Suscita discussione l'inchiesta dell'«Unità» alla FIAT

Il pasto precucinato sarà il re delle nostre mense?

Gli aspetti psicologici, igienici, nutrizionali e della qualità delle materie usate in relazione ai cibi precotti

Le motivazioni con cui Corrado Giannone (vedi l'Unità del 31 marzo) giustifica la sua avversione e la sua condanna per i cibi precotti non mi trovano d'accordo. Anche perché si tratta di una condanna senza appello.

Una ragione in più per intervenire sulla questione l'ho trovata nel fatto che l'Unità pubblicava un servizio di Saverio Paffumi sullo stesso argomento con le opinioni degli operai della Fiat-Mirafiori e dei membri del comitato mensa: opinioni e giudizi che in buona parte alimentano e confermano il mio comportamento nei confronti dei precotti. C'è infine un'altra ragione: che non si può oggi lasciare tanta gente, tanti utenti a cui non può essere offerta altra soluzione, senza indicazioni, consigli, con cui affrontare, almeno in parte, la soluzione del problema.

La questione non è da poco visto il numero dei cittadini italiani che devono fare uso della mensa sono già molti e sono tuttora in aumento (per ora si calcola che sono non meno di dieci milioni). Queste mense talvolta devono essere installate presso enti e istituzioni che tale servizio di certo non prevedevano; si pensi ad esempio ai problemi che sorgeranno quando si vorrà o si dovrà aprire una mensa per gli impiegati dei ministeri a Roma. Il problema del tempo pieno per i dipendenti degli enti pubblici tocca anche questi aspetti. Che dire inoltre dei problemi che pongono le mense nelle scuole. Il problema del precotto è dunque una realtà obiettiva!

Vediamo intanto le argomentazioni di Corrado Giannone. non mi sembra una pratica costruttiva quella di tagliare corto con argomentazioni vaghe quali «al di là delle considerazioni che vengono fatte nei vari convegni, alcuni dei quali preparati per convincere che i precotti sono gli "alimenti del domani"». Sarebbe più giusto discuterle queste considerazioni, citarli uno per uno questi convegni, dare nome e cognome e qualifica di chi organizza questi convegni: dobbiamo fare affermazioni documentate e non generiche. E' ben vero che i precotti non sono gli alimenti del domani, ma certamente sono e saranno uno dei tanti alimenti del domani. Perché oltretutto, non ci si deve preoccupare di studiarli e migliorarli?

In fondo non sono problemi trascendentali, tutto sommato sono problemi tecnici, di natura impiantistica, qualche volta di pura incuria o inesperienza e, nella maggioranza dei casi, di pura speculazione e profitto perché non sono state elaborate le regole dei loro controlli e del come esercitarli. Uno degli intervistati da Paffumi si lamenta di «una certa fretta a cui sono costretti gli inservienti che portano il forno a temperature più alte e per tempi minori o di cadute di tensione sulle linee elettriche dovute all'attività dei reparti».

Problema psicologico

Sono d'accordo sul valore culturale dell'alimentazione e della sua componente psicologica: ma questo varrebbe se fossimo condannati a nutrirci di precotti tutti i santi giorni. Questa motivazione non vale dunque, o non assume il peso che Giannone gli assegna. Semmai il precotto sarà un'occasione in più per apprezzare la buona cucina fatta in casa. A mio modo di vedere, inoltre, fattore psicologico è anche l'ambiente, il contorno del commensale e la presentazione del cibo.

Certo non fa piacere a nessuno dover mangiare nel piatto di plastica, diciamo pure che fa piuttosto schifo. Ma nulla vieta che si ingaggi una battaglia perché il precotto venga servito nel piatto comune, che il precotto arrivi in contenitori pluridosi. Oltretutto con il costo ecologico della plastica o del materiale a perdere (si pensi alla fortuna di questa espressione, così efficace e così menzognera da fare dell'Italia il paese dei rifiuti!).

