Inaugurata la stagione lirica del Comunale

La battaglia del Lohengrin cento anni dopo a Bologna

Un'esecuzione all'italiana con una generosa compagnia di cantanti

DALL'INVIATO

BOLOGNA, 31 ottobre

Col *Lohengrin* di Wagner cantato in italiano la stagione lirica del Comunale si è aperta festosamente. Un'accurata pubblicazione di sala e una bella mostra nel ridotto avvertivano il pubblico che la serata voleva richiamare un momento cruciale della vita culturale bolognese: la prima del *Lohengrin* combattuta nel medesimo teatro il 1 novembre 1871. Fu quella una memorabile serata di battaglia anche se la vittoria riuscì sin troppo facile: i «passatisti» fermi al «sì va Rossini» si limitarono a mormorare per le lunghezze del secondo atto ma rimasero nettamente in minoranza. Sull'opposta sponda vera l'eccezionale *claque* composta dai più bei nomi della musica e della letteratura: Boito, Franco Faccio, Smareglia, Panzacchi, Filippi, gli editori Tucca, Tito Ricordi che dava un'occhiata in campo avverso, Bazzini e anti altri militanti della «scapigliatura» che avevano scoperto il romanticismo tedesco. Era assente volontario Giuseppe Verdi che nelle «lohengrina te» (parola sua) vedeva non a torto un attacco alle sue posizioni.

In effetti lo scontro era assai più vasto di quanto avvertissero gli stessi contendenti. Nella prima metà del secolo Verdi s'era trovato a rappresentare dopo Rossini, Bellini e Donizetti una cultura popolare che s'esprimeva naturalmente nel melodramma. Poi terminati i fasti quarantottesch, la società s'era andata assestando e aveva cominciato a scoprire quanto avveniva Oltralpe: non solo in musica ma in letteratura e in filosofia. I giovani leoni della nuova borghesia non avendo più da combattere le battaglie del Risorgimento si davano con ardore alla disputa culturale che avrebbe dovuto mettere gli italiani al passo coll'Europa. Un questo riversamento proprio perché gli ideali eran più modesti riusciva più osto rumoroso e disordinato: immagazzinando un po' di tutto senza un indirizzo preciso.

Oggi col senno di poi si scorge come proprio allora si produca la prima rottura tra cultura popolare e cultura d'elite: la prima resta ancorata alle forme del vecchio melodramma ormai povere di sostanza mentre la seconda volendo rinunciare a queste forme senza una nuova sostanza va diritta verso l'estetismo decadente.

La rivelazione bolognese del *Lohengrin* esplode in tale contesto. L'opera si notò subito al 1846-47 e stava cavallo fra il primo romanticismo tronco e quello mistico della seconda ondata. Il cavaliere del cigno discesa da un regno soprannaturale per liberare la donzella oppressa non è l'innocente paladino della leggenda. Il suo nome segreto che Elsa non dovrà mai domandargli è il simbolo di una fede al di là della ragione. E fatale che il male presente in carne ed ossa nella coppia dei cattivi, trionfi su una virtù che anche negli amorosi abbracciamenti resta celeste.

Questo sviluppo tra sensualità e misticismo produce le maggiori novità musicali dell'opera: i motivi insinuanti e tortuosi della congiura e del duetto di nozze. I bolognesi non rimasero sconcertati ma ciò che soprattutto dovette colpire il pubblico del 1871 fu la stilizzazione medioevale che nel quarto di secolo dalla nascita dell'opera s'era diffusa coi quadri dei preraffaelliti e andava popolando chiese ed edifici profani di angeli troppo gotici di cavalieri troppo ricciuti e di donzelle troppo lunghe ed eteree.

Il *Lohengrin* che approdava a Bologna era insomma l'araldo del liberty in cui nel giro di un paio di decenni sarebbe naufragata la rivolta intellettuale degli scapigliati: partita baldanzosamente contro i baluardi della tradizione melodrammatica. Ma per i momenti fu la gran rivelazione, inaugurata da una battaglia polemica che vide alle prese le gazzette dell'epoca: *L'Alpa*, *La Perseveranza*, *Il Mondo A Tutti* in sostegno della «musica dell'avvenire» mentre l'*Affondatore* trattava da «venduti» i wagneriani e l'*Osservatore* attaccava Wagner colla penna d'un critico che non s'era neppure recato a Bologna! Ciononostante o forse proprio per ciò l'opera si resse per 18 sere (la metà stagione più o meno in incognito comparve anche Verdi) venne immediatamente ripresa a Firenze e in seguito a Milano — dove fu fischiata — mentre le altre opere di Wagner arrivavano una dopo l'altra sui palcoscenici della penisola. Lo scontro tra wagneriani e antiwagneriani doveva poi continuare per oltre mezzo secolo accompagnando e riflettendo quella rottura tra pubblico ed *élite* e tra pubblico e arte ben lontana dall'essere sanata anche ai nostri giorni.

