

Dopo il tv a colori anche il computer per famiglia

Con trecentomila lire si può comprare l'apparecchietto personale che serve per conteggiare le spese di casa - Applicato al televisore trasforma il video in schermo-lavagna

MILANO - Un nuovo ospite bussa alla porta delle nostre case. E si presenta con assoluta naturalezza. Verrebbe quasi da considerarlo come l'ultimo elettrodomestico, a prestar fede allo slogan pubblicitario: «A ciascuno il suo computer».

Ma chi lo prende, gente danarosa? «No» rispondono al Bit Shop - un po' tutti. D'altra parte, i costi sono abbastanza contenuti e i modelli sono sufficientemente vari, da permettere una possibilità di scelta abbastanza vasta: si va, all'incirca, dalle 300 mila lire ai milioni.

Transactor «Commodore» della Harnden, distribuito sempre dalla GBC. Ha le dimensioni, più o meno, di un medio televisore; ha una tastiera con 73 tasti a doppia funzione; è dotato di un registratore per memoria di massa, già incorporato; può essere associato ad una stampante che riproduce per iscritto le operazioni impostate sul video: consumo: 100 Watt in tutto.

Ad esempio un «personal computer» può essere sfruttato per la piccola gestione delle spese annuali di una famiglia, per avere sotto l'occhio il quadro esatto del bilancio casalingo; oppure per calcolare l'equo canone; per impostare un programma di risparmio energetico adeguato alle necessità familiari; per «pilottare» una lavatrice. L'elenco è pressoché sterminato. L'unico limite - dicono ancora al Bit Shop - sta nella fantasia di chi lo usa: una volta che uno abbia imparato a programmarlo, il suo computer può chiedere di tutto. Dai problemi più complicati ad un numero incredibile (all'incirca duecento) di «giochi intelligenti», dagli scacchi a «guerre stellari».

Insomma, pare proprio che il «micro» non sia più tale. La «macchina infernale» capace di pensare, protagonista di sogni futuribili e fantascientifici si presenta, in tutta semplicità, come un aggeggio manovrabile persino da un ragazzino di quattordici anni («Sono i più svelti ad imparare»), perfettamente compatibile con tv color, lavatrici e tutti gli elettrodomestici ormai diventati tanto familiari per chiunque. Sfata il mito del «cervellone», resta da vedere, più in concreto, a cosa serve davvero questo «personal computer», e come è fatto.

Il più semplice (il Sinclair ZX80) ha dimensioni estremamente ridotte: 10 cm per 30, con lo spessore, all'incirca, di un pacchetto di sigarette; ha una tastiera sensativa (basta appoggiare le dita); funziona collegandolo ad un qualsiasi televisore. La sua scheda caratteristica dice che, a casa, memorizza i compleanni, i numeri telefonici, le ricette di cucina, le spese e il bilancio familiare; nelle piccole aziende può essere usato per piccole gestioni di magazzino.

Ordine nella giungla dei prezzi

Sapremo davvero quanto costa al chilo il tonno della scatoletta?

Nella giungla dei prezzi al dettaglio dei prodotti alimentari arriva un cavaliere alto e biondo: si tratta della direttiva della Comunità europea concernente l'indicazione dei prezzi per unità significativa di misura.

In parole più semplici: tra non molto tempo, le confezioni dei prodotti alimentari dovranno riportare alla vendita oltre al loro costo unitario anche il prezzo per chilogrammo di contenuto netto.

Il problema è vecchio e noto: sarà infatti capitato a tutti di osservare in un negozio l'eforme difficoltà dei pesi e delle forme di presentazione in confezione di prodotti simili, con la conseguente difficoltà nello stabilire confronti e paragoni (peraltro è anche ricorrente incrociare nei supermercati gente impegnata in conti all'ultima lira... potenza delle calcolatrici tascabili).

Tale difficoltà impedisce che il consumatore possa apprezzare le reali o presunte differenze di qualità e di prezzo.

Essa costituisce inoltre un elemento perturbativo e speculativo del mercato, giacché offre l'estro a politiche commerciali secondo le quali si mantiene costante il prezzo unitario ed il volume apparente della confezione (ah! i doppiopondi delle vaschette...) e viceversa si riduce il quantitativo netto dell'alimento (la cui indicazione, obbligatoria, è però solitamente riportata in caratteri microscopici ed in-

posizioni comunque nascoste).

E perché altrimenti il sacchetto di patatine fritte costa sempre 150 lire, anche se nel 1970 ce n'erano 50 grammi ed oggi 150?

Della giungla dei prezzi, dei pesi e delle forme di confezione riportiamo un esempio significativo nella figura n. 1.

Esso è relativo alla maionese ed ai prezzi al dettaglio registrati presso un piccolo negozio nel dicembre 1980.

