

# Dopo le diete i «pasti sostitutivi»

Ormai non se ne può più. Non ci si consiglia di dimagrire, ci viene ordinato. La televisione, la radio, le riviste, dedicano spazi, e grandi spazi, alla pubblicità dei più disparati e fantasiosi metodi per perdere peso. Fino a qualche tempo fa, con una certa discrezione ci venivano proposte le diete dell'industria internazionale della diete, poi sono arrivati gli alimenti speciali, quelli che, misteriosamente, pur essendo del tutto uguali agli altri della stessa fascia merceologica, diventano leggeri, solo per un piccolo «punto». Poi sono giunti gli altri produttori, che ci hanno somministrato le formule più magre (e non si sa bene rispetto a quale parametro di confronto) di salate, intingoli vari, crackers, bibite analcoliche e via dicendo. Lentamente si è giunti ai pasti sostitutivi. Un bicchiere di latte, una bustina di fruttosio, vitamine e sali minerali, «ti nutri, ti sazi e dimagrisci», almeno così ci viene detto. E da qui la valanga dei prodotti similari: con questo puoi essere in forma come la grande campionessa sportiva; con quello bevi una bibita alla fragola o altro gusto e perdi in un paio di giorni anche due chili; con l'altro, per la verità un po' lento come trattamento, chiudi la cucina per una intera settimana, mangi solo il contenuto della scatola e... via quattro chili! Ora, però, si sta veramente esagerando. Noi, come donne, come consumatrici e come esseri intelligenti, ci sentiamo offese, indignate e, molto in fondo, anche divertite, per l'ingenuità con cui veniamo trattate nell'offrire certe cose. Vogliamo ricordarne qualcuna fra quelle più lusinghiere ed insistenti. SNELLAT, il metodo bruciagrassi per tutta la famiglia, che, a seconda della necessità, fa perdere cinque chili in sette giorni per sole 12.950 lire, oppure dieci chili in quattordici giorni per 17.950 lire, o, infine, quindici chili in ventun giorni per la modesta somma di lire 22.950, e si tratta di bustine di latte in polvere e fruttosio, niente di più e niente di meno. FARMARION, la pappa reale, che si autodefinisce «steribilmente soddisfacente, meravigliosamente rapido, superbamente dimagrante, assolutamente innocuo», e che dovrebbe far perdere cinque chili in cinque giorni, dieci chili in dieci giorni, quindici chili in venti giorni e venti chili in trenta giorni, il tutto per la modesta somma di 24.900 lire. Certo che vorrebbe la tentazione, già che ci siamo, di perdere venti chili in trenta giorni, dato che costa come perdere soltanto cinque chili! Poi c'è lo SNELLITHE, con cui il grasso superfino si scioglie come neve al sole, dato che «dissipa, dà energia mentre il grasso si scioglie». Bevendo questa miracolosa «scusa» si perdono, e se lo garantiscono, cinque chili in tre giorni (dico tre) con sole 14.400 lire, oppure dieci chili in sette giorni per 17.400 lire, o, infine, quindici chili in quindici giorni per 21.400 lire. Costo del sistema, ma rapido, non c'è che dire, poi, vista la progressione temporale del dimagrimento, i grandi obesi in un mese possono risolvere i loro problemi! Ma non dimentichiamo ERMIX, la gradevole miscela di erbe a base di caffè, con cui «potete mangiare tutti i

**Un bicchiere di latte, una bustina di fruttosio, vitamine e sali minerali, questa «la nuova moda per dimagrire in una settimana», naturalmente con prezzi astronomici**



I disegni qui sopra sono tratti dal volume «La bouffes», di Serre, ed. Glénat, Parigi.

grassi che desiderate» tanto in tutti i casi si perdono cinque chili in quindici giorni a lire 9.900, o quindici chili in trentadue giorni a lire 11.900, oppure quindici chili in sessanta giorni per 15.900 lire. E poi, ancora, LI-NEASNELL, un sistema «dimagrante senza dover soffrire la fame» per cui milioni di obesi hanno esultato. La SPIRUDIETA, che ci darà «peso-forma, vigore e sensazione di benessere». ANTIADIPE, «per dimagrire subito e sicuramente» con cui possiamo perdere «fino a trenta chili in un mese» per la fantasmagorica cifra di 40.000 lire.

