Produzione di carne: qualificazione nell'interesse di produttori e consumatori

Quando si acquista del filetto o della fesa in una macelleria si chiede all'esercente una merce di buona qualità. Tuttavia le caratteristiche che si pretendono corrispondono, in genere, ai gusti di chi compra e non necessariamente a requisiti oggettivi di qualità. Un caso limite: un taglio di carne magra potrebbe provenire tanto da un animale ipoalimentato quanto da uno allevato secondo determinati criteri: il compratore medio non sarebbe certo in grado di distinguere i due tagli sul bancone della macelleria. Pertanto, affinchè il consumatore sia tutelato nel modo migliore, è fondamentale qualificare la carcassa bovina mediante la valutazione di requisiti fissi e oggettivi che permettano di collocarlo nelle tre categorie classiche di I, II e III scelta, prima che essa giunga nella macelleria.

La qualificazione della produzione è un sistema che unisce l'interesse del produttore e quello del consumatore, contribuendo a rendere più trasparente, in tutte le sue fasi, il mercato delle carni bovine. E' un servizio vero e proprio da creare al più presto per aiutare il cittadino nelle scelte alimentari e per premiare l'allevatore che ha lavorato con impegno, il quale vedrebbe finalmente riconosciuto, all'atto della macellazione, il valore della propria produzione, con il pagamento riferito alla qualità.

Gli operatori commerciali del settore trarrebbero indubbi vantaggi dal provvedimento; infatti le trattative di compravendita, riguardando carni già valutate e classificate, si svolgerebbero con maggiore oggettività di quanto non avvenga ora.

E' chiaro che i giudizi e le classificazioni dovranno tenere conto di ciò che domanda il consumatore. Nel caso specifico del nostro Paese, la richiesta si orienta su carni magre, prive per quanto possibile di grasso, tendini e tessuto connettivo e quindi una carne di prima scelta risponderà in linea di massima a questi requisiti.

La C.E.E. si sta muovendo da tempo in questa direzione. Esiste già un sistema di valutazione comunitario per le carni suine. Nel caso di quelle bovine i problemi sono più onerosi per la gran quantità di razze e categorie da considerare. Il controllo delle operazioni di qualificazione potrebbe essere affidato a commissioni poste sotto il controllo pubblico, di cui facciano parte macellatori, grossisti e ovviamente veterinari. La presenza di personale sanitario specializzato è imprescindibile per la risoluzione di tutti quei problemi igienico-sanitari che di volta in volta si presentassero.

Vediamo ora sommariamente quali sono gli elementi proponibili per qualificare una carcassa bovina. Essi possono essere suddivisi in due gruppi: 1) caratteri riferiti alla carcassa, che interessano il mercato all'ingrosso; 2) caratteri delle superfici di taglio dei diversi gruppi muscolari, riguardanti il commercio al dettaglio in macelleria.

Fanno parte del primo gruppo: razza, sesso, età e conformazione della carcassa, con particolare riferimento al rapporto tra masse muscolari e scheletriche: in un buon bovino da carne è a netto vantaggio delle prime, così come quello tra posteriore e anteriore completa il concetto già esposto. La conformazione è il più importante dei caratteri elencati: gli altri sono valutabili con minore precisione. In generale un animale di prima scelta ha profili di coscia, dorso, spalla etc. convessi, cioè arrotondati, uno stato muscolare ben carnoso e uno scheletro fine (razze Piemontese e Limousine). Il secondo gruppo considera le masse muscolari isolate, così come vengono apprezzate direttamente dal consumatore; nell'ordine si valutano la consistenza, il colore, la tenerezza, la succulenza e la diffusione del grasso intramuscolare. I muscoli hanno colorito rosa nei vitelli e rosso-rosa negli animali adulti, consistenza soda, «grana» fine e presenza di grasso intramuscolare sotto forma di venature, non sembrando oggi conveniente spingere oltre il finissaggio (marezzatura, prezzemolatura). La «grana», che dipende dal diametro più o meno ampio dei fasci di fibre muscolari, definisce l'aspetto della superficie di taglio: se i fasci hanno un diametro piccolo è liscia e la carne ha maggior pregio. A parte si giudica lo stato di ingrassamento in senso completo: superficie e interno-rognonata; esso nella prima scelta è uniforme ma non eccessivo.

