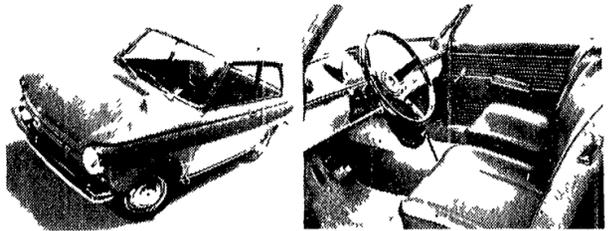


Prova su strada della vettura olandese

DAF 44: accelerazioni eccellenti grazie al cambio Variomatic

Oltre alle buone prestazioni questa berlina per cinque persone assicura un ridotto consumo, prezzo accessibile e tassa di circolazione tra le più basse



La gradevole linea della carrozzeria della DAF 44 con le grandi superfici vetrate (a sinistra) e l'accogliente interno della vettura. L'accesso ai posti posteriori è facilitato dai sedili abbattibili che si piegano in avanti agendo sulla leva di disimpegno, visibile a destra sul fianco della spalliera

La DAF 44 non è una macchina nuova eppure suscita interesse e curiosità. Segno che gli automobilisti italiani cominciano a vedere con occhi diversi le vetture con cambio automatico. La «44», tanto per limitarci a qualche anno fa considerata al «regio di gioielli» o «ci automobili buone al più per coloro che non riescono ad «avviare» spaventose «grattate» nemmeno con i cambi meccanici muniti di robusti sistemi di cambio.

L'anno scorso, per esempio la DAF dei vari modelli sono arrivate in Italia a quota 3500 (su 69 mila vetture vendute dalla DAF in Olanda e all'estero) che è una cifra per niente di sprezzabile.

A questo successo contribuiscono — probabilmente — le notizie sempre più frequenti delle vittorie (no vettura o ci automobili) con il cambio automatico. Variomatic ottengono nei vari Rallye europei a dimostrazione che una vettura equipaggiata con cambio automatico è una automobile vera sotto tutti gli aspetti. La «44», tanto per limitarci a qualche anno fa considerata al «regio di gioielli» o «ci automobili buone al più per coloro che non riescono ad «avviare» spaventose «grattate» nemmeno con i cambi meccanici muniti di robusti sistemi di cambio.

Dopo la lunga sosta invernale

Con cinque operazioni il fuoribordo va a punto

La verifica del minimo va fatta almeno una volta per stagione anche per i carburatori a getti fissi

Si è già in primavera, quindi è prossimo il momento — per chi non ha già appioppato delle feste pasquali — delle prime uscite in barca. Come per il rimessaggio invernale è utile praticare al motore alcune cure essenziali per la sua durata, così anche all'avvicinarsi della nuova stagione è opportuno preparare il fuoribordo ad affrontarla. La manutenzione da eseguire è molto semplice e si divide in cinque operazioni.

1) Ripulire esternamente il motore dalla polvere e dall'olio protettivo, badando a che non vi siano grumi di lubrificante che ostruiscano la presa d'acqua del raffreddamento.

2) Smontare le candele e pulirle con la massima cura. Controllare la distanza degli elettrodi, e se questi non possono essere regolati per la eccessiva consumazione, sostituire le candele.

3) Azionare la fune d'avviamento per una ventina di volte con le candele smontate, in maniera che l'olio presente nei cilindri defluisca. Rimontare facendo attenzione a collegare a fondo i cavi dell'alta tensione.

4) Verificare che viti e bulloni, interni ed esterni, non si siano allentati.

5) Se possibile, provare il motore in un bidone d'acqua dolce, in tal modo oltre al funzionamento del circuito di raffreddamento, si avrà la occasione di regolare il minimo del carburatore, e di scoprire anche eventuali guasti in tempo utile per avere il fuoribordo a punto il giorno stabilito per l'uscita.

