Mentre in Italia un milione e mezzo di quintali resta invenduto

Ora anche la Nuova Zelanda si è messa a produrre Grana

Sarà venduto in Giappone, ma non è detto che per diverse strade non lo si possa un giorno ritrovare anche nella salumeria sotto casa - I difetti della nostra organizzazione produttiva, che incidono sulle notevoli possibilità della presenza italiana sui mercati stranieri

Una notizia che dovrebbe far riflettere: anche in Nuova Zelanda si sta producendo formaggio grana! La nuova fabbrica è sorta a Tenuka, un'isola a sud della Nuova Zelanda; per costruirla sono stati spesi 3,5 milioni di dollari (quasi tre miliardi di lire) e ad essa sarà conferito il latte prodotto nelle campagne circostanti. Le condizioni di stoccaggio del prodotto vengono strettamente controllate in impianti appositi dove sono installate le più moderne attrezzature per il controllo della circolazione dell'aria e dell'umidità; tali magazzini sono posti vicino al porto di Timanu. Con questa struttura l'industria lattiero-casearia neozelandese ha triplicato le sue possibilità di produrre formaggi a pasta dura di tipo italiano ed il Giappone ne è il mercato principale, ma vi sono pure altri mercati.

Sembra una notizia banale, ma se si pensa che nel 1978 in Italia sono stati prodotti 1.420.567 quintali di Grana e che attualmente vi è un invenduto tale da costringere l'AIMA ad acquistarne forti quantitativi a prezzo controllato, si può pensare quali sono le difficoltà a cui la più importante produzione lattiero-casearia nostrana va incontro se, come sembra sempre più documentato, la produzione di Grana si diffonde in altri Paesi.

Si sa per certo che Grana viene prodotto in Francia, in Spagna, in Baviera, in Danimarca e certamente in altri Paesi ancora. Tuttavia potremmo non avere preoccupazioni se noi producessimo sempre Grana di alta qualità e perciò difficilmente imitabile, se producessimo formaggio a prezzo competitivo, se fossimo stati capaci di affrontare i mercati stranieri. Tutto ciò non è avvenuto. Perché?

Fare formaggi di alta qualità significa avere una zootecnia molto evoluta con vaccine sane, alimentate in modo corretto e perciò in grado di dare latte dalla qualità più idonea per fare formaggi scelti e senza forme difettose. Per ora la zootecnia italiana non è all'altezza dei compiti che le spettano.

Per provarlo basta fare un esempio: lo stato di salute delle nostre bovine è così alterato che all'anno su 100 di esse solo 65 danno un vitello, mentre dovremmo avvicinarci al 100 su 100; c'è chi ha raggiunto anche 102 su 100, perché ha ottenuto parti gemellari. Si deve pensare che le bovine che non riescono a dare un vitello, non sono in condizioni ottimali di salute e di conseguenza anche il latte non è di costituzione perfetta e facilmente caseificabile, soprattutto a Grana, che ha una tecnologia fra le più difficili.

Il secondo punto che pesa sulla nostra produzione è il costo del latte: per essere remunerativo per il produttore e per compensare la svalutazione della lira, il prezzo del nostro latte è salito in continuazione ed ha superato, anche per il diabolico meccanismo degli importi compensativi, i limiti di competitività con altri Paesi. Di conseguenza dalle frontiere entra un fiume di latte straniero e quel che è peggio si importano anche molti formaggi, spesso meno buoni dei nostri, ma ben confezionati e standardizzati, e questi prodotti invadono i nostri mercati a prezzi inferiori.

Il consumatore non se ne accorge ma acquista Emmental straniero e Fontal fatto in Francia; il Taleggio pure in parte viene da lontano. Sono prodotti tipici nostri che fino a qualche anno fa producevamo ed ora sono fatti oltre le Alpi ed importati. Così non solo abbiamo meno persone occupate nella produzione del latte, ma perdiamo pure lavoratori addetti alla trasformazione.