L'attuazione di un sistema di qualificazione delle carni su scala nazionale è difficile ma proponibile, vista la generalizzazione che il problema ha assunto nell'ambito del MEC. Occorre un sostegno legislativo adeguato sia in campo nazionale che comunitario. Soprattutto è importante la collaborazione delle categorie interessate: macellai, grossisti e produttori. Già da ora essi potrebbero porre in atto, in via ufficiosa, i criteri valutativi indicati, contribuendo a rendere il mercato più veritiero. Inoltre la qualificazione, come già accennato, valorizza l'allevatore serio e cosciente; in più essa acquista funzione di stimolo anche per tutte le altre utenze le quali dovranno uniformarsi a parametri generalizzati e oggettivi.

Mauro Quercioli

Saranno elettrificate le linee dorsali dell'isola

Il «Caimano», il primo esemplare del locomotore attualmente in esercizio.

La trazione del futuro sulle F.S. in Sardegna

Si tratta della corrente alternata monofase, 25.000 volt, 50 hertz - L'Ansaldo stanzia 33 miliardi per la ricerca nel settore dei trasporti ed elettrifica a proprie spese il tronco Sassari-Chilivani

ROMA — Le linee dorsali della rete ferroviaria FS della Sardegna verranno elettrificate a corrente alternata monofase, 25.000 volt, 50 Hertz. E' il sistema più moderno di elettrificazione ferroviaria, stimata la «trazione del futuro», già affermatasi in alcuni Paesi industrializzati, di concezione dissimile dal resto della rete elettrificata delle Ferrovie dello Stato, che viene alimentata a corrente continua, a 3.000 volt. L'indicazione della corrente monofase è stata data in questi giorni dal gruppo di lavoro costituito un anno addietro per studiare e mettere a confronto gli aspetti tecnici ed economici dei due tipi di elettrificazione. Il gruppo di lavoro è composto da rappresentanti delle Ferrovie dello Stato e di industrie IRI e private che producono materiale rotabile ferroviario, tra le quali Ansaldo, Magneti Marelli, FIAT.

Le linee sarde da elettrificare, quindi da potenziare secondo i programmi dell'azienda di Stato, si sviluppano su due direttrici, l'una sulla Golfo Aranci - Olbia - Chilivani - Macomer - Oristano - Decimomannu - Cagliari di 306,3 chilometri, l'altra sulla Porto Torres - Sassari - Chilivani di 66,2 chilometri. Sulla tratta Oristano - Decimomannu - Cagliari, di 85 chilometri, sono in corso i lavori di raddoppio della linea.

Forse questa volta non si arrivera alle accese polemiche sostenute quando si trattò di decidere, per l'elettrificazione della rete nazionale delle Ferrovie dello Stato, tra l'adozione della corrente trifase e quella della corrente continua. La penisola è stata divisa in due tronconi dai tempi dell'avvento della trazione elettrica fino ai giorni nostri. La linea Pisa-Firenze-Faenza faceva da spartitraffico, al Nord i convogli viaggiavano con la corrente trifase, al Sud con quella continua. A Firenze avveniva il cambio dei locomotori.

La trazione a corrente continua, 3.000 volt, presenta due ordini di difficoltà: gli impianti sono costosi per mantenere costante l'intensità dell'energia, la tensione è bassa per motori potenziati incessantemente dalle tecnologie elettroniche. Si può assumere a esempio la moderna «direttissima» ferroviaria Roma-Firenze, sulla quale con i 3.000 volt sulle linee di contatto non si superano i 6.000-6.500 volt a bordo dei più potenti locomotori in circolazione. Per evitare cadute di tensione sono state costruite sottostazioni di alimentazione ogni quindici chilometri. L'alimentazione a corrente continua, è questo l'aspetto vantaggioso, è sorretta da una infrastruttura a lungo collaudata.