La regolazione del minimo in un motore fuoribordo è molto semplice, sia per i carburatori a getti regolabili, che per quelli a getti fissi. Nel primo caso, per l'aggiustamento a 1/2, basta girare il pomello posto sul quadro comandi, quando il numero dei giri cresce, si decelererà leggermente procedendo in questa maniera, si giunge ad ottenere un minimo quasi impercettibile.

I carburatori a getto fisso, teoricamente, non andrebbero mai regolati, comunemente per essi, almeno una volta per stagione, si impone la verifica. Questi ultimi, a differenza dei primi, dispongono di una vite interna alla calandra, uguale a quella delle automobili, avvitando o svitando si raggiunge il risultato voluto.

Se poi il motore, nonostante le precauzioni, dovesse ugualmente denunciarne i inconvenienti di funzionamento probabilmente il guasto riguarda l'impianto d'acqua dolce, o il carburatore in qualche parte specifica, per cui è meglio rivolgersi ad un meccanico specializzato.

Una volta che il fuoribordo è montato sullo scafo va fatto girare a basso regime per una ventina di minuti almeno affinché tutti gli organi possano «sgreccarsi» completamente.

Il «Carniti 55 HP» questo fuoribordo dispone di due carburatori a getti fissi, uno per cilindro, la soluzione a getti fissi è solitamente adottata per i motori a più carburatori, per facilitare la regolazione degli stessi mediante la sola vite del minimo. Con questo sistema, infatti, non si corre il pericolo di sfasare il impianto di carburazione.

Abbiamo dunque provato la «DAF 44» su tre tipi di strade: in buone provinciali, autostrade e in città. E tutti e tre i casi la prova ha dato i risultati soddisfacenti. Volendo fare una graduatoria delle migliori possibilità di uso diremmo che la «44» è un'ottima vettura da città, una buona vettura da autostrada e una discreta vettura da strada provinciale.

La graduatoria, ovviamente, deriva dalla trasmissione automatica e dal motore tutto in città, si apprezza in tutto il suo valore grazie alla totale abolizione dell'uso del cambio si sale in macchina, si muove la marcia avanti e il motore è tutto e fatto. La macchina parte molto silenziosamente e molto dolcemente, con il Variomatic che consente accelerazioni impercettibili per una vettura dotata di un motore di modesta cilindrata.

Se si è fermi a un semaforo — per esempio — e sufficientemente premere a fondo sul pedale dell'accelerazione e la DAF va via a velocità crescente, lasciando indietro macchine ben più potenti, grazie al Variomatic che con lo scorrimento delle cinghie a seconda del regime del motore inserisce i rapporti più adatti. Quando ci si deve fermare una pressione sul pedale dell'accelerazione e il motore si ferma anche se, come è evidente dal tipo di trasmissione, il motore non provoca effetto frenante.

In città questo fatto, non ha ovviamente un'importanza. Ci sono però condizioni di strada nelle quali l'effetto frenante del motore gioca un suo prezioso ruolo. Per citare un esempio, si può dire che il «cambio automatico» è un'ottima vettura da città, una buona vettura da autostrada e una discreta vettura da strada provinciale.

Macchina adatta per la marcia in città quindi anche se è determinata da un «cambio automatico» che si «scoppia» si avverte che una maggiore capacità di marciare in città è un'ottima vettura da città, una buona vettura da autostrada e una discreta vettura da strada provinciale.

Resti di dati che la DAF 44 ha una linea piacevole e che le rifiniture interne sono di «standard» elevato. Ottima la visibilità e ottima l'atezione della vettura specie nel modello dotato, in opzione di tettuccio apribile. Ridotta all'essenziale ma ben accolta la strumentazione. Il prezzo, dopo di ultima aumenti, è per il modello «Hi Comfort» di 917 mila lire.

