Un fenomeno che conferma il divario tra Nord e Sud

Le automobili più malandate sono in circolazione nel Meridione

Le rilevazioni dell'Automobile Club - Dove finiscono le autovetture usate - In Piemonte le auto più nuove, nella Basilicata quelle più vecchie - Il caso della Sardegna

Le autovetture attualmente più logore, quelle in condizioni meccaniche e di vetustà peggiori, circolano nelle regioni meridionali e insulari. Lo verifichiamo dai dati dell'Automobile Club, che non sono per noi una sorpresa e quindi confermano anche a questo settore l'esistenza del divario Nord-Sud.

Ogni anno vengono vendute le centinaia di migliaia di autovetture che hanno regolarità periodica di revisione e non può essere considerato casuale. Si preferisce non considerare le cifre risultanti dal Pubblico registro automobilistico, essendo noto che moltissime demolizioni avvengono per brevità senza segnalazione agli uffici competenti.

Ciascuna regione permette di fare fine di ogni anno può calcolare incrementi della motorizzazione privata e effettuare nessi con fini. Accade quasi sempre che questo incremento sia inferiore a quello delle autovetture nuove di fabbrica immatricolate nello stesso periodo. Ciò perché ogni regione ha importato o esportato autovetture usate da altre e perché ha demolito una parte delle proprie.

Ne consegue che per ciascuna regione si può stabilire un saldo negativo o positivo tra incremento del parco e immatricolazioni. Se il saldo è positivo, ciò significa che la regione ha aumentato il circolazione automobilistica, coprendo la parte usata proveniente da altre regioni in quantità superiore a quelle demolite o vendute ad altre regioni. Se il saldo è negativo, implica che quella regione ha demolito o esportato auto così da far salire la circolazione in misura inferiore alle

[illegible]

Movimento del parco auto in migliaia di unità

	Autovetture nuove nel 68	Immatricolazioni nuove nel 68	Demolizioni nel 1968 assoluto	Demolizioni nel 1968 %	Parco 69
Piemonte	88	148	— 60	— 15	159
Valle d'Aosta	3	3	—	—	1
Lombardia	113	233	— 90	— 6	251
Trentino A. A.	13	19	— 6	— [illegible]	20
Veneto	71	73	1		78
Friuli V. G.	19	25	— 6	— 3	26
Liguria	0	45	— 13	1	11
Emilia	8	98	— 15		99
Toscana	66	95	— [illegible]	— 1	96
Umbria	11	11	—	—	15
Marche	26	27	— 1	—	27
Lazio	81	119	— 35	— 1	123
Abruzzi	17	19	— [illegible]	— 1	18
Molise	1	1	—	—	3
Campania	[illegible]	74	— 19	— 1	71
Puglia	11	17	— 1		17
Basilicata		[illegible]	[illegible]	[illegible]	6
Calabria	19	23	— 1	—	23
Sicilia	61	81	— 17	—	83
Sardegna	19	21	— [illegible]	—	21
Centro Nord	612	895	— 252	— 1	911
Sud Isole	221	272	— 48	— [illegible]	[illegible]
Italia	86	1167	— 300	— 36	1217

Prova su strada della più piccola delle Opel

Sulle «Kadett» ci si abitua presto alle comodità del cambio automatico

L'automatismo ripaga largamente della quasi insensibile riduzione delle prestazioni - Per le partenze in condizioni particolarmente difficili meglio usare la leva selettrice - Consumi non eccessivi

Nata nell'agosto del 196[illegible] la Opel Kadett è una vettura superaffermata che hanno fede gli oltre due milioni di esemplari venduti e il successo che questa berlina ha avuto anche in Italia dove è il primo posto nella immatricolazione di automobili del gruppo General Motors. Naturalmente anche per la «Kadett» otto anni non sono passati invano nel senso che sono serviti a migliorare ancora le caratteristiche di una berlina che si era subito imposta sul mercato europeo in quel settore di cilindrate (intorno ai 1100 cc) nel quale la concorrenza era la più forte.

A dimostrazione della persistente validità della berlina la Opel quando ha dotato di cambio automatico tutte le vetture di sua produzione – ha deciso che anche le «Kadett» fossero disponibili opzionalmente con il cambio automatico. La decisione poteva apparire inventata data la modesta cilindrata della vettura ma le richieste ne hanno subito dimostrato la opportunità anche per un mercato come il nostro che nutre verso le auto con cambio automatico non poche prevenzioni. Una prova su strada effettuata per oltre 1500 chilometri su tracciati di ogni tipo ci ha dato la conferma che la Opel ha visto giusto.