La «trazione del futuro», a corrente alternata monofase, si serve di tensioni elevate, 25.000 volt appunto, che non soffrono di sensibili dispersioni, e perciò le sottostazioni di alimentazione sono diradate. In Francia, sulla Parigi-Lione si sta applicando questo tipo di corrente per le alte velocità, con sottostazioni intervallate ogni 69-70 chilometri. La trasformazione della corrente alternata monofase in corrente continua e le successive fasi di sfruttamento avvengono sulle locomotive per mezzo di dispositivi elettronici. La potenza a disposizione è tale da consentire la trazione di convogli ferroviari sempre più pesanti e più velocemente.

Nella cartina sono indicate le linee da elettrificare: Porto Torres-Sassari-Chilivani e Golfo Aranci-Cagliari.

La progressiva estensione della elettrificazione a corrente monofase, 25.000 volt, si giustifica con le convenienze che offre, per i costi degli impianti e di esercizio, per produttività. Sono considerazioni che hanno contribuito a orientare il gruppo di lavoro nella scelta per la Sardegna.

Gli aspetti connessi da risolvere riguardano l'organizzazione dei lavori, delle officine di riparazione e dei pezzi di ricambio, l'istruzione professionale, ecc. La designazione della corrente monofase per le dorsali ferroviarie della Sardegna, è questa una obiezione ipotizzabile, potrebbe significare la rottura del sistema unificato di trazione elettrica raggiunto da qualche anno nella penisola. Alla osservazione si risponde che le linee sarde costituiscono un gruppo omogeneo, autonomo, con impianti e con mezzi di trazione in esercizio soltanto nell'isola, senza intralcio o interferenza nel traffico sulla rete della penisola.

La trazione a corrente monofase è scelta per dotare una regione italiana di moderne tecnologie ferroviarie, e vuole dimostrare anche le capacità di progettazione, tecniche, produttive, di esercizio delle industrie italiane e delle Ferrovie dello Stato.

Come lo è oggi la «direttissima» ferroviaria Roma-Firenze per concezione e realizzazione del tracciato, le linee elettrificate sarde saranno la «vetrina di esposizione» di prodotti che trovano ricchi mercati in tutto il mondo. La rivista inglese *International Railway Journal* ha calcolato che in 46 Paesi per il 1978 è prevista una spesa di otto miliardi di dollari USA per i trasporti ferroviari.

Ogni anno che passa aumenta la richiesta di impianti e di materiale rotabile ferroviario, come bene sanno francesi e giapponesi per gli affari cospicui che realizzano con le esportazioni. Le commesse internazionali si indirizzano senza indugi verso le tecnologie avanzate, a base elettronica, per lo più, che consentano anche una collaborazione con le industrie nazionali dei Paesi importatori. Nelle esportazioni del materiale elettrico ed elettronico per la trazione ferroviaria, l'Italia fa la parte della cenerentola con un saldo attivo irrisorio della bilancia commerciale che a partire dal '74 oscilla dai 3,8 miliardi di lire ai 5,3 del 1975, ai 4,9 del '76, agli 1,7 del 1977.

Interessate alle esportazioni, oltre alle Ferrovie dello Stato, sono le industrie di prodotti, fissi e mobili, ferroviari. Tra queste ultime, l'Ansaldo al settore trasporti, in particolare al trasporto ferroviario, dedica studi e ricerche, impegna notevoli somme di denaro nella sperimentazione. Di recente, l'Italtrafo, una società del gruppo Ansaldo, ha fatto richiesta all'IMI — ha dichiarato all'*Unità* l'ing. Carlo Rizzi, direttore della divisione trasporti dell'Ansaldo — di un finanziamento di 33 miliardi di lire per le ricerche nel settore trasporti nel periodo di cinque anni. Di tale somma, 17 miliardi di lire verranno stanziati per l'elettrificazione di un tronco delle linee dorsali sarde, la Sassari-Chilivani di 40 chilometri circa, con tecniche esclusivamente elettroniche, sia per i mezzi di trazione, sia per il segnalamento, sia per le linee di contatto. L'Ansaldo si addossera tutte le spese, ci è stato assicurato, e a opere complete esse verranno consegnate alle Ferrovie dello Stato senza alcuna contropartita.