Problema igienico

Sono d'accordo con Corrado Giannone sulla necessità di una normativa sui limiti di accettabilità della carica batterica; ma questo vale solo per i precotti? Dopo 18 anni dall'entrata in vigore della legge 283 ora finalmente si renderà ufficiale il suo regolamento di attuazione, ma quanti multipli di 18 anni dovremo attendere perché escano tutte le previste ordinanze ministeriali sui limiti di carica batterica? Diciamo di più: il fenomeno mensa è talmente vasto che coinvolge tanti cittadini che, a mio avviso, dobbiamo preparare una legge specifica sulle mense.

Le materie prime

Non è del tutto vero che la commissione mensa di fabbrica perde coi precotti qualsiasi possibilità di controllo. Ma non c'è, del resto, bisogno di vedere coi propri occhi quello che viene messo nei cibi. La commissione mensa potrà sempre, tanto per fare un esempio, esaminare il capitolato di acquisto delle materie prime alimentari inserito nel contratto stipulato tra produtore dei precotti e azienda o scuola. Del resto senza questo strumento (il capitolato) una verifica fatta di persona non ha alcun senso perché «la qualità» è una dote relativa ad uno standard stabilito e non un bene assoluto.

Una volta acquisito nel capitolato che sui tavoli l'olio d'oliva deve essere «vergine» al rispetto di questa condizione o di questo contratto saranno interessati tre enti (commissione mensa. azienda, produttore dei precotti) contro uno (il fornitore dell'olio). E non è forse sufficiente?

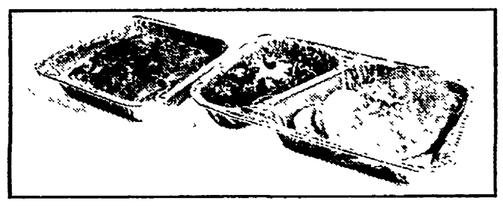
Aspetti nutrizionali

E' vero che permangono a tutt'oggi dubbi e perplessità sul valore «pieno» dei precotti. Ma quelli delle mense sono precotti molto particolari. Sono fatti surgelare e mantenuti surgelati per il tempo necessario al trasporto dalla produzione alla mensa (ore, solo in qualche caso giorni) e di conseguenza la caduta di titolo di elementi e principi nobili è molto relativa.

La ricerca scientifica, tecnica ed impiantistica va avanti e deve essere affrettata, l'esperienza pratica si accumula e semmai deve essere raccolta e organizzata. Si dovrà forse rinunciare a qualche cosa. Ma nel complesso si deve guardare a questo tipo di produzione con la fiducia e la certezza che molte cose possono essere migliorate.

Per concludere vorrei fare osservare che occorre raccogliere il giusto malumore ed il malessere degli utenti ma, quando non sia altrimenti possibile, incanalarlo verso sbocchi realistici, in positivo: strada da battere difficile ma non impossibile, difficile ma ricca di soluzioni.

Carlo Del Guercio



Il precotto è il più soggetto ai tentativi di speculazione

I sistemi di preparazione in base ai tempi di consumo dei pasti - Perché nella maggior parte dei casi si ottengono prodotti decisamente scadenti

Alimentarsi non vuol dire soltanto introdurre sostanze indispensabili al funzionamento del nostro organismo: nella società contadina il pasto era considerato al pari di un rito. Ritrovarsi attorno al tavolo per mangiare ciò che era stato preparato con tanta cura dalla madre o dalla moglie voleva anche dire rilassarsi, avere l'occasione di confrontarsi, di approfondire i rapporti interpersonali. Il passaggio dalla società agricola a quella industriale ha determinato cambiamenti socioeconomici e modificato anche le nostre abitudini alimentari.

Se è vero che in generale si è avuto un sensibile miglioramento qualitativo e quantitativo del cibo, è anche vero che va continuamente aumentando il numero delle persone che consumano almeno un pasto al giorno fuori casa. Vari sono i fattori responsabili del fenomeno: urbanesimo, concentrazione industriale, pendolarismo, lavoro della donna, orario continuato. Le strutture quali mense o refezioni scolastiche, nate appunto per risolvere il problema della ristorazione collettiva, non possono evidentemente funzionare come la cucina familiare: la produzione quotidiana, e per di più contemporanea di un numero cospicuo di pasti, richiede attrezzature e tecniche di produzione particolari che s'identificano non solo con l'utilizzo di grossi pentoloni quanto piuttosto con l'adozione di particolari precauzioni igieniche, dalla scelta delle materie prime alla cottura, conservazione e distribuzione.