Al terzo punto si pone il mercato estero che per le nostre produzioni casearie è molto limitato: anche qui vi sono dei precisi motivi, che si possono ritrovare in una certa inerzia o incapacità degli organismi competenti a ritrovare adatti sbocchi. Inoltre ad un mercato straniero, su cui non ci si può introdurre per un prezzo competitivo, si deve offrire un prodotto di alta qualità. Questo non siamo in grado di offrirlo in maniera costante.

Dobbiamo analizzare anche qui le cause che hanno condotto a questo degrado, che si va facendo ogni giorno più pericoloso via via che gli altri Paesi si organizzano sempre meglio, pur disponendo noi dei più vari e più squisiti formaggi del mondo.

I Paesi che hanno voluto prepararsi alla competizione commerciale già da decenni si sono dati scuole ed istituti di ricerca in appoggio all'agricoltura; così hanno formato personale specializzato e tecnici altamente qualificati. Sono questi che ora operano a tutti i livelli, che preparano le future generazioni, che dirigono gli stabilimenti, che lavorano con tecnologie molto avanzate. La ricerca non è vista come qualcosa di astruso, a cui uno pensa svegliandosi di notte o al mattino, per fare la grande scoperta. La ricerca è sempre più vista come lavoro di *équipe* in funzione del miglioramento dell'agricoltura, dell'allevamento, dei foraggi, della salute delle bovine, dell'igiene della produzione, delle corrette tecnologie. Noi spendiamo meno per la ricerca, ma soprattutto spendiamo male, in modo disorganizzato e non finalizzato.

Vi sono nuclei di ricercatori validi, ma che non trovano coordinamento, mezzi, contatti con la produzione. Una pianificazione della ricerca non esiste, soprattutto non esiste una scelta dei filoni che vadano incontro ai bisogni degli agricoltori, specie dei piccoli. Purtroppo infatti siamo ancora di fronte ad uno spezzettamento inconcepibile delle imprese; ad una incapacità organizzativa che fa spendere cifre folli in macchinari troppo grandi per poi mancare ogni appoggio valido di assistenza tecnica ed analisi.

Siamo l'unico Paese della CEE che paga il latte non in base alla sua qualità, ma solo alla sua quantità e così si paga latte scadente come buono! Ma perché industriali ed imprese in genere non prendono coscienza, non cercano di vedere ad un palmo dal loro interesse di oggi e non invitano lo Stato ad assolvere ai suoi compiti e a far funzionare almeno le strutture esistenti? Se al più presto non si farà questo, temo che il Grana continuerà il suo declino e troveremo, nei banchi dei supermercati, Grana straniero e non perché qualche ricercatore ha insegnato agli stranieri a farlo, ma perché non avremo insitato gli stranieri nell'organizzarci, nell'impostare serie programmazioni di produzione, mercato e ricerca.

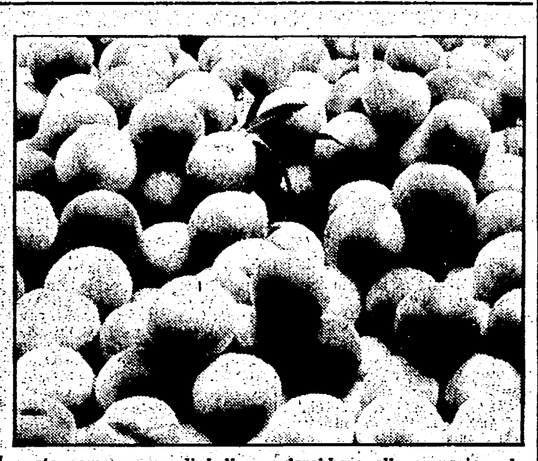
Dai laboratori, dalle cooperative, dai piccoli produttori deve venire una forte richiesta di istruzione moderna, qualificata e ben fatta con un aggancio stretto alla produzione. Deve venire la richiesta di corsi di aggiornamento continui, di rivitalizzazione dei centri di ricerca ed assistenza tecnica esistenti, perché questi adempiano al loro compito propulsivo ed aiutino a quei compiti che hanno portato la vicina Francia, per esempio, ad essere presente anche sui nostri mercati.