GLI «ANTICORPI» DELLA CRISI DEL CINEMA

Quattro film giusti al momento giusto

- «INDAGINE SU UN CITTADINO AL DI SOPRA DI OGNI SOSPETTO» di Elio Petri
- «CONTESTAZIONE GENERALE» di Luigi Zampa
- «METELLO» di Mauro Bolognini
- «ZABRISKIE POINT» di Michelangelo Antonioni



Massimo Raneri e dalla feroce notorietà di cantante ha conquistato con l'interpretazione del «Metello» di Mauro Bolognini una ban più qualificante e del resto meritatissima fama. Qui, vediamo appunto Raneri in una delle inquadrature più tese di «Metello»

Si parla con ampie ragioni di crisi del cinema non si tratta di un delle generiche ricorrenti crisi di coscienza o di trasformazione ma è la crisi con tutte le sue implicazioni più gravi e le avvisaglie più allarmanti. La crisi è un fenomeno che si manifesta in tutto il mondo e che ha un suo punto di riferimento in Europa. Il caso del Italia è forse uno dei meno gravi ma anche nel nostro Paese il mercato del film ha fatto grossi passi indietro. 819 milioni di spettatori furono registrati nelle sale italiane nel 1969, contro i 900 milioni del 1968, e il 1967, e nel 1966, la Maratona della Stada disputata per 81 ore sul circuito di Norimberga. Risultati eccellenti, come si vede specie se si considera che la «44» è dotata di un motore 2 cilindri di soli 844 cc (raffreddato ad aria) che sviluppa una potenza di 40 HP a 4500 giri.

«Teorema» di Pasolini proibito in Argentina

BUENOS AIRES, 5 aprile. Il governo argentino ha proibito la proiezione del film italiano «Teorema» di Pier Paolo Pasolini, in quanto la pellicola attacca i fondamenti della famiglia.

«Hair» il 6 settembre al Sestina di Roma

ROMA, 5 aprile. «Hair» il «musical» più discusso di questi ultimi anni inaugurerà la stagione teatrale italiana 1970 al Sestina di Roma il 6 settembre prossimo. Come noto è stato rappresentato finora per quattro anni consecutivi a Broadway.

Il contrasto e l'attacco alla malattia giapponese del cinema italiano — ma proprio come momenti «catalizzatori» di una rinnovata coscienza civile e politica tra i cineasti più giustissimi del nostro Paese. Non è un caso infatti se si è parlato sempre a proposito di queste opere di film che segnano per ogni spettatore il punto della creazione più alta più matura sia in senso espressivo culturale, sia in senso civile politico. Il cinema italiano d'oltreoceano è nato o meglio, è nato nel dopoguerra da un alveo schietto e popolare e non c'è da stupirsi per il fatto che i suoi più grandi esponenti, come Elio Petri, Zampa, Bolognini e Antonioni — che di quella originalità e tensione ideale sono stati insieme i più forti e interpreti appassionati — sono approdati oggi con le loro ultime prove ad una piena coscienza che è ben più alta di quella di un tempo. La simpatia più vera del filo rosso che collega la loro stessa arte ad una scelta alla quale la più alta esperienza cinematografica è voluta persino limitarsi, non è un atto di momento, ma è un atto di principio, è un atto di coraggio.

Lezione più corretta da trarre dunque anche al di là del significato più immediato e brutale delle cifre, ci pare proprio quella indicata dal compagno Umberto Rossi quando scriveva su queste stesse colonne «Per sanare la crisi si debbono usare misure che aggraveranno a fondo le strutture del mercato cinematografico così come si è venuto configurando sulla base di una normalizzazione liberista e, sostanzialmente, protezionistica. La via è quella di un rinnovamento radicale dei rapporti tra Stato e cinema superando l'idea di un intervento pubblico volto unicamente ad integrare l'iniziativa privata».