**SUPER-ACTIVE**, le pastiglie che ci consentono di «mangiare quando e quanto vogliamo». Coraggio, quindi, spalmanio etti di burro sul pane, beviamoci bicchieri di olio, passaggiamo divorando chili di pasticcini, svaligiamo i negozi di oliumi, tanto i rimedi ci sono... e tutti i prezzi, per ogni tasca! E poi, ci sono le tinte per dimagrire, dotate di un indosso la notte, col gaudito del consorte, oppure quelle da mettere durante i lavori domestici, con nostro sommo piacere; le pastiglie di crusca, le creme, i liquidi da aggiungere al bagnetto, oltre che, non dobbiamo dimenticarcelo, tutto il vasto mondo dei «dolcificanti», quelli ormai noti o altri nuovi che assicurano uno straordinario «vantaggio». C'è quello, ovviamente senza zucchero che contiene sorbitolo che «non affatica il pancreas» (forse si vuole intendere che essendo un alcolico, è insulino-indipendente, però non si dice che ha lo stesso apporto calorico dello zucchero — quattro calorie-grammo — e che coete infinitamente più del saccarosio al consumatore finale, ma tanto meno al produttore); poi c'è quello dello «zio Raimondo», tanto come un mapamondo, con cui fai Punto a capo, lettera maiuscola e spendi oltre 30.000 lire al chilo per comprarlo. Insomma, non ne possiamo proprio più! Si sta facendo un mercato, non certamente corretto, giocando sul moderno stereotipo della donna, che, per essere veramente bella, di successo, ammirata, amata, deve essere assolutamente magra (ma la Venere di Milo o la Primavera dei Botticelli, dove sono andate a finire?). Ma veniamo di ritorno al problema di questo scomodo problema della linea! Non siamo certamente noi fraiatrici del «grassio», ma, per carità, non facciamoci problemi, se qualche chilo si è aggiunto durante i mesi invernali, e, soprattutto, ricordiamoci che non deriva dalla bilancia il successo o la possibilità di essere apprezzati (e lo vogliono solo far credere!). La donna, così come l'uomo, hanno ben altri mezzi per farsi valere, c'è l'intelligenza, la sensibilità, la coerenza; l'umiltà e, soprattutto, l'onestà, tutte doti che non vanno sulla bilancia, ma possono, con un peso determinante, stabilire il nostro valore e il nostro successo. Inoltre il loro costo non incide sull'andamento economico della famiglia, ma solo sulla nostra impostazione di vita. Si tratta di regole rigide, difficili, ma con grandi ricami, anche con qualche chilo in più.

Diverse le migliori introdotte su tutta la gamma Argenta più larga di 8 cm la carreggiata anteriore, e quindi più lunghi i bracci oscillanti della sospensione (a vantaggio di una migliore tenuta di strada), ridisegnato il frontale, con le ormai familiari cinque barre inclinate, e così pure i paraurti di materiale plastico verniciato in tinta metallizzata; nuova la grafica delle scritte sul cofano posteriore.

Nell'abitacolo nuovi tessuti (d'obbligo per ogni restyling che si rispetti) e, in alternativa, rivestimenti in finta pelle. La vera pelle è disponibile tra gli optional. Gli appoggiatesta sono stati rinnovati, ed anche le maniglie di appoggio per i passeggeri. L'elenco dei «cambiamenti di forma» potrebbe essere lungo, e certamente annovererebbe il lettore: via dal portaceneri al mobiletto centrale, dalla cuffia della leva del cambio agli interruttori delle luci. L'avvisatore acustico, e cioè il clacson, sta sempre nel centro del volante, a quattro razze, ma è un po' più piccolo.