Sandra Carini

Frutta e verdura della stagione

La pesca in estate al posto d'onore

In Cina era l'albero sacro - Le proprietà terapeutiche, l'apporto calorico, le vitamine e i sali minerali



Tra i frutti dell'estate la pesca occupa certamente il posto d'onore. Vellutata, profumata, succosa, è molto ben tollerata dall'organismo, ha un moderato apporto calorico ed al tempo stesso fornisce una buona dose di vitamine (soprattutto vitamina A, che favorisce la crescita e svolge un ruolo importante nel processo visivo e riproduttivo) e sali minerali.

Anche la pesca, come del resto quasi tutti gli altri frutti, ha attraversato periodi molto oscuri, prima di essere riabilitata dalla Scuola Medica Salernitana e dalla Serenissima Repubblica di Venezia che, nel 1700, ne consolidò definitivamente la coltura. Originario della Cina, il pesco era anticamente considerato sacro e venerato come l'albero del bene e del male. Racconta pure una delicata leggenda cinese che se ad un moribondo si fa mangiare una pesca, il corpo ne assorbe tutta la freschezza e la morbidezza e si preserva intatto fino alla fine del mondo.

Resta il fatto che, senza dare troppo credito né a chi ne esaltava le proprietà magiche, né a chi, come Galeno, la considerava indigesta, o Plinio che la accusava di essere venduta a prezzi proibitivi e di marcire troppo in fretta, la pesca merita veramente l'alta considerazione di cui gode oggi. In effetti, oltre al gradevolissimo sapore che lo rende bene accetto da grandi e piccini, questo frutto è ottimo dissetante, favorisce la digestione ed è al tempo stesso blandamente lassativo.

Inoltre, praticamente ogni parte dell'albero può trovare una sua utilizzazione in quest'epoca di riscoperta di antiche tradizioni: un infuso di fiori di pesco ha azione diuretica e sedativa, un cataplasma di foglie pestate ha effetto cicatrizzante, mentre, sempre le foglie di pesco, in infusione nel latte caldo, usato come crema di bellezza, darebbero alla carnagione la levigatezza e la freschezza proprie di questo frutto.

Per quanto riguarda il consumo, questo frutto, oltre ad essere ottimo al naturale, si presta a molte preparazioni semplici e rapide: affettato con zucchero e limone, in macedonia, col gelato, con la panna, al liquore e sciroppato. Però, data la stagione estiva, è forse il caso di considerare alcune bibite che con le pesche si possono ottenere. A parte i frullati che ognuno fa a proprio piacere, si può preparare una bevanda delicata e rinfrescante aggiungendo ad un litro di tè un paio di pesche a dadini; si fa riposare in frigorifero un paio d'ore e si filtra.

Oppure si possono ricoprire alcune pesche, sempre tagliate a dadini per facilitarne la macerazione, con dello spumante; si lascia in frigorifero un paio d'ore e si serve in coppe, frutta compresa. Per completare il quadro non resta da aggiungere che, al mercato ortofrutticolo all'ingrosso di Milano, le pesche arrivate la scorsa settimana sono state 21.500 quintali.

A cura di **Odilla Marchesini**

«Agritalia» per vendere di più all'estero

Negli stands di Rimini i prodotti delle regioni

Un ministro che non sa farsi l'autocritica Che ruolo per l'Istituto del commercio estero? - Il deficit agroalimentare del Paese - Il tagliando-cartolina per gli stranieri sulle proposte gastronomiche

RIMINI — *«Con la storia della "musica in cucina" i tedeschi riescono a venderci anche ciò che non ci saremmo mai sognati di consumare... invece noi, le nostre esportazioni, siamo al lumicino». Constatazione lapalissiana, che chiunque potrebbe fare. Ma detta da un ministro, non può non lasciare sconcertati (un ministro in carica da parecchi anni, rappresentante di un partito, la DC, che al governo c'è da sempre).*

Di chi è la responsabilità se ogni anno spendiamo qualcosa come 6.000 miliardi in più per comprare prodotti agroalimentari all'estero di quanto non ricaviamo esportando i nostri? Anche Marcora, ministro dell'Agricoltura, se lo è chiesto, retoricamente, a Rimini, inaugurando «Agritalia», mostra mercato dei prodotti agroalimentari delle regioni italiane, alla sua prima edizione.