L'adozione del cambio automatico come si sa riduce anche e non eccessivamente le prestazioni di ogni tipo di vettura e può influire favorevolmente quando la potenza massima è [illegible] come sulla Opel Kadett B [illegible] porte lusso della [illegible] di soli 39 CV SAE [illegible]. Noi non abbiamo tutto differenze di rilievo rispetto al modello con il cambio meccanico. Un inconveniente lo abbiamo provato in una circostanza particolare: con le marce del cambio su un segnale di obbligo di precedenza. Il locale all'incrocio di una stretta via e una rotonda con traffico ed avendo lasciato la leva del cambio nella posizione D, al passaggio di un camion [illegible] è venuto così automaticamente a abbiamo provocato lo spegnimento del motore quando accelerando bruscamente abbiamo tentato di partire. Un inconveniente di poco conto se si considerano le condizioni in cui abbiamo costretto l'automatismo a vincere la resistenza iniziale e difficilmente riscontrabile in condizioni di marcia appena appena normali. D'altra parte la trasmissione automatica ci ha largamente ricompensati durante lunghi chilometri di marcia in colonna su autostrade [illegible] tali solo per il prezzo del pedaggio e durante i frequenti percorsi cittadini. Tanto più che abbiamo deliberatamente rinunciato a fare uso di una [illegible] mente nei percorsi di montagna della leva selettrice che consente di bloccare il cambio sulla prima o sulla seconda marcia.

È questo il pagamento [illegible] vantaggio offerto dal cambio automatico montato sulle Opel e di cui abbiamo già avuto occasione di occuparci diffusamente una volta fissata la leva sulla posizione D si può pertanto viaggiare senza [illegible] all'esaurimento del combustibile con il più [illegible] pensi della leva del cambio. Il solo uomo che ci rischia di fare l'autostrada non è di trovarsi poi in difficoltà fermando alla guida di una macchina con il suo motore cambio meccanico e con il solo [illegible] pedale della frizione. Con l'automatismo infatti il passaggio delle marce non richiede interventi sulla leva elettrica ne per il passaggio dalle marce inferiori e quelle superiori e per scalare. In questo caso infatti è stata [illegible] marcia a velocità superiore a 90 km orari.

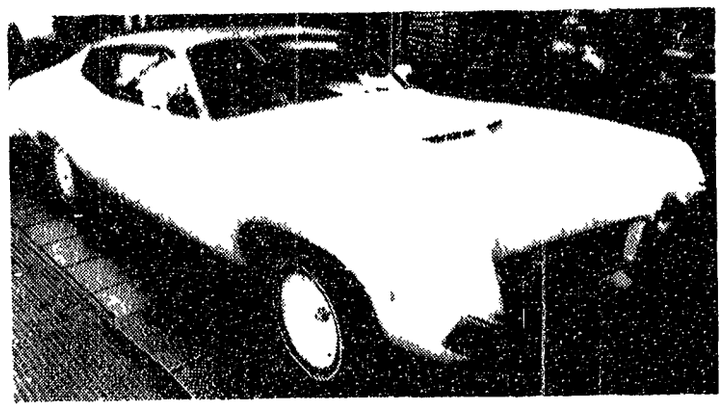
Il frontale della «Kadett» la vettura diventata ormai familiare agli automobilisti italiani

Basta premere a fondo l'acceleratore [illegible] e detta kickdown per inserire automaticamente la seconda si passa automaticamente alla prima nello stesso modo se la velocità non supera i 40 chilometri orari.

La velocità massima raggiunta sul chilometro lanciato con vettura a pieno carico è stata di 128 chilometri orari quasi pari a quella realizzabile con la stessa berlina con cambio meccanico. Durante la prova abbiamo percorso mediamente km 9,8 con un litro di benzina un consumo non eccessivo se si considera che abbiamo sempre chiesto alla vettura il massimo delle prestazioni. Resta da dire che come per le altre Kadett la tenuta di strada è buona che i freni sono sodisfacenti e che nella versione provata l'equipaggiamento è le rifiniture sono di alto tandard. È un peccato invece che non si sia ancora risolto il problema del posteriore interno mutilizzabile da chi guida se non la cintura di sicurezza e comunque mutilizzabile da meno di non riempire di cenere i passeggeri se si viaggia con le bocchette di aerazione aperte.

Per molti automobilisti purtroppo la Kadett lusso automatica è una berlina inaccessibile. Costa infatti L. 1 361 000 lire.