Il campo di ricerca della Italtrafo — società con sede a Napoli, produttrice di motori e trasformatori elettrici negli stabilimenti della città partenopea, di Pomezia e Milano — si estende anche ai motori asincroni, un tipo di motore elettrico più leggero, elastico, capace di sprigionare più forza di quelli esistenti. L'adozione dei motori asincroni contribuisce ad alleggerire notevolmente il peso di una locomotiva, a tutto vantaggio della velocità e dello sforzo di trazione. Oggi il «Caimano» è la più *robusta* locomotiva in dotazione alle FS, a sei assi, dal peso complessivo di 120 tonnellate. Con i motori asincroni e i relativi meccanismi elettronici si può costruire una locomotiva a 4 assi dal peso di 80 tonnellate, con un potenziale di resa superiore alle prestazioni del «Caimano».

Se non sussistono perplessità nella scelta della corrente monofase in luogo della corrente continua, non altrettanto si può dire per i tempi di elettrificazione delle linee dorsali della rete ferroviaria della Sardegna. La commissione Trasporti della Camera, presieduta dall'on. Lucio Libertini, nella risoluzione votata all'unanimità sul piano di sviluppo delle Ferrovie dello Stato afferma. «Particolare attenzione dovra essere dedicata alla elettrificazione della rete ferroviaria della Sardegna in corrente alternata monofase a 25 000 volt, anche per l'interesse sperimentale di tale realizzazione con possibili favorevoli riflessi sulla esportazione di mezzi rotabili e di tecnologia».

La decisione dei finanziamenti dei lavori spetta logicamente al governo. Elettrificazione e potenziamento di una rete ferroviaria significano tempi di percorrenza ridotti, aumento di capacità di trasporto. Nel caso della Sardegna vuol dire anche la creazione di una infrastruttura in grado di facilitare un sistema di trasporti integrati e intermodali, che abbia per fulcro appunto il trasporto ferroviario intorno al quale far gravitare i trasporti su gomma, marittimi e aerei. Con il risultato di tendere alla riorganizzazione di un settore, quello dei trasporti, caratterizzato da sovrapposizioni e sprechi.

Nicolino Pizzuto

Gli esperimenti in Emilia-Romagna

Migliore il Lambrusco con lo «zucchero d'uva»

DALL'INVIATO

CESENATICO — Per gli esperti si chiama «mosto concentrato depurato», ma per il profano risulterà senz'altro più chiara la denominazione di «zucchero d'uva». Non bastava quello di barbabietola o di canna? Probabilmente sì, ma quello nel vino non ci può entrare, pena sanzioni severissime, almeno in Italia. Chi ha scoperto e prodotto, per ora in forma sperimentale, lo zucchero d'uva ha infatti un preciso obiettivo: quello di metterlo nel vino. Il fatto in sé è rivoluzionario, almeno per gli enologi. Ce lo conferma il professor Aureliano Amati, docente di enologia all'Università di Bologna. «*Si, è un fatto rivoluzionario. In primo luogo perché consentira di fare vini migliori solo con l'uva o prodotti da essa derivati; e quindi sarà un grosso colpo per le sofisticazioni. In secondo luogo perché porrà un freno al grave spreco della distillazione di migliaia di ettolitri di vino eccedente*».