Non dimentichiamo che i rischi per la salute aumentano proporzionalmente al numero di persone che fruiscono del pasto. A proposito di distribuzione dei cibi, questa può seguire immediatamente la cottura (è il caso della cucina tradizionale) o in forma differita: in questo secondo caso si parla di alimenti precucinati.

La definizione di precucinato dice che si tratta di un cibo il quale, dopo la preparazione e la cottura, viene conservato con diverse tecniche e consumato dopo un certo tempo che può andare da 1 o 2 ore a qualche mese, in relazione alla metodologia seguita per la sua conservazione.

Il ricorso ai precucinati diventa indispensabile nei casi in cui il luogo di cottura dista dal punto di consumo. Ma quali sono le tecniche di conservazione utilizzate?

Si possono identificare più tipi di precucinato: a legame caldo; a legame refrigerato; a legame surgelato. Vediamo adesso di esaminarli singolarmente e di valutarne gli aspetti positivi o negativi.

Nel caso del legame caldo il cibo viene mantenuto, dopo la cottura, in appositi contenitori isolati termicamente che permettono di mantenere il prodotto a temperature di 65-70 gradi. Perché questo limite di temperatura?

Un alimento mantenuto tra i 10 e i 65 gradi viene nuovamente inquinato dai microorganismi con conseguente deterioramento del cibo. I tempi intercorrenti tra la fine cottura e il consumo devono essere i più brevi possibili: si consiglia di non superare le due ore. Nel caso in cui non venga rispettata tale norma si rischia di presentare un alimento freddo o troppo cotto; durante il mantenimento alle alte temperature il processo di cottura continua, il che vuol dire non solo uno scadimento dell'aspetto estetico e gustativo, ma anche un impoverimento del valore nutritivo.

Nessuna normativa in Italia

Gli svantaggi di tale sistema sono il fatto che la preparazione dei pasti deve avvenire nell'arco di tempo immediatamente precedente l'utilizzo e la difficoltà di mantenere il cibo a temperature non inferiori ai 65-70 gradi. Il tempo intercorrente tra la preparazione e il consumo può essere aumentato se si ha l'accortezza di conservare l'alimento in cella frigorifera: le basse temperature infatti impediscono il deterioramento del cibo.

Nel caso del precucinato a legame freddo il piatto viene confezionato caldo e quindi rapidamente raffreddato fino a +10 gradi, dopo di che la conservazione viene fatta in celle frigorifere a +2 gradi. Naturalmente prima dell'utilizzazione l'alimento andrà scaldato: questa operazione può essere fatta in mensa, al momento dell'utilizzo, o presso la cucina centralizzata. In quest'ultimo caso si ricade nei problemi suscitati dal precucinato a legame caldo.

Aumentando la conservabilità del cibo (si consiglia comunque di non superare i 6 giorni) i tempi di produzione risultano svincolati da quelli di distribuzione e di consumo, le apparecchiature di cucina vengono sfruttate più a lungo nell'arco della giornata e viene richiesto meno personale.

Naturalmente i terminali di consumo dovranno essere dotati di apparecchiature idonee alla conservazione e al ricondizionamento (riscaldamento) dei pasti.

L'accettabilità di tali precucinati è legata alla metodologia di cottura, di trattamento e di conservazione, nonchè di rinvenimento.

Il terzo sistema è il legame surgelato e può interessare sia i cibi pronti per la cottura sia i cibi parzialmente cotti. Dal momento che i precucinati surgelati vengono mantenuti a temperature attorno ai —20 gradi, fino al momento del ricondizionamento, la conservabilità sarà superiore rispetto ai precucinati refrigerati.