Quattro colori pastello (rosso Neoro, bianco Corfu, blu Lord e azzurro) e sette metallizzati (acqua marina, muschio, blu azzurro, beige chiaro, alluminio e grigio chiaro), più semplici a vedersi che a descrivere. L'interno può variare dal marrone all'azzurro. Ma veniamo ai cambiamenti di tipo meccanico: i freni anteriori, a disco, sono stati potenziati, a disco anche sulle ruote posteriori, con una nuova taratura del correttore di frenata. Posteriormente è stata aggiunta la barra stabilizzatrice.

La Magneti Marelli, dal canto suo, ha fornito per le versioni diesel una nuova candela che riduce il tempo di preriscaldamento del motore. Previsione di vendita? La nuova Fiat Argenta è inserita in un segmento di mercato che comprende le automobili di categoria medio-alta, che in Europa hanno rappresentato lo scorso anno circa l'11% del totale delle vendite, registrando una flessione non indifferente: se le vetture di questo segmento vendute nel 1981 erano state 134.000, si è scesi lo scorso anno a 108.000 (cifra pari al 6,5% dell'intero mercato), nei primi mesi dell'esercizio degli impianti non abbiano effetti nocivi «sensibili» per l'uomo e per l'ambiente. Cosa si intende per «sensibili»? Si tratta forse di effetti poco visibili, ma magari accumulabili e senza possibilità di ritorno? I rimedi in ogni caso saranno presi solo dopo aver tenuto conto di tutti gli aspetti economici (ma non si dice chi dovrebbe giudicare) e sempre che si tratti di condizioni economicamente realizzabili.

La chicca finale è però contenuta nelle due righe scarse di un articolo che recita: «Fatte salve le misure derogatorie che gli Stati membri possono essere indotti a prendere per le esigenze della difesa nazionale».

Dunque la priorità assoluta alla fabbrica di cannoni i quali si vedono anche i tratti di licenza di uccidere agendo ancora prima sull'ambiente. Questo è insomma il neoliberalismo thatcheriano che tanto piace a De Mita, ecologicamente parlando. Prevenzione e disinquinamento solo se gratuiti, solo se convenienti per il potere economico, solo se i danni sono veramente «sensibili» per i cittadini!

**Vera Squarcialupi**  
(Membro della Commissione per la tutela dei consumatori del Parlamento europeo)

## Con il turbo l'«ammiraglia» della Fiat

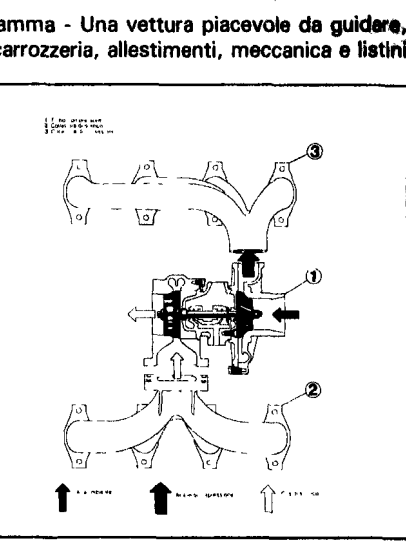
La versione con il diesel sovralimentato porta a quattro i modelli della gamma - Una vettura piacevole da guidare, elastica e brillante anche se destinata ai «padri di famiglia» - Aggiornati carrozzeria, allestimenti, meccanica e listini



Una nuova versione, la quarta, per l'Argenta, la «ammiraglia» della Fiat lanciata ormai più di due anni fa. Monta un diesel sovralimentato che, secondo i costruttori, si presenta come soluzione ottimale riuscendo contemporaneamente a migliorare le prestazioni e a ridurre il rumore ed i consumi.

Il risultato è una vettura piacevole da guidare, abbastanza elastica e brillante, con una buona ripresa, certamente più adatta al pacato padre di famiglia fedele ad una concezione non certo avveniristica dell'automobile e della guida, che al giovanotto esuberante.