A portare avanti questo procedimento innovatore è per il momento l'ESAVE (Ente per gli studi e l'assistenza viticola ed enologica dell'Emilia-Romagna, un organismo costituito dagli Enti locali della regione in collaborazione con l'Università di Bologna) che ha svolto tutta una serie di esperimenti in uno stabilimento del Faentino, a Tebano per la precisione. I risultati sono stati presentati — sotto forma di bottiglie di Trebbiano, Albana e Lambrusco trattati con lieviti particolari e zucchero di uva — per la prima volta in pubblico alla Domus Popilia di Cesenatico, presenti sommeliers ed enologi.

«*Ci proponiamo di dimostrare tra l'altro* — ha detto Renato Tramontani, direttore dell'ESAVE — *che dietro ai vini romagnoli ed emiliani ci sono programmi di ricerca scientifica e di sperimentazione capaci di porre le nostre produzioni tra le più genuine e qualificate di quelle che sono in commercio. Sono iniziative che possono dare un contributo alla produzione vitivinicola emiliano-romagnola, ma non solo a questa*».

Come avviene la lavorazione? Innanzitutto occorre concentrare il mosto e depurarlo di quanto non abbia a che fare col saccarosio; la sostanza che rimane, lo zucchero d'uva, viene poi immessa o in mosti (e allora è in grado di aumentarne la gradazione alcoolica) oppure in vini che possono così rifermentare ed assumere le caratteristiche di spumanti naturali. Uno dei vantaggi di questo procedimento — assicurano gli esperti — è che nei vini o nei mosti viene immesso solo zucchero e non altre sostanze come quelle contenute nei cosiddetti «mosti tradizionali», comunemente usati per ottenere gli stessi scopi, aumento dei gradi alcoolici e presa di spuma.

Nell'impianto pilota di Tebano attualmente si lavora ad un ritmo di circa due quintali di mosto all'ora (concentrazione e depurazione), ma tra breve si pensa di poter lavorare su più larga scala. «*L'ESAVE ha interessato anche la Regione* — ci dice il profesor Amati — *affinché appoggi in sede CEE la nostra richiesta di poter avere a disposizione per questo trattamento almeno 50 mila ettolitri all'anno. La lavorazione arrerebbe così a livello industriale ed i costi potrebbero diminuire sensibilmente*».

Uno dei risultati secondari, ma non certo da sottovalutare, che si potrebbero avere, come si accennava all'inizio, è di ridurre la quantità di vini eccedenti che in base alle norme CEE vengono avviati alla distillazione. «*Nel nostro Paese abbiamo scorte di alcool fino al 1981* — sottolinea il professor Amati — *e non sarebbe male che i contributi dati dalla Comunità per la distillazione venissero indirizzati verso la depurazione del mosto concentrato per produrre zucchero d'uva. Tenendo conto anche del fatto che nella distillazione ciò che non è alcool viene tutto distrutto e quindi vengono sprecate ingenti risorse*».

Florio Amadori

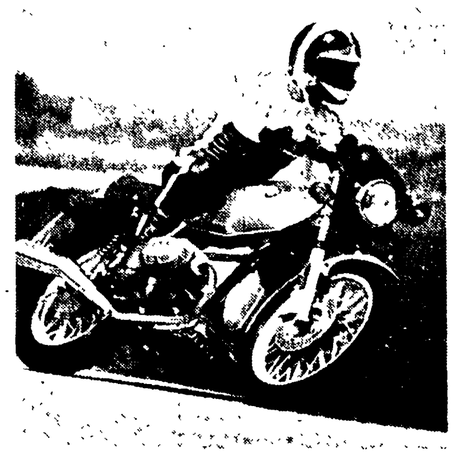
motori

Estetica impeccabile per le BMW R45 e R65

Si aggiunge alla perfezione dell'intramontabile due cilindri contrapposti - Un cruscotto capolavoro di funzionalità e stile - Non ancora fissato il prezzo, ma è meglio non farsi illusioni

La BMW sta per lanciare sul mercato due nuovi modelli di media cilindrata che non mancheranno di entusiasmare il folto gruppo dei «fan» della casa tedesca (motociclisti amanti dei lunghi chilometraggi e disposti a spendere qualcosa in più). Si tratta della R 45 e della R 65, due macchine che, se possibile, riescono a rendere ancora più alto il livello di raffinatezza e affidabilità della marca bavarese. Si distinguono tra loro solo per le cilindrate differenti: 450 e 650 cc.