A proposito di tali alimenti i consumatori hanno rilevato un appiattimento del gusto dovuto alla perdita di sostanze aromatiche in fase di rinvenimento. Dal momento che il ricondizionamento è in sostanza una cottura, durante la preparazione del pasto è auspicabile non spingere fino in fondo la cottura vera e propria, altrimenti si avrebbe la sovracottura che determina come conseguenza il rifiuto del prodotto.

A questo proposito si deve esprimere un giudizio positivo per i precucinati poliporzione: il fatto di portare a cottura il pezzo intero è una garanzia della salvaguardia del patrimonio nutritivo e dell'aspetto estetico dell'alimento. Naturalmente i vantaggi ricordati per i diversi tipi di precucinato si ottengono solo nel caso in cui si operi correttamente; purtroppo questo non succede nella maggior parte dei casi, il che vuol dire ottenere prodotti scadenti qualitativamente col risultato del rifiuto da parte del consumatore.

Non solo manca un'adeguata preparazione tecnica, ma nel nostro Paese non è prevista alcuna normativa riguardante gli alimenti precucinati. L'operatore coscienzioso può attenersi alla regolamentazione francese del 1974, molto restrittiva su alcuni punti.

Naturalmente la qualità scadente è innanzitutto causata dalle tensioni speculative esistenti nel settore della ristorazione collettiva. Poichè generalmente il problema è risolto da contratti con gestori individuali o industrie che forniscono piatti precucinati è ovvio che l'aspetto qualitativo è spesso sacrificato alle priorità di riduzione dei costi. Possiamo perciò concludere che il lavoratore «paga» in termine di sfruttamento anche consumando il pasto in mensa.

Lucia Granata
Istituto tecnologie alimentari

Boom dell'allevamento e consumo di lumache

In Italia si è arrivati al boom dell'allevamento delle lumache: dai 120 mila mq del '75, investiti da questo tipo di impianti, siamo passati ad oltre 5 milioni di metri quadri alla fine dello scorso anno, con una produzione complessiva di oltre 8 mila quintali all'anno.

Nello scorso anno abbiamo consumato circa 50 mila quintali di questo mollusco, con un «buco», quindi, di 42 mila quintali, recuperati col ricorso all'importazione dai Paesi dell'Est, dalle aree mediorientali ed africane.

Le maggiori divoratrici di lumache sono, ex aequo, la Lombardia e la Sicilia, seguite dalla Sardegna e, quindi, dal Piemonte, Val d'Aosta, Veneto, Lazio, Calabria, Abruzzo. Quasi assenti sono, invece, questi molluschi, sulle mense dei marchigiani.

La città in assoluto più ghiotta di lumache è invece Brescia.

Una nuova berlina a tre volumi per chi vuole l'auto tradizionale

L'ha presentata la Lancia a Torino - E' una variante della serie Beta - Tre motorizzazioni Le prestazioni e i consumi - Novità anche per le Gamma

All'appuntamento con il 58° Salone internazionale di Torino la Lancia si è presentata con la linea completa dei suoi modelli, ampliata da una novità: la berlina Beta «Trevi» a tre volumi che viene ad affiancarsi a quella da tempo in produzione.

Ferme restando per entrambe le versioni le motorizzazioni 1600 e 2000, la Beta «Trevi» nella cilindrata due litri introduce pure un altro elemento nuovo: l'alimentazione a iniezione elettronica.

Inoltre, proseguendo nella politica di aggiornamento dei prodotti (che ha avuto un recentissimo esempio nel rinnovamento del modello Montecarlo, già visto a Ginevra), la Lancia ha esposto al Salone le Gamma berlina e coupé 2000 e 2500, ampiamente migliorate negli allestimenti interni e anche con iniezione elettronica per il modello con motore di 2,5 litri.

Così, nel volgere di poco più di sei mesi, partendo dalla Delta che ha trovato concreta rispondenza all'elezione di «vettura dell'anno» in un eccezionale successo di mercato, il ventaglio dei modelli Lancia si è allargato e perfezionato.

I modelli Lancia possono essere oggi divisi grosso modo in due settori: da un lato le berline, dall'altro le vetture sportive.