L'Argenta Turbo D monta un diesel da 2500 cm<sup>3</sup> con turbocompressore, ha una potenza di 90 cavalli e consente una velocità massima di 160 km orari; percorrere il chilometro con partenza da fermo in 34" e 7. Secondo i tecnici Fiat, rispetto alla versione diesel già in commercio i consumi sono ridotti di circa un litro di gasolio ogni 100 km nel traffico urbano, mentre procedendo ad una velocità costante di 90 km orari dovrebbe consumare 8,2 litri ogni 100 km (8,5 se la velocità sale a 120 km orari e 8,2 in città).

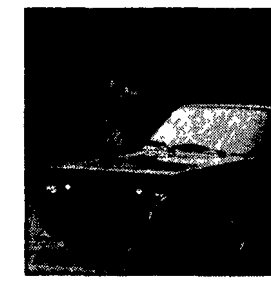


Nel disegno di destra il motore Diesel con turbocompressore montato sulla nuova Argenta Turbo D; in quello di sinistra lo schema di funzionamento del turbo. Nelle foto ai lati del titolo: la plancia della nuova Argenta e una vista esterna della Turbo D.

## Centotrentadue CV per la Golf GTI «preparata» da Gerhard Oettinger

Le sportive stanno incontrando anche in Italia un grande favore nonostante il prezzo - 50.000 unità immatricolate ogni anno - Questa «bomba» da 200 orari può fare anche 10 km con un litro

Fin dal debutto, avvenuto al Salone di Francoforte del 1976, la Golf GTI ha aperto un discorso nuovo in fatto di automobili compatte ad alte prestazioni, ma anche in grado di offrire un buon livello di comfort e altrettanta abitabilità. Una sorta di vettura sportiva, cioè, in grado di assicurare le prestazioni dei tradizionali coupé più spinti e la classe delle costose gran turismo di una volta. E su questa strada si sono inseriti gradualmente anche gli altri costruttori, tanto che oggi le vetture tipo «Golf GTI», con più o meno potenza, si contano in Italia in cinquantamila unità all'anno immatricolate.



media 10 km con un litro di carburante.

Alla verifica della strada la Golf GTI «Oettinger» (nella foto) non ha difficoltà ad affermare la sua eccezionale vocazione sportiva, esaltata oltre tutto da una carrozzeria resa aggressiva da talune soluzioni aerodinamiche come lo spoiler anteriore, i codolini sui parafranghi, i parastruzzi, i cerchi in lega, e all'interno dalla plancia «Oettinger» impostata secondo razionali criteri di sportività.

In marcia, la «Oettinger», alla quale la Concessionaria Bonaldi farà seguire altri interessanti modelli allestiti dal preparatore tedesco (una Polo Coupé da 200 l'ora, una Golf Turbo-diesel da 170 l'ora), sorprende non solo per le prestazioni da auto sportiva, ma anche per la sua estrema elasticità, per l'ottima tenuta di strada, per la robustezza della frenata e naturalmente per una personalità che non ha molti confronti.

La Golf GTI ritorna ora prepotentemente alla ribalta in un'edizione assolutamente innovativa anche se a causa del suo prezzo elevato (costa intorno ai 25 milioni di lire) è destinata ad un pubblico molto ristretto. È la Golf GTI «Oettinger» giunta in Italia per iniziativa della Concessionaria Bonaldi di Bergamo che ne ha di fretta. Posteriormente è stata aggiunta la barra stabilizzatrice.

La Magneti Marelli, dal canto suo, ha fornito per le versioni diesel una nuova candela che riduce il tempo di preriscaldamento del motore. Previsione di vendita? La nuova Fiat Argenta è inserita in un segmento di mercato che comprende le automobili di categoria medio-alta, che in Europa hanno rappresentato lo scorso anno circa l'11% del totale delle vendite, registrando una flessione non indifferente: se le vetture di questo segmento vendute nel 1981 erano state 134.000, si è scesi lo scorso anno a 108.000 (cifra pari al 6,5% dell'intero mercato), nei primi mesi dell'esercizio degli impianti non abbiano effetti nocivi «sensibili» per l'uomo e per l'ambiente. Cosa si intende per «sensibili»? Si tratta forse di effetti poco visibili, ma magari accumulabili e senza possibilità di ritorno? I rimedi in ogni caso saranno presi solo dopo aver tenuto conto di tutti gli aspetti economici (ma non si dice chi dovrebbe giudicare) e sempre che si tratti di condizioni economicamente realizzabili.