In tanto allarmato e allarmato contestato (tuttavia possiamo registrare una particolare fenomeno che, se non ha una sicura ampiezza, per se stesso ad indurre ad una più confortante, ottimistica prospettiva per il futuro del cinema italiano. «Hair» senz'altro è di grande interesse per qualche verso persino ad appassionati nella sua singolare vita. Come nel primo scorcio del 1970 — quando proprio la crisi raggiunge il suo stadio più acuto — il cinema italiano è denudato di tale stato di cose si fa a mano a mano più drammatico — sono approdati questi contemporaneamente sugli schermi delle nostre sale italiane i film non diciamo né imprevedibili né imprevedibili ma assolutamente nuovi di alcuni tra i nostri registi più quotati. «Indagine su un cittadino al di sopra di ogni sospetto» di Elio Petri, «Contestazione generale» di Luigi Zampa, «Zabriskie Point» di Michelangelo Antonioni.

Tra i film di questi anni che «a recessione economica non avvia molta influenza sulle produzioni culturali» è troppo precipitoso ma al contempo non è meno vero che «L'esame della storia del cinema dimostra come spesso proprio nei momenti di maggiori difficoltà mercantili la settimana arte abbia saputo dare le sue opere più alle (valga per tutti l'esempio del neo-teatro italiano) il cinema a idee non ha avuto un'esistenza tranquilla negli anni del «doppio boom» e che Hollywood ha tirato i remi in barca».

Ma noi siamo portati a credere — senza per questo voler indugiare ad un troppo facile determinismo — che i film citati hanno fatto la loro storia quando è e come meglio non si potrà. Come sono i film giusti al momento giusto. Le opere di Petri, di Zampa e Bolognini, di Antonioni, e di altri, che lo stesso Petri ha tirato i remi in barca».

In questo senso un'indagine su un cittadino al di sopra di ogni sospetto quanto «Metello» e «Zabriskie Point» — con tutte le debite distinzioni in che sulla vicenda sulla spinta sulla forza del «musical» — con tutti gli altri, si può dire che il cinema italiano è un ruolo di un momento importante e certamente non solo come «cine» ma come «arte» — in un'epoca di crisi.

«Hair» il «musical» più discusso di questi ultimi anni inaugurerà la stagione teatrale italiana 1970 al Sestina di Roma il 6 settembre prossimo. Come noto è stato rappresentato finora per quattro anni consecutivi a Broadway.

Il regista Victor Spinetti diretto da New York per i cent'anni con Giuseppe Panno e Griffi il quale è stata alla guida di una compagnia di teatro organizzato di Roma. «Hair» il «musical» più discusso di questi ultimi anni inaugurerà la stagione teatrale italiana 1970 al Sestina di Roma il 6 settembre prossimo. Come noto è stato rappresentato finora per quattro anni consecutivi a Broadway.

Il regista Victor Spinetti diretto da New York per i cent'anni con Giuseppe Panno e Griffi il quale è stata alla guida di una compagnia di teatro organizzato di Roma. «Hair» il «musical» più discusso di questi ultimi anni inaugurerà la stagione teatrale italiana 1970 al Sestina di Roma il 6 settembre prossimo. Come noto è stato rappresentato finora per quattro anni consecutivi a Broadway.

Il regista Victor Spinetti diretto da New York per i cent'anni con Giuseppe Panno e Griffi il quale è stata alla guida di una compagnia di teatro organizzato di Roma. «Hair» il «musical» più discusso di questi ultimi anni inaugurerà la stagione teatrale italiana 1970 al Sestina di Roma il 6 settembre prossimo. Come noto è stato rappresentato finora per quattro anni consecutivi a Broadway.