L'interrogativo, però, è rimasto sospeso nel vuoto, il ministro l'autocritica si è ben guardato dal farla. Ha detto, tutt'al più, che «se l'ICE (Istituto per il commercio con l'estero, NdR) non va bene, lo si cambi». Ma chi deve farlo, signor ministro? Intanto, invece di cambiarlo, il ministero dell'Agricoltura lo sta finanziando corposamente per favorire la «svolta promozionale» dei nostri prodotti negli altri Paesi. In questa svolta promozionale si colloca anche Agritalia, che per 22 giornate (fino al 27 luglio), qui nel cuore della Riviera Adriatica, farà propaganda attiva presso i turisti presentando una rassegna delle migliori produzioni tipiche di 15 regioni e province autonome.

In questa prima edizione sono rappresentate, con singoli stand che occupano una superficie di oltre 5000 metri quadrati, Lombardia, Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Emilia-Romagna, Marche, Umbria, Lazio, Molise, Basilicata, Campania, Puglia, Calabria, Sardegna e Sicilia. Vini, formaggi, prodotti ortofrutticoli, conserve, pasta, insaccati, liquori: sono 15 tavole imbandite alle quali i visitatori fanno grappolo, incuriositi, ma anche stimolati dall'appetito. Gli assaggi non si contano.

«Siamo qui per questo — ci dice una standista — non solo per fare vedere, ma per far gustare... se poi qualcuno vuole anche comprare, ci sono le confezioni già pronte». Per gli stranieri c'è anche un tagliando-cartolina (in quattro lingue) da compilare, con alcune domande conoscitive alle quali rispondere, poi il nome e l'indirizzo. «Chi compilerà la scheda — spiega un funzionario del ministero — riceverà un nostro piccolo regalo sotto le feste di fine d'anno, e, allegato l'elenco dei negozi nei quali al suo Paese potrà acquistare i prodotti italiani che più lo interessano». In tal modo la propaganda viene direttamente collegata alla vendita, attraverso la promozione della domanda.

Perché sia stata scelta Rimini per questa «esperienza-pilota» di marketing è abbastanza ovvio: consente di contattare lo straniero — e anche l'indigeno — senza dover affrontare le ingenti spese di tante trasferte nei Paesi «mirati», che sono poi quelli più importanti dell'Europa, cioè Germania, Inghilterra, Francia, Benelux. La formula di Agritalia, quindi, ha una sua validità obiettiva, anche se risultati apprezzabili potranno misurarsi in tempi non brevissimi.

Il ministro si è assunto l'impegno di finanziare l'iniziativa per almeno quattro anni: un contributo — che però non copre tutte le spese — all'Ente Fiera di Rimini che cura l'allestimento e la parte organizzativa. «Per noi questa manifestazione rappresenta un riconoscimento e un arricchimento — ci dice il presidente della fiera, compagno Giordano Gentilini — Riconoscimento per la città e la Riviera, la sua struttura turistica, la sua importanza economica; arricchimento perché ci consente di potenziare il quadro delle nostre rassegne, che con sette appuntamenti coprono ora tutto l'arco dell'anno».

Dietro la «vetrina» zeppa di proposte gastronomiche allettanti c'è però — e non va dimenticata — la realtà di prodotti agricoli che i vari governi non si sono mai curati di far conoscere e acquistare all'estero. I pochi che hanno «sfondato» sul mercato internazionale, ci sono riusciti soltanto grazie all'iniziativa di produttori associati o di singole aziende.

Gli stessi consumi interni, del resto, risultano spesso squilibrati rispetto alle produzioni e tendono a richiamare sempre di più prodotti stranieri. Di qui il deficit agro-alimentare del Paese, secondo solo a quello petrolifero. E per superare tanto gravi squilibri non può certo bastare una mostra-mercato, per indovinata ed efficace che sia.

