incrocio da non consentire, tenuto conto anche della velocità tenuta, un tempestivo arresto. Occorre, infatti, tener presente, accertandolo attraverso lo specchio retrovisore, che non sopraggiungano altri veicoli che, per la distanza che li separa dal veicolo che precede e per la velocità che portano, in caso di arresto improvviso del primo veicolo, finiscano per tamponarlo.

Piaggio: «Puch P1» e «Si» bicromatico i 50 cc dell'estate

■ Mentre a Pontedera tra aziende e sindacati continua il braccio di ferro sulle sorti del centro produttivo toscano, la Piaggio ha lanciato sul mercato due nuovi ciclomotori che vanno a completare la campagna vendite per l'estate '92. Si tratta di «Puch P1» e del nuovo «Si» bicromatico (due colori).

Dopo avere superato le difficili condizioni climatiche del Grande Nord - dice una nota dell'azienda - «Puch P1 XL» arriva anche da noi proposto nei colori blu metallizzato, bianco e verde metallizzato, a lire 1.450.000 chiavi in mano.

Punta sulla combinazione di colore tono su tono il «Si bicromatico»: bianco perla/beige, azzurro cielo pastello/celeste chiaro, rosso pastello/rosso chiaro, verde metallizzato/verde chiaro. È in vendita a lire 1.900.000, chiavi in mano, nella versione monomarcia e 2.020.000 quella con variatore.

Il marchio «Puch» è stato acquistato dalla Piaggio nel 1987 e

successivamente sono state trasferite a Pontedera le linee di montaggio dell'azienda austriaca Steyr-Daimler-Puch. Ciclomotore di successo soprattutto nei paesi del Centro-Nord Europa, il «Puch P1 XL» rappresenta l'ultima evoluzione di questo modello. Il «Si», invece, rappresenta tuttora il modello di punta della gamma di ciclomotori Piaggio su ruota alta: lo scorso anno ne sono stati venduti 113.000 esemplari pari al 36,6% del mercato totale (414.000) dei ciclomotori di 50 cc, confermando ancora una volta la leadership della Piaggio Veicoli Europei.

Lo scorso anno, infatti, il marchio di Pontedera ha venduto 331.000 veicoli, totalizzando il 40% del mercato europeo dei ciclomotori e tenendo a distanza Peugeot (10%), Derbi (8%), MBK, Honda e Yamaha (5% ciascuna), Suzuki (3%). La quota detenuta in Italia da Piaggio nella fascia dei 50 cc sale al 70%.



Il «Si» viene offerto in versione monomarcia e con variatore



Il «Puch P1 XL» costa 1.450.000 lire, chiavi in mano

Le minimoto, nate in Giappone, ora vengono costruite anche in Italia

Due ruote da corsa formato Lilliput

UGO DAHÒ



Più bassa del guard-rail la minimoto ZPF è alta 30 cm e lunga 50

■ Tra i numeri da circo uno dei più divertenti è quello dell'orso che pedala su una piccolissima bicicletta e sembra cadere da un momento all'altro. L'evoluzione di questo spettacolo, non più di circo bensì elevato a rango di sport, è rappresentata dalle gare di minimoto su piste da go-kart.

Nate in Giappone qualche anno fa, le minimoto alte 30 centimetri, lunghe 50 cm e del peso di circa 20 kg, sono state presto importate anche in Italia.

Oggi ne esistono di produzione italiana, come quella da noi provata nel modello Super Racing e con i colori Aprilia, prodotta dalla ZPF di Lonato in provincia di Brescia. Sono, generalmente, moto molto competitive grazie all'impiego di motori elaborati, con raffreddamento a liquido, impiego di leghe leggere e gomme slick.

Naturalmente, le minimoto possono circolare soltanto in circuito ed i più adatti sono

quelli per i go-kart, ancora abbastanza diffusi in Emilia Romagna.

La domanda che viene più spontanea guardando le dimensioni di queste moto lillipuziane è come un adulto possa sistemarsi sopra e addirittura correrci a circa 80 chilometri l'ora. Ebbene è possibile, l'abbiamo verificato personalmente, anche se la nostra minimoto, con un motore Esco raffreddato ad aria forato, raggiungeva «appena» i 65 orari. Ed il bello è che la sensazione che si riceve dalla pur modesta velocità viene amplificata dalle piccole dimensioni della moto e dal suo telaio rigido. Infatti, ogni imperfezione del manto d'asfalto trasmette vibrazioni e provoca reazioni dello sterzo per l'assenza di sospensioni.

Certo che salire su una minimoto è come partecipare a una serie di «Mai Dire Banzai». Solo i giapponesi, amanti delle slide più assurde, infatti, potevano concepire un veicolo simile per adulti». Forse gli è ve-

nuta l'incontro anche la natura che li ha creati: generalmente, piccoli e con le gambe arcuate, adatti cioè a non lasciare le rotule sull'asfalto ad ogni curva.

Ma vediamo, comunque, qualche caratteristica tecnica della Super Racing della nostra prova. La parte al telaio è costituita di un telaio a traliccio in tubi d'acciaio a sezione quadrata, nel quale è inserito un motore da motocicletta di 58 cc. I cerchi ruota sono in alluminio e montano pneumatici slick da competizione. La ruota posteriore è dotata di freno a disco di serie con comando meccanico, mentre è possibile avere il freno a disco anteriore a richiesta. Il serbatoio contiene circa un litro di miscela al 2%.

Il propulsore, con avviamento a strappo e accensione elettronica, sviluppa 2 cv di potenza al regime di 10500 giri/minuto, prestazioni incrementabili con la marmitta speciale Gianelli, a richiesta. Il prezzo della ZPF Super Racing è di lire 1.800.000 franco fabbrica.