L'esecuzione odierna al Comunale ha quindi un significato storico ben preciso tanto da rendere quasi superfluo un discorso sulla sua qualità. Ora e un secolo fa «prima» mobilitava pro e contro tutta a città e Wagner (saputo da fido Bulow del successo insperato) inviava al «caro amico Boito» una lunghissima lettera assicurando che neppure in Germania lo eseguivano tanto bene. Oggi avendo lasciato a lungo il peso di Wagner ai cantanti tedeschi è già un miracolo il mettere insieme una buona compagnia italiana.

Non staremo perciò a sottilizzare su una certa esiguità vocale (emiliana) dell'esecuzione di parte dei cantanti e dell'orchestra diretta da Molinari Pradelli. Questo è stato un *Lohengrin* che ci ha posto rano con abbondanza i figli (come un secolo fa) e generosi sbracciamenti e inni Guelfi e Danica Mastilovic (Federico e Ortrud) che han ceduto denti se condo il loro stile Franco Tagliavini si trova invece a mezza via: il suo Lohengrin perché non è un vero tenore eroico, il timbro sembra piuttosto ricco di grazia spinto fuori dal suo campo con accenti barito nali nelle note basse e pericolose durezze in quelle alte mentre gli ornamenti non è costretto a forzare trova emissioni di eccezionale levigatezza con una chiarezza di timbro già devoissima. Molto piacevole Rita Orlandi Malaspina anche se una vera Elsa dovrebbe essere più ricca di sfumature e al posto gli altri. Carlo Cava (Enrico), Tito Turtura Araldo, cavalieri, paggi e il coro impegnatissimo.

Nella parte scenica Maria Antonietta Gambaro sembra aver colto soprattutto l'aspetto liberty non senza qualche disuguaglianza di stile nel secondo atto (troppo gremito e poco propizio ai movimenti) e nei costumi grevi ed eterogenei ora fumettistici ed ora lezioso in questa cornice la regia di Sandro Sequi si è limitata alla decorosa illustrazione. Il pubblico assai folto ha applaudito con viva partecipazione.

Rubens Tedeschi

TELERADIO

preparatevi a...

TUTTILIBRI (1°, ore 18,45)

Il settimanale di informazione libraria presenta nella rubrica «biblioteca in casa» un testo sulla cui importanza non abbiamo bisogno di soffermarci: è infatti l'epistolario del carcere del compagno Gramsci. Il servizio di apertura è invece dedicato al «futuribile» alla cosiddetta scienza del nostro più immediato futuro prendendo spunto da tre libri di recente pubblicazione. La rubrica prevede anche un incontro con Paolo Villaggio che presenterà il personaggio Fantozzi creato per il telescherzo e che ora è passato nelle pagine di un libro.

INCONTRI 1971 (2°, ore 21,15)

L'incontro di questa sera è dedicato ad una delle più importanti figure del mondo cinematografico: l'operatore messicano Gabriel Figueroa nato a Città del Messico nel 1907. L'opera di Figueroa è infatti testimonianza significativa della pluralità di partecipazioni necessaria al lavoro cinematografico e del peso — talvolta decisivo — che spesso possono assumere figure diverse da quella spesso ingiustamente più nota del regista. Vale la pena di ricordare ad esempio che Figueroa è stato stretto e indispensabile collaboratore di registi come Fernandez e soprattutto Luis Buñuel. L'incontro è stato realizzato da Claudio Biondi.

radio TV PROGRAMMI

TV nazionale

12.00 A ricerca di stessa
12.30 Sapere
13.00 [illegible]
13.30 Telegiornale
17.00 Per i più piccoli
17.30 Telegiornale
17.45 La TV dei ragazzi
18.45 Tutti
19.15 Sapere
19.45 Telegiornale
20.30 Telegiornale
21.00 Obiettivo [illegible]
22.50 Prima visione
23.00 Telegiornale Sport

TV secondo

18.50 Il circolo Mario Abbate
21.00 Telegiornale
21.15 Incontri
22.15 Il cerchio passa a Bari

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO: ore 8, [illegible]

SECONDO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO: ore 8, [illegible]

TERZO PROGRAMMA

[illegible]

Televisione svizzera

[illegible]

Televisione jugoslava

[illegible]

Radio Capodistria

[illegible]

Nel mese di novembre

Miles Davis torna in Italia

Il settetto di Miles Davis dopo il successo riportato al recente Festival internazionale del jazz di Milano ritorna in Italia per una serie di concerti nel corso del mese di novembre.