Flerio Amadori

Ortofrutta punta di diamante delle esportazioni italiane

Nei primi cinque mesi di quest'anno il nostro deficit agro-alimentare (il divario cioè fra importazioni e esportazioni) è salito di quasi il 40 % rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Ci avviamo a toccare il tetto negativo dei 7.000 miliardi di sbilancio all'anno, caso unico nel quadro CEE. La situazione più precaria è senz'altro quella del settore delle carni: nel '79 abbiamo importato 4.300.000 quintali di bovini vivi e 3.000.000 di quintali di carne; altri 3.000.000 di quintali sono state le importazioni di carni suine. Sola eccezione, in questa disastrosa tendenza, il comparto avicolo che ha registrato un'importazione di 80.000 quintali, contro i 200.000 del '77 e un'esportazione in crescendo (9.300 quintali nel '77, 12.500 q. nel '78).

Meno consistenti i valori assoluti, ma non gli squilibri negativi, del settore lattiero-caseario. Nell'anno trascorso il deficit è stato di 490 miliardi (615 miliardi di import, contro 125 di export), con una quota di consumo coperto da prodotti importati del 30 % e un'esportazione che raggiunge appena il 5 % della produzione complessiva, pur registrando un incremento (+44 %) negli ultimi due anni.

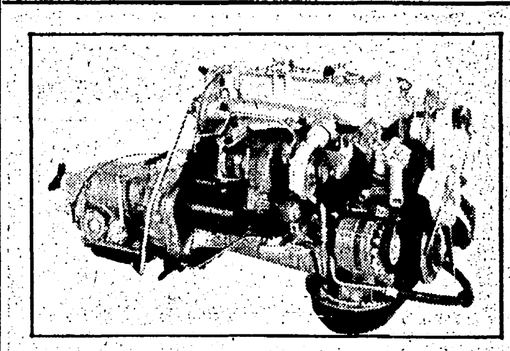
La quota più consistente delle nostra esportazioni è coperta dall'ortofrutta, col 62 %. Nel '77 frutta e ortaggi venduti all'estero hanno guadagnato 1.253 miliardi, con percentuali così suddivise: 69,2 % alla frutta fresca, 24 agli ortaggi, 8,49 agli agrumi e 7,4 alla frutta secca. In questo campo siamo il Paese maggior esportatore del mondo. In quali direzioni? Le più consistenti sono la Germania, che assorbe il 49 % dei nostri prodotti esportati, e la Francia, col 14 %. Per quanto riguarda, infine, i vini, negli ultimi anni c'è stato un sensibile incremento dell'export, da 2,5 milioni di ettolitri del '68 siamo arrivati a 17,7.

Nello stesso periodo il rapporto fra import ed export è passato da 1 a 3 (nel '68 si importavano vini per 12 miliardi di lire, contro un export di 37) a 1 a 10 (53 miliardi l'import e 514 l'export del '78). Consistente, sotto questo aspetto, l'apporto dei vini di qualità che hanno registrato un incremento di esportazioni negli ultimi dieci anni del 144 %, passando dai 1.360.000 ettolitri del '71 ai 3.172.000 del '79. Essi rappresentano (sono circa 200 i vini DOC, cioè a denominazione d'origine controllata) l'11 % della produzione totale di vino, ma salgono al 22 % nell'ambito delle esportazioni.

Come dire che il meglio si esporta di più.

MOTORI

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

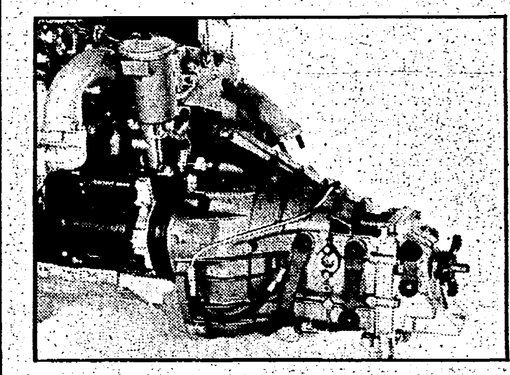


Circa la metà delle Mercedes-Benz viaggiano con un motore Diesel

I programmi e le novità della Casa tedesca - Due nuovi propulsori - Un moderno cambio meccanico - La Turbodiesel anche sul mercato europeo