Table with 4 columns: Marca e tipo, Ingredienti, Prezzo netto, Prezzo/kg. Rows include MAIONESE CALVE, MAIONESE KRAFT, MAIONESE COOP.

Table with 4 columns: Marca e tipo, Ingredienti, Prezzo netto, Prezzo/kg. Rows include MAIONESE CALVE, MAIONESE KRAFT, MAIONESE COOP.

xelles il 19 giugno 1979, da tempo 2 anni ai governi nazionali per emanare i provvedimenti legislativi opportuni. Naturalmente in Italia siamo già in ritardo, visto che il nostro Parlamento deve ancora cominciare a discuterne.

Poi i contenuti. Alcuni sono decisamente buoni, come la raccomandazione sulla facile identificazione e lettura del prezzo (bisognerà dunque standardizzare questa indicazione) o quella che prevede che anche la pubblicità, qualora faccia riferimento al prezzo, si uniformi all'indicazione del prezzo per chilogrammo o per litro.

Altri contenuti sono più ambigui. Troppe esenzioni sono a discrezione dei governi nazionali (quella per i prodotti freschi e per gli alimenti inserviti nei distributori automatici), troppo farraginoso infine appare il meccanismo di applicazione e di controllo.

Staremo a vedere innanzitutto le reazioni dell'industria alimentare e delle organizzazioni di categoria dei commercianti.

È certo comunque che il sacco è lanciato: la protezione del consumatore, soprattutto in una realtà quale quella italiana ove il costo dell'alimentazione assorbe quasi il 40% del reddito medio disponibile, passa innanzitutto attraverso la trasparenza dei prezzi.

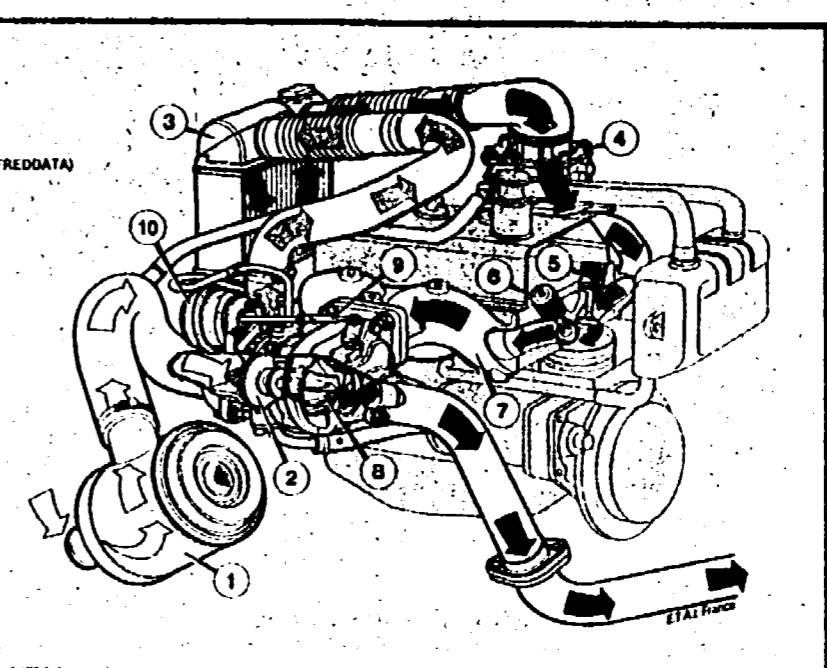
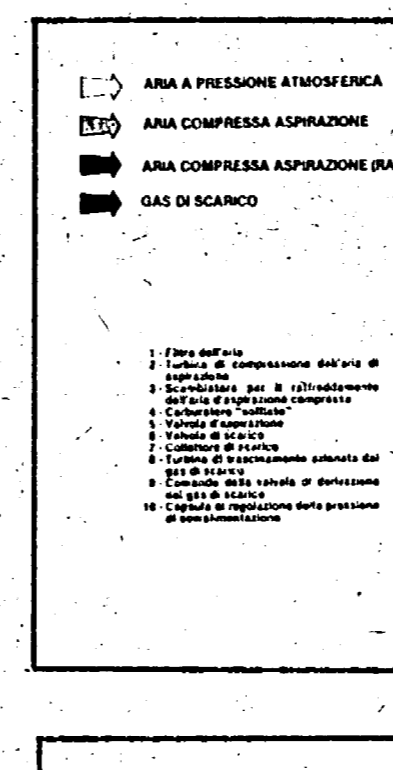
Chissà che ne guadagneranno anche la qualità.

Table with 4 columns: Marca e tipo, Ingredienti, Prezzo netto, Prezzo/kg. Rows include MOZZARELLA S. LUCIA, FORMAGGIO GRANA.