Il motore, è inutile dirlo, è il classico due cilindri contrapposti che ormai da mezzo secolo equipaggia tutte le BMW (eccezion fatta per il monocilindrico di 250 cc., fuori produzione da diversi anni). Di questo straordinario propulsore si è già parlato fin troppo; a proposito di questa ennesima versione basterà dire che il 90 per cento della coppia massima è già ottenibile a poco più di tremila giri: il che significa poter disporre di un bel numero di cavalli senza mai dovere tirare il collo al motore.



La BMW R 45-65 fotografata durante una prova.

Da notare che il propulsore della R 45 viene prodotto in due versioni: una di 27 cavalli (e funziona con benzina normale) e una di 35 (benzina super). Questo perchè le moto che non superano i 27 cavalli, nella RFT, godono di agevolazioni fiscali rilevanti. La 650 dispone di 45 cavalli e richiede, naturalmente, l'uso di benzina super.

Se è inutile soffermarsi sul motore, vale la pena invece di spendere qualche parola sulla parte telaistica e sullo *styling* di queste nuove BMW. Attorno a un classico telaio tubolare a doppia culla, i tecnici della BMW hanno costruito una motocicletta curata nei minimi particolari e (cosa non sempre vera nel passato) impeccabile dal punto di vista estetico. Il serbatoio (di 22 litri, capienza notevole che consente un'ottima autonomia dato il ridotto consumo) è molto più snello e filante rispetto ai vecchi, panciutissimi serbatoi BMW; la sella, di disegno modernissimo, ospita comodamente anche il passeggero e termina in un codino molto elegante e compatto, che non «sbava» per nulla; le forcelle telescopiche e gli ammortizzatori idraulici sono di disegno classico, con un'escursione molto ampia che garantisce il massimo confort anche su terreni accidentati. Le ruote sono pressofuse in lega leggera.

Un discorso a parte merita il cruscotto, autentico capolavoro di funzionalità e purezza di stile. E' un blocco unico — smontabile con la massima facilità — che comprende contachilometri, contagiri, comando delle luci, spie dell'olio, del generatore, delle frecce, dell'abbagliante e del «cambio in folle» (nella R 65 c'è anche la spia del «fuorigiri»!). Ai lati stanno i blocchetti con l'interruttore generale delle luci, il comando delle frecce, il pulsante di avviamento e l'interruttore di sicurezza per spegnere il motore senza girare la chiave di avviamento. Sulla sinistra di questo blocco è situato l'orologio, sulla destra il voltmetro e la vaschetta dell'impianto idraulico del freno a disco. Di serie anche i due specchietti retrovisori.

Cercare di trovare dei difetti a queste moto è arduo. Diciamo che il freno posteriore avrebbe potuto anche essere a disco anzichè a tamburo; ma è proprio un voler trovare il pelo nell'uovo.

Elenchiamo invece qualche ulteriore pregio: un ampio ripostiglio sotto il sellone, che fara felice chi è abituato a maledire i ridicoli buchetti (nei quali è possibile a malapena riporre un paio di guanti) ai quali sono abituati gli utenti di quasi tutte le marche; un nuovo smorzatore di vibrazioni torsionali — sempre presenti in una moto con l'albero motore longitudinale — che assorbe le punte massime di carico in accelerazione e in frenata; la grande pulizia del propulsore, completamente esente da trafilaggi d'olio, che facilita il lavaggio della moto e consente di salire in sella anche con i calzoni «buoni» senza avere timore di sporcarli.