Al primo appartengono la grande berlina di prestigio Gamma (classi 2000 - 2500), la Beta e la Beta «Trevi» (1600 - 2000), la Delta (1300 - 1500), la Autobianchi A 112 nelle versioni Junior, Elegant, Elite.

Nel secondo troviamo il coupé gran turismo Gamma 2000 - 2500 e le sportive: HPE (1600 - 2000), coupé (1300 - 1600 - 2000) e spider Beta (1600 - 2000), A 112 Abarth di 1050 e Montecarlo 2000.

Tranne la Montecarlo, tutti i modelli sono a trazione anteriore.

La «Trevi» è una versione — aggiuntiva e non sostitutiva — della berlina Beta. La sua caratterisica fondamentale è di avere la carrozzeria a tre volumi (cofano motore, abitacolo, cofano bagagli) anziché a due. Si tratta di un'impostazione formale più tradizionalista, ma che tuttora gode delle preferenze di un certo settore di pubblico proprio in ragione dell'immagine di classicità che questa linea suggerisce.

E' anche per questo che il modello viene identificato con un nome, Beta Trevi, che evoca (a parte l'assonanza: Tre/Vi, cioè tre volumi) precisi riferimenti alla classicità (la Fontana di Trevi a Roma, le fonti del Clitumno presso Trevi).

La carrozzeria a tre volumi della Beta Trevi si differenzia dunque da quella consueta dell'altra versione, ma unicamente per il disegno della parte terminale della fiancata e del padiglione. Quest'ultimo presenta alla sua estremità posteriore un accenno di spoiler, che ha la funzione di mantenere lo stesso favorevole coefficiente di resistenza aerodinamica del tipo a due volumi.

Sul montante posteriore l'elemento grigliato di uscita dell'aria dall'interno è di alluminio pressofuso verniciato dello stesso colore della vettura. Il coprigocciolatoio di acciaio inossidabile lucido prosegue, facendo da contorno alla parte grigliata, fino alla modanatura sulla giunzione con il parafango.

Naturalmente, anche il lunotto posteriore è di nuovo disegno, con cornice di acciaio inox montata su gomma.

Sul bordo posteriore del cofano baule è applicata una mostrina di alluminio satinato sulla quale sono riportati il marchio e la scritta di identifacazione Beta Trevi, seguita dall'indicazione della cilindrata. Nuovo, infine, il disegno della fanaleria posteriore, che incorpora le luci di illuminazione targa, gli indicatori di direzione, quelli di posizione, la luce retromarcia, la luce rossa retronebbia.

Gli allestimenti interni sono identici a quelli della berlina Beta due volumi, salvo il rivestimento del padiglione e dei montanti posteriori per adattarli al nuovo disegno del tetto, nonché della cappelliera e dell'interno del baule.

La Lancia Beta Trevi conserva le motorizzazioni 1600 e 2000 ma, novità assoluta, viene anche offerta con il motore due litri alimentato ad iniezione elettronica (sistema Bosch L-Jetronic, sviluppato e messo a punto dalla Lancia con la collaborazione della Casa tedesca). E' un apparato che ottimizza l'efficienza e il rendimento del motore in termini di regolarità di funzionamento in ogni condizione di marcia, di clima, di temperatura esterna, facilita le partenze a freddo; fornisce una potenza superiore

In occasione del Salone sono stati comunicati i prezzi delle novità Lancia che qui vengono indicati «su strada»: Trevi 1600 lire 11.369.300; Trevi 2000 C 12.626.700; Trevi 2000 IE 13.351.700; Gamma BN 2000 13.823.700; Gamma BN 2500 IE 17.840.250; Gamma coupé 2000 18.636.100; Gamma coupé 2500 IE 22.565.250; Montecarlo 13.351.700.

La classica linea della Lancia Beta Trevi. La versione con motore di due litri supera i 180 chilometri orari e consuma, alla velocità costante di 120 chilometri orari 11 litri di benzina per 100 chilometri. La velocità sale a 195 chilometri orari con i modelli equipaggiati con motori di 2,5 litri ed i consumi, sempre alla velocità costante di 120 chilometri orari, scendono a 10,5 litri per 100 chilometri per la Trevi 2500 e a 10,2 litri per la Trevi 2500 a iniezione elettronica.