La «R 18» con il turbocompressore è un'auto apparentemente tranquilla

Verrà commercializzata in Italia a metà gennaio - Come funziona il sistema di sovralimentazione - Quando la «grinta» si rivela utile

Un'altra vettura con motore sovralimentato mediante turbocompressore azionato dai gas di scarico è venuta ad accrescere la gamma delle berline di grande serie che adottano questa soluzione sviluppatasi attraverso l'esperienza di un banco di prova delle corse: la Renault 18 Turbo.



Generalità della Renault 18 Turbo

Berlina a 4 porte - 5 posti - trazione ant. - pot. fiscale 17 CV.

MOTORE - Blocco e testata in alluminio - camere di scoppio emisferiche - accensione elettronica integrale - 4 tempi - 4 cilindri, 1565 cc, alesaggio 77 mm, corsa 84 mm - rapporto di compressione 8,6:1 - potenza massima 110 CV DIN (81 kW ISO) a 5000 giri/min. - turbocompressore Garrett montato a monte del carburatore - pressione di sovralimentazione circa 600 gr/cm² - scambiatore aria-aria.

CAMBIO DI VELOCITÀ - A 5 rapporti tutti sincronizzati + retromarcia.

Differenziale con 4 satelliti. Velocità a 1000 giri/min. in quinta marcia con pneumatici 185/65 HR 14:33,6 km/h.

SOSPENSIONI - Anteriori: ruote indipendenti; posteriori: assale rigido.

RUOTE E PNEUMATICI - Ruote in lega leggera 5,50 J 14 con pneumatici Pirelli a profilo basso con carcassa radiale tubeless 185 HR 14 serie 65. Ruota di scorta in lamiera d'acciaio.

PESI (kg) - Peso a vuoto in ordine di marcia 1040 - carico utile 400 - peso complessivo 1440 - peso rimorchiabile 950 - carico massimo sul tetto 50.

PREZZO - 11.160.000 lire (IVA compresa).

Per barche e gommoni è essenziale una manutenzione molto accurata

Come regolarsi con le parti in legno, l'albero e la velatura - Non fidarsi troppo delle toppe fissate sul battello pneumatico

La manutenzione alla quale si deve sottoporre l'imbarcazione a fine stagione non va trascurata per cui si deve procedere al rimessaggio invernale del motore: evitare un invecchiamento precoce e non farlo perdere valore, sia che si voglia usarla per anni sia che si sia deciso di rivenderla.



Un gommonone Zed Zodiac e, sullo sfondo, una vela. Per non avere sorprese sgradevoli durante la navigazione d'estate, bisogna aver cura d'inverno delle attrezzature.

Se si ha una barca, dopo aver lavato con cura la salsedine e la sporcizia, va controllato lo stato della verniciatura della carena: se è in buone condizioni e c'è solo qualche ammaccatura con zone circoscritte di pittura scrostata, basta carteggiare con carta abrasiva, lavare, dare una mano di fondo, lo stucco e la finitura.

Se la barca è a vela, oltre allo scafo bisognerà dedicare molta attenzione allo stato dell'albero, delle vele e delle attrezzature varie perché un'opportuna opera di protezione serve a prevenire inconvenienti e problemi, che potrebbero rendere poco divertente la prima uscita in barca (disalberare perché ci si è dimenticati di controllare lo stato delle caviglie non è poi tanto difficile...).

Se l'albero è d'alluminio va lavato con acqua dolce per togliere il salino; se di legno va scartavetrato e verniciato. Occorre anche controllare le pulegge delle drizze in testa d'albero, che non devono avere un gioco troppo ampio, per evitare che la

drizza esca dalla sua sede e si incattivisca di lato alla rondella, è sufficiente dare una pulita e una ingrassata, lo stesso va fatto per le caviglie, viti e tutte le parti soggette a corrosione. Le drizze vanno lavate lasciandole a bagno una giornata in acqua dolce e sapone neutro, poi un altro giorno in acqua pulita e quindi vanno fatte asciugare molto bene. Anche le vele vanno lavate in acqua dolce, ripassandole con un sapone neutro, solo per togliere eventuali macchie e risciacquando a lungo: non si dimentichi di verificare, e se è il caso, rinforzare tutte quelle parti che sfregano contro le sartie e sono esposte al logorio come gli angoli e le tasche delle stecche (se sono sfilacciate o rotte possono causare la perdita della stecca). Quando si ripongono le vele per un lungo periodo, quindi, debbono essere pulite, asciutte, arrotate senza stringere nei loro sacchi e depositate in un locale asciutto.

Questo per la barca a vela; ma se si ha un gommonone non ci illuda che sia sufficiente gonfiarlo e metterlo in cantina. Anche il gommonone ha bisogno di essere sottoposto, come qualsiasi altra imbarcazione, alla manutenzione di fine stagione, se non si vuole danneggiarlo e logorarlo in pochi anni.