Per concludere, il consumo. I dati della casa parlano di venti chilometri-litro, al regime di coppia massima, per la R 45, diciassette per la R 65. Il che significa che andando a spasso senza aprire troppo la manetta del gas, si possono tranquillamente percorrere 25 chilometri con un litro. Le BMW R 45 e R 65 saranno disponibili in Italia nelle tinte rosso metallizzato e beige argentato. Il prezzo non è stato ancora reso noto. Meglio non saperlo. Ci si può illudere...

M. S.

La patente per motori fuoribordo

Una precisazione del ministero dei Trasporti

In relazione alla pubblicazione su alcuni giornali di annunci pubblicitari che reclamizzano motori fuoribordo con potenza superiore ai 20 cavalli che possono essere guidati senza patente, il ministero dei Trasporti ha precisato in un comunicato che nessuna modifica è intervenuta circa il limite entro il quale non esiste obbligo della patente per la guida di questi motori.

La potenza massima di esercizio — rileva ancora il comunicato — deve essere accertata dagli enti tecnici preposti alla omologazione di motori marini, in relazione alle indicazioni che risultano nel documento di bordo (certificato d'uso e licenza di navigazione) rilasciato dalle autorità competenti a corredo di ogni motore.

La potenza reclamizzata negli annunci pubblicitari, i quali talvolta riportano valori superiori rispetto al limite in questione, possono quindi risultare invece — conclude la nota — da accertamenti effettuati in base a sistemi differenti da quelli previsti dalla normativa italiana.

Una CX Diesel più potente e un nuovo furgone leggero

I veicoli sono stati commercializzati in Italia dalla Citroën

La Citroën CX Diesel con motore di 2,5 litri e il furgone derivato dalla Dyane.

La Citroen Italia ha annunciato la commercializzazione sul mercato italiano del nuovo veicolo da trasporto leggero Acadiane e della CX Diesel equipaggiata con motore di 2500 cc. Grazie all'adozione del motore di 2,5 litri — informa la Citroen — la CX Diesel migliora ulteriormente le prestazioni. In effetti questo motore permette di ottenere, a soli 2000 g/min., una coppia del 20 per cento superiore a quella del motore 2175 cm³. (CX 2200 Diesel) ed una potenza di 75 CV DIN a 4250 g/min. (contro i 66 CV DIN a 4500 g/min. del motore 2175 cm³).

Questo miglioramento della coppia e della potenza migliora sensibilmente le prestazioni generali della vettura ed in particolare, l'elasticità del motore ed il consumo urbano. Accelerazione e ripresa della CX 2500 Diesel la pongono ai vertici della sua categoria.

Anche i consumi sono particolarmente contenuti: l. 6,5x100 km. a 90 km/h e l. 8,2 su percorsi urbani (circa 2 l in meno della CX 2200 D).

Inoltre una nuova regolazione dell'iniezione, un nuovo comando dell'acceleratore, nuovi rapporti del cambio ed un avviamento più rapido, rendono il comportamento della CX 2500 Diesel molto simile a quello di una vettura a benzina.

E' dal 1976 — come si ricordera — che la Citroen equipaggia la CX con un motore Diesel di 2175 cm³. Il successo di questa versione della CX era stato immediato ed oggi circa 160 CX Diesel escono ogni giorno dagli stabilimenti di Aulnay-sous-Bois.

In due anni la Citroen, fino al 1976 assente nel settore dei Diesel, è riuscita a conquistare posizioni di rilievo in Franca (22 per cento del mercato dei Diesel) ed in alcuni altri Paesi europei.

Questo successo è basato non solo sui noti vantaggi del motore Diesel ma anche da un felice abbinamento di questo tipo di motore con le qualità della CX (insonorizzazione dell'abitacolo, aerodinamica, sospensioni idropneumatiche).

La nuova CX 2500 Diesel sarà disponibile nelle versioni Super (Berlina, Break e Familiare) e Pallas (solo berlina).

I prezzi (chiavi in mano) sono stati così fissati: CX 2500 Diesel Super Berlina L. 10 816.200; Break 12.437 550, Familiare 12 milioni 860.100; Pallas 11 milioni 441 250.