Motorhome lunga sette metri

E' costruito dalla Elnagh - Si chiama Magnum

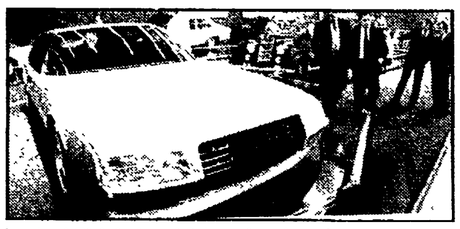
La Casa milanese Elnagh ha presentato al Salone dell'automobile di Torino un nuovo *motorhome* che va ad inserirsi nella fascia più alta dei veicoli speciali da campeggio. Si tratta del «Magnum», interamente costruito dalla Elnagh su parti meccaniche Fiat-Iveco 35 F8, con motore diesel di 2500 cc.

Il veicolo — che vuole competere con quelli americani — è lungo sette metri, largo 2,30, peso 26 quintali, può trainarne 20 (utili per chi ha la barca al seguito), dispone di sei posti letto.

Nella dotazione di serie tre serbatoi (da 110 litri per l'acqua potabile, di 77 litri per scarico acque chiare, di 40 litri per le acque scure), impianto di riscaldamento a gas con circolazione di aria forzata, frigorifero da 110 litri, doppi vetri, centralina elettrica, due batterie, due porte.

Il prezzo del veicolo è nell'ordine dei quaranta milioni circa.

La Ferrari «Pinin» del Cinquantesimo



Lo stand Pininfarina al Salone. In primo piano la «Pinin».

Al centro dell'attenzione, e con il «benestare» di tutti i concorrenti, la Pininfarina ha celebrato il suo cinquantenario presentando al pubblico del terzo padiglione i modelli più prestigiosi che per più ragioni rappresentano le tappe fondamentali di questa casa, nota in tutto il mondo, e sicuramente tra gli ambasciatori più prestigiosi dell'automobile italiana.

A fianco della ormai leggendaria Cisitalia che nel '47, quando fu realizzata, fu definita una delle «otto meraviglie» del settore specifico (le otto vetture più significative di tutti i tempi), e un esemplare della Cisitalia è esposto permanentemente al Museo d'arte moderna di New York, si possono ammirare altri modelli che fanno ormai parte della storia dell'automobile in Italia e nel mondo: la Lancia Asturia (1936), la «Giulietta» Alfa Romeo, la «Florida II» un prototipo del 1957 da cui derivò il coupè Lancia Flaminia, la Ferrari 250 GT, l'ormai famosa SIGMA PF, un prototipo che presentò per la prima volta, contemporaneamente, 14 concetti tecnici riguardanti la sicurezza attiva e passiva (fa parte ora del museo dei Trasporti di Lucerna), il PF «Modulo», uno studio di forma che nel '70 rappresentò la carrozzeria italiana alla Esposizione internazionale di Osaka.

La «Pininfarina» — e l'ing. Sergio (deputato europeo) hanno voluto ricordare il padre Pinin Farina con una cerimonia apposita — oltre a tessere l'elogio del fondatore ha battezzato l'ultima nata «Ferrari Pinin», realizzata come proposta con il motore 12 cilindri Boxer (ipotesi già avanzata in occasione del Salone torinese del 1974). E' presto per immaginare la strada che potrà percorrere questo nuovo «gioiello», dove anche il più piccolo dettaglio testimonia la serietà e l'approfondimento dello studio, come estetica e funzionalità si accostano con una felice combinazione.

Il carrozziere Pinin Farina scomparve nell'aprile del 1966. Ha lasciato a Torino, nella sua città, un ricordo che travalica il campo specifico dell'automobile. La sua curiosità intellettuale l'ha portato più volte ad essere al centro di grandi avvenimenti culturali: lo vogliamo ricordare presidente del «Circolo degli artisti» quando, nel 1959, accolse con il tratto caratteristico della sua sensibilità (e una buona dose di «coraggio»!) la Mostra di Arte nuova e di Ikebana. Presentando Pollock, Appel, Riopelle, Kline, i giapponesi Yanagi e Yoshihara e tanti altri, Pinin Farina li definiva: «...panorama di quelle forme dell'espressione artistica che stanno determinando con tanta energia certi aspetti della cultura e della vita d'oggi...».