Per pulire il gommonone conviene smontarlo, togliere i paglioli, la chiglia, rigonfiare i tubolari (in questo modo sarà più leggero e facilmente manovrabile) e rovesciarlo a carena in su per controllare in che stato è. Se è appena terminata la sua utilizzazione, la vegetazione (che si è formata nel corso di lunghe navigazioni, o tenendolo sempre all'ormeggio di notte senza alarlo in secco) si toglie facilmente con una spatolina piatta di legno per raschiare il grosso e ripas-

sando poi con una paglietta insaponata: basta poi sciacquare abbondantemente con un getto d'acqua.

Nel caso, invece, si sia lasciato passare un po' di tempo, l'impresa non sarà così facile e soprattutto il risultato non sarà dei migliori.

Ripulita la carena, si toglie, con la canna dell'acqua, la sabbia e la sporcizia che si è accumulata sotto il pagliolato; sollevando il gommonone da prua e tenendolo in verticale dovrebbe uscire tutta la sabbia contenuta nel tessuto gommatto: eliminata la sabbia si procede con spugna e detersivo (nel caso ci siano delle macchie di catrame si può provare con un batuffolo di cotone imbevuto di olio d'oliva). Si sciacqua il tutto e si lascia asciugare perfettamente prima di ripiegare.

I paglioli, la chiglia e ogni altra parte in legno vanno anch'essi lavati con detersivo e, se la verniciatura presenta dei problemi, bisogna scartavetrare e riverniciare con vernice marina.

Se non ci si è dimenticati di mettere a bagno ancora e cime, si può dire che il battello sia pronto per essere riposto ovunque senza problemi. Un'ultima avvertenza ancora: se è capitato di dover fare un rattoppo ad un foro o a una lacerazione del tessuto gommatto durante le vacanze, anche se si è lavorato bene e la pezzi ha tenuto dignitosamente, conviene farla controllare da un esperto.

M. PU.

Sono prevalentemente estetici i vantaggi delle ruote in lega

Su questa valutazione sono tutti d'accordo ma si deve tener conto dell'accostamento ruota-vettura - Pregi e difetti

«Charleston» in mille esemplari

La Citroën 2 CV «Charleston» è in vendita, anche sul mercato italiano, in una serie limitata di mille esemplari. La 2 CV «Charleston» è una versione speciale della 2 CV 6 Club (motore di 602 cc, consumo litri 5,4 per 100 km a 90 km/h e litri 6,8 urbano).

Belle, inutili, costose, delicate, importanti... per le ruote in lega leggera - sempre più diffuse anche su vetture dalle prestazioni tranquille - vengono utilizzati gli aggregati più diversi e più contraddittori. Diciamo che con le ruote in lega l'auto si distinguerà certamente; la scelta va però fatta non considerando la ruota in sé, ma l'accostamento con la vettura. Automobili che acquistano in eleganza o in «grinta» con un tipo di ruota diventano pacchiane o addirittura ridicole con altri. Quanto ai vantaggi tecnici, le ruote in lega, più leggere di quelle tradizionali, dovrebbero anzitutto garantire una migliore aderenza e quindi una migliore tenuta di strada. Questo perché la ruota più legger-

ra si adegua meglio e più rapidamente al lavoro delle sospensioni che devono far tornare in posizione di aderenza le ruote quando una asperità, o comunque una sollecitazione, la distoglie da tale aderenza.

Fra gli altri vantaggi, questo di facilitare la dispersione del calore dei freni.

«Nei delle ruote in lega il prezzo (dell'ordine di alcune centinaia di migliaia di lire) è, secondo alcuni, la maggiore fragilità; quest'ultimo difetto è più marcato nelle ruote in lega al magnesio (che non in quelle in lega di alluminio).

Per quanto riguarda gli effettivi vantaggi, citiamo due articoli sull'argomento, appariti di recente su un quotidiano e su un mensile specializzato. «Una volta tanto» scrive il quotidiano - «l'accessorio diventa strumento per migliorare prestazioni e non solo orpello». Esso serve fra l'altro «a garantire una guida più sicura anche se allegria. Un giudizio sostanzialmente positivo viene dato anche sulla robustezza.

Secondo il mensile, invece, «i vantaggi in termini di prestazioni e tenuta di strada sono comunque limitati e difficili da valutare per l'automobilista comune»; le ruote in lega, inoltre, «in caso di urti accidentali possono rompersi più facilmente delle altre in quanto costruite con materiale poco elastico».

«Altri»? E' il caso di accorgersi che non tutti d'accordo (o a parte i gusti personali) è quello estetico. Q. I.

NEL DISEGNO IN ALTO: lo schema di funzionamento del turbo