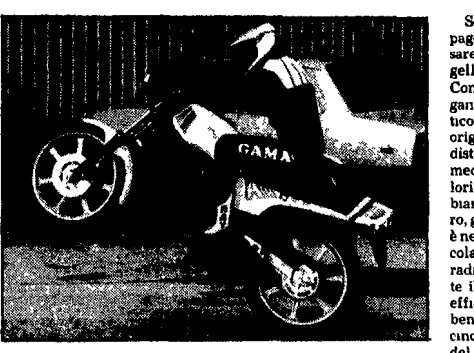
Se dovessimo compilare una pagella per l'Aprilia 125 ST, sarebbe certamente una pagella da prima della classe. Cominciamo dall'estetica, elegante, sobria, accurata nei particolari e, nello stesso tempo, originale e inconfondibile, si distacca sensibilmente dalla media delle concorrenti i colori disponibili sono quattro: bianco madreperla, rosso, nero, grigio metallizzato. Il telaio è nero, come il motore e la piccola carenatura in plastica del radiatore. Piuttosto imponente il cruscotto che sovrasta l'efficiente faro rettangolare; ben leggibili gli strumenti e le folle spie, manca solo quella del cambio; nel codino è ricavato un pratico vano porta-oggetti.

La scilicetta dell'Aprilia 125 ST (nella foto) è costituita da un bel telaio doppio culla chiusa al quale, nella parte posteriore, è infulcrato il forcellone d'acciaio a sezione rettangolare che, a sua volta, collega al semplificato sistema monoammortizzatore «APS», costituisce uno dei pregi di questa raffinata motocicletta.

Anteriormente è montata una forcella Marzocchi con perno avanzato, a grande escursione. I freni sono Grimeca, a disco anteriore ed a tamburo posteriore, ambedue potenti e progressivi. In sostanza la «scilicetta» permette di sfruttare totalmente ed in sicurezza il potente motore Hi-

## Pagella da prima della classe per la più potente monocilindrica 125

L'Aprilia 125 ST offre una pregevole sintesi di eleganza e sportività - Qualche piccolo neo a fronte di moltissime qualità - Il prezzo



## Lunga protezione

Il programma prevede garanzie per le auto Ford e anche per i Transit - Come si articola

La corsa ad accaparrarsi o a mantenere clienti non ha sosta tra le case automobilistiche. In questa gara si inserisce il programma lanciato dalla Ford per la protezione dai rischi di spese per riparazioni imprevedute.

Il programma «Lunga protezione» prevede tre formule di copertura che possono essere scelte dai clienti: 2 anni dalla data della prima immatricolazione senza limiti di percorrenza, 3 anni e 50 mila chilometri, 3 anni e 100 mila chilometri. La «lunga protezione» offre il soccorso stradale gratuito, un veicolo in sostituzione di quello da riparare, sostituzione di parti danneggiate compresi i costi della manodopera, riparazioni all'estero.

Il prezzo della «lunga protezione» che è riservata a tutte le vetture Ford e ai veicoli commerciali «Transit» è contenuto ad esempio il prezzo previsto per la garanzia di due anni senza limiti di percorrenza per una «Fiesta» è di ottantamila lire, IVA esclusa.

ro da 18 cv a 8000 giri/min. che costituisce un altro importante elemento di raffinata tecnica. È infatti, singolarmente, un «corsa lunga», con canna-cilindro trattata al Gilmellier, ammissione misto-lamellare controllata dal dispositivo di induzione HIS e raffreddamento del gruppo termico a liquido, con pompa di circolazione. L'accensione è elettronica Lamentiamo tuttavia la mancanza della lubrificazione separata che, secondo noi, offre non pochi vantaggi.