Le opzioni sono le stesse della CX 2000, vale a dire vernice metallizzata, equipaggiamento Isother; tetto apribile elettrico (solo berlina), interno in cuoio (solo Pallas).

Il servosterzo è invece di serie come già per tutta la gamma CX.

Il furgone Acadiane per il trasporto leggero è stato realizzato partendo dalle strutture della Dyane. Questo nuovo veicolo conserva i principi architettonici del noto furgone AK (derivato dalla 2 CV) rispetto al quale presenta le seguenti differenze: parte anteriore del veicolo tipo Dyane; parte furgonata dalle linee più arrotondate, nuovo paraurti posteriore; volume di carico aumentato di 170 dm³, e portata m³ 2,27; lunghezza utile di carico di m. 1,61 (aumentata di 11,47 cm).

Le prestazioni sono sensibilmente migliorate: la potenza del motore di due cilindri è aumentata di circa il 20 per cento (31 CV DIN a 5750 g/min. contro 26 CV dell'AK) e la velocità massima è salita a 100 km.

Anche la cabina di guida è stata migliorata, e in particolare la Citroën indica: migliore visibilità; vetri discendenti; posizione di guida più comoda; sedili regolabili; cruscotto tipo Dyane; cinture ad avvolgimento di serie.

Il prezzo del nuovo veicolo furgonato Acadiane è di L. 3.332.220 «chiavi in mano».

Il suo peso in ordine di marcia è di kg. 680; il peso a pieno carico è di 1155 kg.; la portata utile (senza conducente) è di 475 kg.

Una barca di m 8,50 disegnata da Finot

Si chiama Comet 850 ed è stata varata dalla Comar - Il cantiere forlivese ha già costruito 350 esemplari del Comet 910

La Costruzioni marittime Comar di Forlì ha varato in questi giorni un nuovo modello Comet. Si tratta di una barca di 8,50 metri — e infatti si chiama Comet 850 — che estende la gamma inaugurata dal Comet 910 del quale il cantiere forlivese ha costruito in sette anni 350 esemplari.

La nuova imbarcazione — che un comunicato della Comar definisce come «una barca definitiva per una famiglia di 4-5 persone, ma che volendo può ospitare sino a 6 passeggeri» senza precisare quale deve essere il reddito della famiglia in questione — è stata chiaramente realizzata per affermare ancor più la Comar sul mercato interno, ma soprattutto su quello internazionale.

Il progetto del Comet 850 è del gruppo Finot e gli interni sono stati realizzati in anteprima al Salone di Genova — bastino il disegno e le caratteristiche tecniche di questa barca a vela: lunghezza fuori tutto m. 8,50; lunghezza al galleggiamento m. 6,80, larghezza m. 2,90; pescaggio con bulbo lungo m. 1,60; pescaggio con bulbo corto m. 1,30; dislocamento q.li 28/30; motore Diesel Farymann HP 6/12; serbatoio acqua litri 150; randa mq. 14,3; genoa mq. 28; spy mq. 61.

La Comar ha annunciato anche miglioramenti negli interni del Comet 910, che ha già totalizzato 500 vittorie in altrettante regate, tutte le precedenti imbarcazioni di Finot.

Inutile descrivere gli allestimenti dell'interno che sono stati realizzati con caratteristiche degne di una barca di 10 metri. A soddisfare la curiosità — la Comet 850 sara esposta in anteprima al Salone di Genova — bastino il disegno e le caratteristiche tecniche di questa barca a vela: lunghezza fuori tutto m. 8,50; lunghezza al galleggiamento m. 6,80, larghezza m. 2,90; pescaggio con bulbo lungo m. 1,60; pescaggio con bulbo corto m. 1,30; dislocamento q.li 28/30; motore Diesel Farymann HP 6/12; serbatoio acqua litri 150; randa mq. 14,3; genoa mq. 28; spy mq. 61.

La Comar ha annunciato anche miglioramenti negli interni del Comet 910, che ha già totalizzato 500 vittorie in altrettante regate.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**