Nel momento in cui l'industria dell'automobile di mezzo mondo si trova di fronte a inquietanti interrogativi, la Mercedes-Benz ha voluto fare il punto sulla propria situazione. L'occasione è stata fornita dalla presentazione alla stampa specializzata dei nuovi motori a quattro cilindri, del nuovo cambio e della 300 TD turbodiesel, avvenuta sul circuito di Hockenheim. Dopo le prove tecniche, c'è stata infatti una visita allo stabilimento di Sindelfingen (Stoccarda), dove si sono svolti incontri con i dirigenti della grande fabbrica d'auto tedesca.

Si è potuto così apprendere che in casa Mercedes non vi sono sintomi di crisi. Anzi, le ordinazioni superano la produzione e per un anno e mezzo, cioè sino a tutto il 1981, il lavoro è garantito. Il 1979, hanno detto i dirigenti dell'azienda, è stato un anno assai positivo per la Mercedes, che ha aumentato il fatturato, rispetto al '78, del 12,8 per cento, passando da 26.954 milioni di marchi a 30.400 milioni. La produzione di autovetture è salita del 7,4% (da 393.203 a 422 mila 159 unità), mentre quella di veicoli industriali ha avuto un incremento, sempre rispetto al '78, del 7% (da 239.702 a 256.467 unità). I dipendenti del complesso dell'impresa sono passati da 173.201 a 180 mila 704 con un aumento del 4,3%. Di essi 141.401 lavorano negli stabilimenti e succursali della Daimler-Benz AG in Germania.



Il nuovo cambio di velocità a quattro rapporti a comando meccanico GL 68/20 della Daimler-Benz utilizzato esclusivamente sui modelli con motore a quattro cilindri. Nelle foto sopra il titolo: a sinistra il motore Turbodiesel a cinque cilindri che equipaggia (a destra) le Mercedes-Benz 300 TD.

IL DUE LITRI — Questo motore, che verrà montato anche sulla nuova 200 T, eroga a 5200 giri una potenza di 109 CV (80 KW), 16% in più del modello precedente. Le prestazioni del 200 sono: velocità 168 km/h con cambio meccanico e 163 con cambio automatico; accelerazione 0-100 km/h: 14,4 sec. (cambio mecc.) e 15,4 sec. (cambio autom.). Consumi (litri per 100 km): cambio meccanico 13,3 nel ciclo urbano, 8,2 a 90 l'ora e 10,7 a 120; cambio automatico 13, 8,4 e 10,9.

Tra i modelli a benzina, la 200 suscita notevole interesse sul mercato italiano, anche per ragioni fiscali che ne rendono il prezzo competitivo nei confronti delle vetture di classe affine: infatti il modello base costa 12.980.000 lire IVA compresa. E' il caso di rilevare che l'Italia, dove quest'anno la Mercedes prevede di vendere oltre 13 mila vetture, è uno dei mercati più importanti per la Casa di Stoccarda, precisamente il terzo nel mondo dopo Stati Uniti e Francia.

La fetta più grossa dell'import italiano è costituita dalle vetture Diesel, che rappresentano il 70% del totale. L'import di Diesel, a causa evidentemente della soprattassa, è tuttavia in diminuzione e si prevede che quest'anno la percentuale scenderà ancora a favore dei modelli a benzina. Il modello Diesel più venduto da noi è attualmente il 240 D.

IL 2,3 LITRI — Questo propulsore, che verrà montato sui modelli 230 E, 230 TE, 230 CE, station wagon e coupé, è alimentato ad iniezione ed eroga una potenza di 136 CV (100 KW) a 5100 giri, potenza che è del 25% superiore all'attuale 230. Il consumo è molto vicino a quello del 200, sempre per quanto riguarda il traffico urbano e le velocità di 90 e 120 l'ora. Prestazioni (mod. 230 E e 230 CE): velocità 180 km/h (cambio autom. 175); accelerazione 0-100 km/h 11,5 sec. con cambio meccanico e 12,3 con l'automatico. Nel modello TE, ferme restando le velocità massime, l'accelerazione è leggermente più lenta: 12,2 sec. con cambio meccanico e 13,1 con cambio automatico.