Ecco la nuova Ford «Torino»



Solo all'11 settembre [illegible] se ci saranno notizie dettagliate ma la Ford ha già presentato ai giornalisti americani la Ford Torino modello 1971. Nella foto una Ford Torino modello 1971 esce dalla linea di montaggio dello stabilimento di Hapeville Plant. Il ritmo di produzione della nuova Torino [illegible] questo stabilimento [illegible] circa 800 unità giornaliere.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

Nel lunghissimo «Delitto e castigo» del sovietico Kuligianov proiettato ieri alla Mostra di Venezia

Un Dostoievski orizzontale

Il film appartiene al genere puntiglioso ma inerte delle illustrazioni di classici della letteratura - Smoktunovski nella parte del giudice Porfirio

DALL'INVIATO

VENEZIA, 23

Con transistor al collo per ascoltare la traduzione dei torrenziali dialoghi in russo abbiamo affrontato oggi la lettura cinematografica del Delitto e castigo nella lettura della stilista dal sovietico Lev Kuligianov in bianco e nero e per il grigio schermo fortunatamente abbreviati rispetto a quella originaria ma per special riguardo a la platea di professionisti del cinema che frequenta la Mostra non di quarto le sarà in vista della distribuzione commerciale in tutti il mondo. Almeno altri quaranta minuti ha promesso il regista.

Una domenica lavorativa dunque che ci ha concesso il privilegio di guardare il film pressoché nella sua interezza. Perché con i tempi che corrono dire che a ripresa e montaggio che hanno occupato due anni sono terminati di poco e non si è avuto il tempo materiale di incidere i tradizionali sottotitoli che chi sostiene che agli autori sarebbe dispiaciuto di vedere inibiti i primi piani che abbondano in entrambe le parti dell'opera da troppo frequenti scritte sovrapposte.

Quale che sia la tecnica in proposito la circostanza è riconosciuta dallo stesso puntiglioso illustratore e che il romanzo di Dostoievski non ha molta relazione con l'assassinio della vecchia usuraia al Pietroburgo ha affermato e che per tutto il resto sono parole attraverso le quali vengono elaborati i complessi caratteri dei molti personaggi. Il più [illegible] egualmente stoltito rispetto al libro [illegible] come hanno fatto tutti i suoi predecessori cinematografici e teatrali il capitolo conclusivo sull'espiazione in Siberia [illegible] al minimo compatibile con la trama la problematica religiosa che in URSS ha detto non interessa più nessuno. Kuligianov ha comunque mantenuto tutti i metagonisti e ricalcato pagine e pagine con quella pedanteria che [illegible] cinema sovietico [illegible] tentata di moda a quando Bondarciuk ha beneficiato di tanto metraggio per il più colossale Guerra e pace.

Rispetto a cui però Delitto e castigo è addirittura povero e intimista con pochissimi ambienti interni ed esterni un paio di palazzi e di tetti e uno scorcio di lungo fiume pietroburghese. Inoltre il film ha un commento musicale lesto su partiture [illegible] mentre ricordiamo ancora la partitura che Arthur Honegger aveva composto per la vecchia trasposizione francese di Chenel che sotto l'aspetto scenografico era altrettanto spoglia per quanto se non ad noi più espressiva.

Trenta mila anni fa [illegible] Pierre Blanchar si era meritato qui a Venezia la Coppa Volpi per la sua allucinata interpretazione di Raskolnikov personaggio che aveva sedotto il russo Grigori Chmara [illegible] entemente scomparso [illegible] epoca dell'espressionismo tedesco e sedotta qualche anno dopo Peter Lorre in America sotto la guida di Josef von Sternberg il quale a differenza del suo collega non [illegible] se introdusse anche la figura di Sviridigailov [illegible] ad protagonista [illegible] dell'autore.

Con grande [illegible] narrativa infatti Dostoievski fa [illegible] sualmente incontrare per strada i due assassini [illegible] tuder le comoralizzatore e il possidente [illegible] quel momento [illegible] storie che non sempre confluiscono in un altro intorno. Ma Dostoievski voleva permettersi questo e altro.

Non così il cineasta [illegible] avendo a disposizione un diverso e più sintetico mezzo ha più bisogno di scelte [illegible] accusate. I meri ai rimuoviamo [illegible] partenza [illegible] ha fatto Kuligianov a un primo ritmo interiore accontentandosi di una riproduzione [illegible] cinematografica anche [illegible] con gli strumenti ottimi [illegible] del tempo.

Pratica sempre [illegible] ha [illegible] dall'Ottocento in [illegible] apparato [illegible] [illegible] [illegible]