TELERADIO

lunedì	Radio 1°
13, 14, 15, 16, 20, 23: 6.30 Mattino musicale, 7.10. Taccuino musicale, 7.43. Musica espresso, 8.30. Canzoni del mattino, 9. Voi ed io, 11.30. La radio per le scuole, 12.20. Contrappunto, 13.15. Hit Parade, 13.45. Infanzia e vocazione di Sergio Leonardi, 14.16. Buoni pomeriggi, 16. Programma per i ragazzi, 16.20. Per voi giovani, 18.20. Tavolozza musicale, 18.45. Arrolamento musicale, 19.05. L'Approdo, 19.30. Luna Park, 20.20. Il convegno del Cinema, 21.05. Concerto, 22.05. XX Secolo, 22.20. ... E via discorrendo.	Giornale radio: ore 7, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 20, 23: 6.30 Mattino musicale, 7.10. Taccuino musicale, 7.43. Musica espresso, 8.30. Canzoni del mattino, 9. Voi ed io, 11.30. La radio per le scuole, 12.20. Contrappunto, 13.15. Hit Parade, 13.45. Infanzia e vocazione di Sergio Leonardi, 14.16. Buoni pomeriggi, 16. Programma per i ragazzi, 16.20. Per voi giovani, 18.20. Tavolozza musicale, 18.45. Arrolamento musicale, 19.05. L'Approdo, 19.30. Luna Park, 20.20. Il convegno del Cinema, 21.05. Concerto, 22.05. XX Secolo, 22.20. ... E via discorrendo.
16.00 TVM	Radio 2°
19.00 Corso di Inglese	Giornale radio: ore 6.25, 7.30, 8.30, 9.30, 10.30, 11.30, 12.30, 13.30, 15.30, 16.30, 17.30, 18.30, 19.30, 22, 24, 6. Svegliati e canta, 7.43. Galliano a tempo di musica, 8.14. Musica espresso, 9. Romanica, 10.15. Cantano i Cassini, 10.35. Chiamate Roma 3141, 12.35. Solo per gioco 13. Tutto da rifare, 14.05. Juice box, 15.15. Setolezione discografica, 16. Pomeriggio musicale, 17.55. Azzurro in musica, 18.50. Stas e siamo ospiti di, 20.10. Corrado termino, 21.15. Nuovo disco, 21.30. Concerto, 22.43. La donna vestita di brinco, 23.05. Musica leggera.
21.00 Telegiornale	Radio 3°
21.15 Stasera parliamo di	Ore 10 Concerto di apertura 10.40. I concerti di Georg Friedrich Handel, 12.20. Musica parafatica, 14. Liedertafel, 15.30. «Il signor Braschi», 17.40. Per oggi, 19.15. «I cattedratici», 21.25. Il giornale di Terzo, 22.50. Rivista delle riviste.
22.15 Recital di Mario Del Monaco	
13.00 Telegiornale	
15.00 Replica delle lezioni del mattino	
17.00 Il paese di Giocadio	
17.30 Telegiornale	
17.45 La TV dei ragazzi	
18.45 Tuttilibri	
19.15 Sapere	
19.45 Telegiornale sport Cronache italiane Oggi al Parlamento	
20.30 Telegiornale	
21.00 L'ora di Napoli	
21.15 Regni di Vittorio De Sica. La più interpreti. L'Idro De L'ippo. So piano Loren. Loto il film de 1941 è stato il trionfo di Alitalia ed ebbe a suo tempo un grande successo. In questa edizione televisiva, ogni episodio del film che di 11 edizioni cinematografiche fu l'ultima e che fu rappresentata per i telespettatori un mezzo. I quadri di cui il film si compone sono giusti e interpretati con grande maestria, ma non riesce a superare i limiti del bozzettismo se si esclude qualche scena più unitaria che restituisce la verità di un tipo di vita e di un'epoca.	
23.15 Primi visioni	
23.15 Telegiornale	

Ritocchi ai prezzi di alcune Simca

La Simca Italia ha apporato alcuni ritocchi al suo listino, a partire dal 1° aprile. Il Diamante, il tipo di vettura, il prezzo nuovo, quello precedente e la parentesi le variazioni in più o in meno.