NUOVO CAMBIO — Per i nuovi motori è stato realizzato un nuovo cambio meccanico a quattro marce che è meno ingombrante e più leggero. Infatti, grazie all'adozione di pezzi in pressofusione di lega leggera e ridotte dimensioni come conseguenza della diminuzione della distanza degli alberi di trasmissione da 76 a 68 mm. si è ottenuto un risparmio di peso del 27% rispetto alle versioni precedenti. La scatola frizione-cambio è ora monopezzo, mentre i denti degli ingranaggi sono più sottili ma più alti. Ciò compensa meglio le sollecitazioni d'urto e si ha inoltre una maggiore silenziosità. Il passaggio delle marce è stato migliorato mediante anelli sincronizzatori maggiorati del 33% e inoltre è stato ridotto il tratto interno del passaggio delle marce. Infine la leva del cambio, essendo diminuita la forza necessaria per azionare il cambio stesso, è stata accorciata di 20 mm.

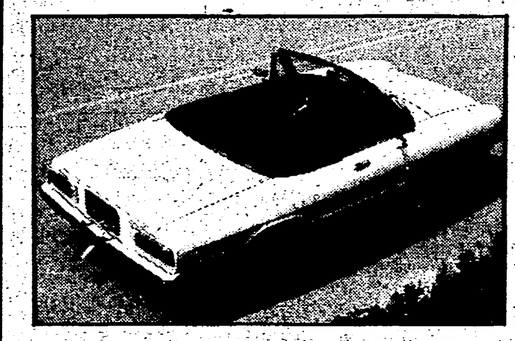
300 TD TURBODIESEL — Nel prossimo autunno verrà messa a disposizione del mercato europeo la vettura azionata da questo propulsore, finora prodotta solo per gli USA. La 300 TD ha come motore di base il 5 cilindri OM 617, prodotto dal 1974 in 300 mila esemplari. Rispetto alla versione ad aspirazione, con il turbocompressore si è ottenuta una potenza superiore del 42%. L'OM 617 turbo, che ha una cilindrata di 2998 cc, eroga 125 CV (92 KW) a 4200 giri ed è particolarmente elastico, come conferma l'elevato valore di coppia: 250 Nm (25,5 mkg) a soli 2400 giri. Considerata l'ottima elasticità e le elevate riserve di energia, sulla 300 TD viene montato di serie il cambio automatico a 4 marce Wandler W 4 B 035.

Prestazioni: velocità massima 165 km/h; accelerazione 0-100 km/h in 15 sec. Consumi (litri/100 km): ciclo urbano 10,5, a 90 l'ora 8, a 120 l'ora 11,1.

G. C.

Non passa di moda la linea dello spider 1600 Alfa Romeo

Strumentazione completa e raffinata - Notevole capacità di carico bagagli - Un motore potente e brillante



L'Alfa Romeo si è «ricordata» di possedere uno degli spider più belli del mondo e ha deciso di rilanciarlo. In Italia questo tipo di vetture, abbastanza diffuse all'estero e specialmente negli Stati Uniti, non hanno un grande mercato e tuttavia se ne vendono un certo numero. Logico quindi che l'Alfa faccia il possibile per avere la propria «fetta». Così, da alcune settimane, la Casa di Arese ha rilanciato il 1600 in versione rinnovata, ad un prezzo senz'altro competitivo per vetture di questo tipo: 9.500.000 lire, IVA esclusa.

Esteticamente il 1600 è simile al 2000. Ha la caratteristica coda tronca e il muso affusolato: un insieme che gli conferisce quella linea armoniosa ed elegante che non passa di moda. Ma questa struttura esteriore ha anche una precisa funzione aerodinamica, poiché contribuisce in modo determinante alla penetrazione e alla tenuta di strada.

Nella 1600 Spider (nella foto), grande attenzione è stata dedicata all'abitabilità, che risulta ottima sia con la capote alzata sia viaggiando con la macchina scoperta. Di rilievo anche la capienza del bagagliaio, veramente notevole per uno spider.