O. P.

Due Panda 4x4 firmate Giugiaro

La berlinetta «Medusa» realizzata dall'Ital Design.

L'Ital Design di Giugiaro, che quest'anno ha sicuramente caratterizzato il Salone torinese con l'«invenzione» della Panda, un modello che è al centro del grande salone di «Torino Esposizioni», nello stand FIAT, ha voluto giocare, variando sul tema, e ha presentato nel settore carrozzieri altre due versioni: la 4x4 Offroader e la Panda 4x4 strip, una Panda svestita a metà, in previsione dei molteplici usi.

Giugiaro ha inteso proseguire il suo discorso dimostrando (in special modo) all'illustre committente la versalità dell'ultima nata FIAT, risultato di un approfondita ricerca eseguita dall'Ufficio progettazione meccanica che da un paio d'anni opera all'Ital Design. Tutte e due le Panda hanno infatti le quattro ruote motrici e la prima, la Offroader, conserva la carrozzeria della vetture in serie e solo la sottoscossa ha subito alcune modifiche in seguito alla nuova meccanica adottata nella zona del cambio, delle sospensioni della trasmissione e del serbatoio e tubo di scarico.

Entrambe sono realizzate su Panda 45 ma già l'Ital Design «suggerisce» l'introduzione di un motore da 1050 cmc (invece che 903). E' stata eliminata la retromarcia normale e sono state aggiunte una marcia avanti (la «primina») e una retromarcia con un rapporto cortissimo per facilitare lo spunto in vista di impieghi fuoristrada.

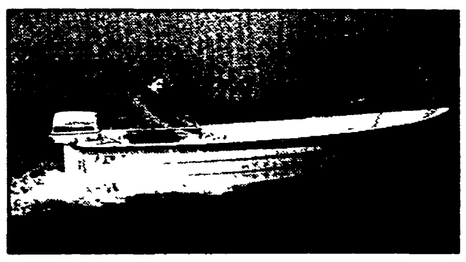
La Panda Strip di Giugiaro è la classica automobile tutti gli usi, scopribile e impudica sino all'inverosimile (via anche il parabrezza!) con una struttura fissa come roll bar e un secondo roll bar, smontabile però. Volendo la versione si fa più «castigata» essendo possibile aggiungere due tettucci tra parabrezza e roll bar e tra quest'ultimo e il montante posteriore. In fiancata è possibile giovarsi di due versioni di porte.

Alle due Panda Giugiaro ha voluto aggiungere una berlinetta a motore centrale, 4 porte, 4 posti, con l'intento di sviluppare l'ipotesi sull'aerodinamica e sull'abitabilità nel quadro della crisi delle risorse energetiche e quindi dei consumi, la «Medusa», questo è il suo nome, è il frutto di un lungo studio per addivenire alla sintesi ottimale fra CX e spazio e Giugiaro assicura che la Medusa, delle automobili circolanti con meccanica di serie, è la più aerodinamica del mondo. Tutti i comandi sono in un unico blocco del volante e la pulsanteria trasmette i comandi con il sistema a ultrasuoni (proprio come avviene con il telecomando del televisore): giudizio, però, quando intendete cambiare programma.

O. P.

Barche e gommoni con la garanzia del Touring Club Italiano

I mezzi selezionati dal T.C.I. sono sei - Le caratteristiche e i prezzi dei vari modelli



In un mondo, quello della nautica, in cui l'utente, specialmente il principiante, è in balia dei commercianti e rischia, dopo una spesa impegnativa, di ritrovarsi fra le mani tutto il contrario di quello che voleva, iniziative come quelle del Touring club italiano sono le benvenute. L'associazione sta infatti estendendo il suo impegno nel campo della navigazione da diporto, non solo con iniziative promozionali (le vogate di massa e le crociere per piccole imbarcazioni a motore, che si ripeteranno anche quest'anno), ma anche concordando con cantieri e aziende l'immissione sul mercato, per i soci del TCI, di prodotti dotati di particolari caratteristiche e garantiti col marchio prestigioso del sodalizio.