Il cambio è a 6 rapporti, preciso e ben spazioso ma troppo morbido negli innesti, tanto da rendere difficoltosa la ricerca del folle. La guida è influenzata dalla derivazione cromostatica del propulsore pur opportunamente «spompato» perché, quando entra in coppia a circa 6000 giri, scarica a terra una bella potenza in men che non si dica.

In conclusione: è la più potente monocilindrica 125 stradale che abbiamo finora provata e, se manca di una certa «rotondità» ai bassi regimi, si fa ampiamente perdonare dai 6000 giri in su offrendo prestazioni da fare invidia a moto di cilindrata doppia; inoltre vanta un equilibrio tra ciclistica e motore che la rende molto piacevole da guidare e sicura anche alle forti andature di cui è capace. Il prezzo è di lire 2.550.000 chiavi in mano.

U. D.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

Con il molto parlare che si fa di neoliberalismo dopo che un numero di cittadini britannici interiore a quattro anni fa ha detto «sì» alla signora Thatcher, forse varrebbe la pena di vedere quali potrebbero essere le conseguenze sull'ambiente e sulla salute utilizzando una ricetta economica che tanto piace ai dirigenti dc.

L'esempio viene da una proposta di direttiva comunitaria per la lotta contro l'inquinamento atmosferico, una specie di legge quadro che dovrebbe diventare operante in tutti i Paesi della Comunità europea il 1° gennaio 1985. Tutti contenti, quindi, dato che di aria si vive, ma a leggerla ci si mette le mani nei capelli per le dosi mortali di neoliberalismo in essa contenute.

La direttiva incomincia dicendo che gli impianti industriali non devono inquinare l'atmosfera e fin qui siamo tutti d'accordo. Ma in quanto ai rimedi viene di spunto di adottare solo quelli «economicamente realizzabili» e sempre tenuto conto dei costi che ne risultano. La solidarietà comunitaria è poi cancellata da tanti colpi di spugna in quanto in varie frasi si annunciano decisioni comunitarie ma nelle frasi successive si aggiunge che ogni Stato può fare come vuole.

Che dentro la direttiva ci sia la sampa di Margaret Thatcher non c'è dubbio alcuno. La politica che viene dal più conservatore gover-

## Il «neoliberalismo» che piace a De Mita

# Le conseguenze sui consumatori della vittoria della Thatcher

no europeo è quella di tenersi nel proprio Paese discrete leggi di protezione dell'ambiente fatte magari dai governi laburisti precedenti o da più saggi governi conservatori ma di impedire che gli altri Stati comunitari ne abbiano uguali per poterli trattare da Terzo Mondo. Naturalmente se le leggi ambientali e quelle di tutela dei consumatori sono troppo buone e vincolano le industrie anche del suo Paese allora — come fa Reagan — si possono anche peggiorare. Comunque molti prodotti che non potranno trovare sbocchi in casa — sia che si tratti degli Stati Uniti sia che si tratti del Regno Unito — potranno sempre andare a finire in Paesi come l'Italia più governati di altri o nei Paesi sottosviluppati. È una for-

ma, insomma, di solidarietà europea alquanto dubbia.

Parlando di consumatori, potreste mai immaginare dove i neoliberali propongono ad esempio di mettere la data di scadenza di un prodotto cosmetico, sia esso un olio solare o una lozione o una crema? Non sulla confezione in modo che il consumatore possa prenderne visione al momento dell'acquisto, ma dentro la confezione come sorpresa del dopo acquisto. Divertente, vero, e che a farci divertire in questo modo non si oppongono i democristiani, anzi ben felici di dare una mano ai consumatori così bravi nel far quadrare sempre i conti ai produttori e mai ai consumatori.

Tornando all'inquinamento atmosferico, si dice