Simca 1000 LS L 819.000 L 796.000 (più 20.000 lire)
 Simca 1100 GLE L 939.000 L 930.000 (più 9.000 lire)
 Simca 1100 LS 2 porte ite 960.000, L 999.000 (meno 39.000 lire), Simca 1100 LS 4 porte 990.000, L 1.029.000 (meno 30.000 lire) Simca 1100 GLE 2 porte L 1 milione 60.000, 1.070.000 (meno 10.000 lire) Simca 1100 LS break 4 porte L 1 milione 60.000, L 1.089.000 (meno 20.000).

I prezzi degli altri 9 modelli della gamma Simca importati in Italia restano invariati e cioè:

Simca 1000S L 999.000
 Simca 1200 S coupe I 1 milione 510.000, Simca 1100 GLE 4 porte I 1.099.000
 Simca 1100 GLE break I 1.160.000 Simca 1100 commerciale I 999.000, Simca 1301 S L 1.199.000, Simca 1501 GL L 1.340.000, Simca 1501 S L 1.400.000, Simca 1501 S break Ite 1.460.000.

Tutti i prezzi si intendono comprensivi di IGT e trasporto.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

I motori Chrysler modello 1970. Meno 33 per cento le emissioni nocive

I tecnici della Casa sostengono di aver raggiunto questi risultati con una migliore combustione

«Le ricerche sul controllo dei gas nocivi delle auto continuano ad avere la precedenza nella progettazione dei motori e dei carburatori della Chrysler Corporation. Così almeno hanno assicurato i tecnici di una delle maggiori società americane presentando una relazione alla riunione annuale della nazionale della Società degli ingegneri del automobile.

Modifiche al motore al carburatore, al sistema di accensione e ad altri componenti hanno infatti permesso alla Chrysler di un formarsi ai regolamenti dei detagli degli Stati Uniti del 1970 e a quelli dello Stato della California, che stabiliscono che i livelli di emissioni nocive non debbano superare i 2,2 grammi per litro di idrocarburi e 23 grammi per litro di monossido di carbonio. I base a parametri fissati in questo modo. Questo rapporto presenta una riduzione approssimativa delle emissioni nocive del 33 per cento rispetto al modello 1969.

«I sistemi di controllo vennero applicati per la prima volta dalla Chrysler Corporation sulle vetture del Gruppo di singoli autocarri leggeri Dodge venduti in California a partire dal 1964. Questi sistemi tendevano a ridurre le emissioni nocive dei motori. Nel 1966 lo stesso controllo venne esteso ai gas di scarico e alle emissioni nocive del motore. Nel 1966 lo stesso controllo venne esteso ai gas di scarico e alle emissioni nocive del motore. Nel 1966 lo stesso controllo venne esteso ai gas di scarico e alle emissioni nocive del motore.

Infatti, sebbene i motori fin dal 1966 abbiano subito una notevole riduzione di emissioni nocive, le prestazioni sono rimaste essenzialmente invariate. Gli ingegneri della Chrysler sottolineano che il nuovo sistema di controllo delle emissioni nocive è stato progettato in modo da migliorare l'efficienza della combustione in vece di studiare l'applicazione di costosi e complicati componenti la cui messa in opera si tradurrebbe in una notevole spesa di motori stessi.

Lo stesso principio applicato dal Chrysler per ridurre le emissioni nocive tende così a perfezionare i motori in modo da migliorare l'efficienza della combustione in vece di studiare l'applicazione di costosi e complicati componenti la cui messa in opera si tradurrebbe in una notevole spesa di motori stessi.

Infatti, sebbene i motori fin dal 1966 abbiano subito una notevole riduzione di emissioni nocive, le prestazioni sono rimaste essenzialmente invariate. Gli ingegneri della Chrysler sottolineano che il nuovo sistema di controllo delle emissioni nocive è stato progettato in modo da migliorare l'efficienza della combustione in vece di studiare l'applicazione di costosi e complicati componenti la cui messa in opera si tradurrebbe in una notevole spesa di motori stessi.