Per i neofiti della nautica si apre così una strada meno rischiosa e, se le cose non sempre andranno bene, almeno sapranno a chi dare la colpa.

Ma quali sono i mezzi nautici selezionati dal Touring? Sono stati presentati alcun giorni fa con una conferenza stampa dal direttore del settore sviluppo del TCI, Gianni Bastia. Eccone le caratteristcihe.

MARETTA TOURING — E' una deriva economica (1.295.000 tutto compreso), adatta al turismo e dalle buone qualità marine. E' lunga m. 4,20, armata di randa e fiocco. Lo specchio di poppa può ospitare un fuoribordo fino a 5 HP.

LIMIT TCI — Non è più una novità (nacque da un concorso lanciato nel 1972 per una imbarcazione adatta al diporto costiero e al campeggio nautico), ma resta una delle iniziative più valide fra quelle proposte. L'idea di lanciare una imbarcazione in grado di affrontare trasferimenti impegnativi con a bordo tutto l'occorrente per campeggiare sulle spiagge e, se necessario, in casi di emergenza per dormire a bordo, è più che mai attuale. Il Limit, costruito dal cantiere Cadei di Iseo al prezzo di tre milioni e trecentomila lire, è lungo m. 4,98. E' un minicabinato a deriva mobile. Ha una coperta tutta sgombra, un pozzetto comodo e spazioso, una cabina con quattro posti letto (diciamo due effettivi e due di emergenza) e molti gavoni per stivare attrezzature e materiali.

DART TOURING — E' una tavola a vela di m. 3,60, uno dei caratteristici surf che hanno riempito le spiagge di tutto il mondo nelle ultime stagioni. Come sempre con questi mezzi la direzione si mantiene o si varia con la stessa manovra della vela senza scotte o altri cavi, ma non bisogna illudersi che questa semplicità rappresenti già all'inizio una maggiore facilità di manovra. Quasi sempre, anche per i più abili, bisogna mettere nel conto che la navigazione si può trasformare in un bagno. Costa 575.000 lire.

PRESTIGE TOURING 320 E 420 — Sono due gommoni, uno molto piccolo (dotato di un 4 HP Volvo Penta), l'altro di medie dimensioni (con un Volvo Penta 20 HP). Sono due modelli collaudati e di sicuro affidamento. Entrambi hanno tre camere d'aria e la chiglia rigida. Sia i canotti che i motori non sono una novità. Nuova è l'offerta dell'abbinamento che comprende anche accessori di solito esclusi dal prezzo. Costano 1.150.000 e 2.600.000 (IVA inclusa).

SAETTA TOURING — E' una imbarcazione versatile in vetroresina di 4 metri e 30 della Motomar Yachting, dotata di cassero di guida con timoneria, telecomandi e volante. Molto marina e veloce, con i 20 HP Johnson con cui è motorizzata, può essere una soluzione efficace per lo sci nautico come per il campeggio costiero. Viene offerta, con il motore, IVA inclusa, a lire 2 milioni 600.000.

ASA TOURING — E' una canoa di cinque metri, a due posti (ma ci sta anche un bambino) con timone a pedale (690 mila lire compresa l'IVA). Le possibilità di questo mezzo e il tipo di impiego dipendono tutte dalla buona volontà e dai muscoli di chi ci sta dentro. Certo è che sia le discese dei fiumi che le passeggiate al mare o sui laghi a forza di soli remi vedono una partecipazione sempre più vasta di appassionati. Non per caso il TCI nella stessa conferenza stampa ha annunciato due nuove edizioni della «Vogate Touring», una che si terrà il 14 settembre fra le isole Borromee del lago Maggiore con partenza da Pallanza, l'altra il 21 settembre sul lago Trasimeno, con base a Passignano.

G. BO.

Nella foto vicino al titolo la «Saetta Touring».