La strumentazione è raffinata e completa, mentre i sedili, molto avvolgenti e con poggiatesta incorporati, sono di una comodità eccezionale. Belli i rivestimenti interni e ricercato e al tempo stesso funzionale il sistema di aggancio e sgancio della capote, la quale si abbassa e si rialza in pochi secondi. Le finiture sono quelle insomma di una macchina di lusso; di particolare eleganza il cruscotto ed il volante in legno pregiato, con i tipici pulsanti del clacskon sistemati sulle tre razze. Corta e solida la leva del cambio, come si addice ad una vera macchina sportiva.

Caratteristica peculiare di questo spider è comunque il classico motore Alfa Romeo, che qui si apprezza, forse più che sulle altre vetture della gamma, in tutte le sue doti. Pronto nelle accelerazioni, elastico quanto basta per la guida in città e quando si vuole viaggiare rilassati. Esso fornisce una potenza massima a 5500 giri di 104 CV DIN ed ha una coppia massima di 14,5 kgm a 4 mila giri. Con la metà della potenza a disposizione si può viaggiare in quinta marcia a 140 km l'ora e «schiacciando» si arriva in fretta a superare i 175 orari. L'accelerazione è ottima: chilometro da fermo in 32,8 secondi.

Queste elevate prestazioni sono dovute all'ottima tecnologia: camere di scoppio emisferiche che garantiscono il miglior rendimento termico e volumetrico; valvole in testa con due alberi di distribuzione; condotti di aspirazione e scarico che favoriscono il completo riempimento dei cilindri e l'istantaneo deflusso dei gas; valvole di scarico al sodio capaci di resistere ad alte sollecitazioni termiche; due carburatori doppio corpo.

La tenuta di strada è quella ormai indiscussa delle vetture Alfa garantita dalle ottime sospensioni che sono: anteriori a ruote indipendenti collegate alla scocca mediante quadrilateri trasversali, molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici telescopici antiemulsionante, barra stabilizzatrice trasversale; posteriori a molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici telescopici antiemulsionante coassiali con le molle, barra stabilizzatrice trasversale.

I freni sono a disco sulle quattro ruote con modulatore di frenata. Servofreno a depressione.

In Italia la Lotus 2000

La Talbot Lotus 2200, definita «Stratos inglese», è arrivata anche in Italia ed il primo esemplare preparato da Schister è stato presentato alla stampa a Vignale sede della prima prova speciale del Giro automobilistico d'Italia.

L'attuale propulsore di 2200 cc 16 valvole con 220 cavalli è alimentato con due carburatori Weber ma quanto prima la ASB (Avegadro, Scanno e Bonato) allestirà la versione ad iniezione con un aumento di potenza di una quindicina di cavalli.

Il cambio è ZF del tipo ravvicinato con differenziale autobloccante, i freni sono Lockheed sia anteriormente che posteriormente, mentre il ponte posteriore è stato rinforzato. Gli ammortizzatori sono Bilstein a gas; i cerchi scomponibili Cansonica da 8 e 9 pollici per 13 ed i pneumatici Kleber.

Sulla carta questa vettura, che è stata estremamente curata nei dettagli meccanici, ha quindi tutti i requisiti per ottenere successi di rilievo proseguendo la già positiva immagine creata dalla Talbot Sunbeam 1600 che quest'anno con il pilota austriaco Gerbino ha ottenuto diversi successi di categoria.

Chi correrà prossimamente a livello ufficiale con la Talbot Lotus in Italia sarà proprio Amedeo Gerbino che ci ha rilasciato le sue impressioni di guida sulla nuova vettura. «Anche se non ho ancora potuto provare al limite questa macchina, arrivata solo da pochi giorni in Italia, devo subito sottolineare sia della potenza del motore che della tenuta di strada. Rispetto alla versione 1600 il 2200, oltre ad avere una maggior potenza, ha anche la coppia più bassa; inoltre il cambio è più veloce e boni rapportato».

L. P.