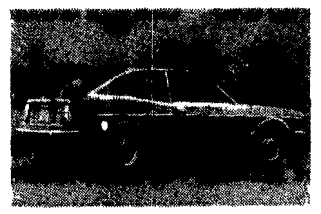
Il 11 novembre suonerà al Teatro La Fenice di Venezia. Due concerti uno al pomeriggio l'altro alla sera. Il 12 novembre sarà al Palazzo dello Sport di Bologna sempre con due concerti, dopo il 13 dello stesso mese suonerà anche a Torino, Strada di Duk. Il giorno 14 dopo un breve viaggio a Lugano suonerà invece a Milano.

Infine Miles Davis terrà tre giorni consecutivi al Palazzo dello Sport. Data la congiuntura di [illegible] a Milano [illegible] numerosi spettacoli [illegible] della settimana mese per quanto [illegible] tutte [illegible] avvenire [illegible] per quanto [illegible] prezzo [illegible] possibile [illegible] per l'indozione di una privilegiata [illegible] [illegible] Parker.

Miles Davis [illegible] nella foto [illegible] preso durante [illegible] Festival [illegible] del jazz a Milano [illegible] celebre [illegible] tenne uno strepitoso successo

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

LE SPORTIVE CHE LA FIAT PRESENTERÀ AL 53° SALONE DI TORINO



Dalla «128» coupé per quattro gusti

Anche la casa torinese sulla strada dei veicoli «differenziati» - Le prestazioni e le caratteristiche dei vari modelli, equipaggiati con il collaudato e potenziato motore della berlina - Quattro comodi posti e un capace bagagliaio

La Fiat ha anticipato l'Alfa sciogliendo il riserbo sulle novità della Casa per il 53° Salone dell'automobile di Torino. Mentre dell'Alfasud si sapeva tutto o quasi tutto soltanto domani sul coupé derivato dalla «128» di cui si parlava da tempo il velo come si sa è stato sollevato ieri rivelando che sotto non c'era una sola ma quattro vetture simili eppure diverse. Anche la Fiat dunque sembra essersi messa sulla strada dei veicoli «differenziati» per meglio accontentare le esigenze della potenziale clientela.

Le versioni «sportive» della «128» si distinguono infatti per due diversi tipi di finiture (la sigla S indica il modello *normal* e la sigla SL il modello *lusso*) e per motori di diversa cilindrata e potenza.

Per quel che si riferisce ai motori si tratta in pratica del motore della berlina «128» e del motore della «128» Rally opportunamente potenziati.

Per il motore di cilindrata minore (1 116 cc) la potenza è passata (fermi restando alesaggio e corsa 80x55,5 mm) da 55 CV DIN a 6000 giri a 64 CV a 6600 giri. Il rapporto di compressione è rimasto invariato (8,8:1) ma è migliorato il regime di coppia massima che sul coupé è di 8,3 kgm a 3800 giri. Migliorate anche le prestazioni la velocità massima che per la «128» berlina è di 145 chilometri orari salie per il coupé con motore 1100 a 150 chilometri l'ora.

Per il motore di cilindrata maggiore (1,290 cc alesaggio e corsa 86x55,5 mm) che già equipaggia la *Rally* la potenza è passata da 75 CV a 6200 giri a 75 CV a 6600 giri. Il rapporto di compressione è rimasto di 8,8:1 mentre il regime di coppia massima è passato da 9 kgm a 4000 giri a 9,8 kgm a 3600 giri. La velocità massima del coupé 1300 è di 160 chilometri orari contro i 150 della *Rally*.

Come per la *Rally* anche per i nuovi coupé la Fiat ha adottato il servofreno: i freni sono a disco anteriormente e a tamburo posteriormente e l'alternatore da 400 W in luogo della dinamo. Anche la batteria è più potente (da 34 Ah a 45 Ah).

Rispetto alla berlina il bagagliaio del coupé è stato lievemente ridotto restando tuttavia sufficientemente spazioso (con i suoi 350 dm³). Sempre rispetto alla berlina è aumentato il peso delle vetture. Contro gli 815 chilogrammi della «128» berlina quattro porte la Fiat denuncia infatti un peso di 800 chilogrammi per il coupé 1100 versione S, 815 kg per il coupé 1100 versione SL e per il coupé 1300 versione S e 820 kg per il coupé 1300 versione SL.

I quattro coupé hanno rispetto alla berlina e alla Rally un passo minore (2,238 mm contro 2440) una carreggiata anteriore di 1325 mm contro 1308, una carreggiata posteriore di 1338 mm contro 1314. Le dimensioni esterne dei coupé sono invece minori: 3808 mm di lunghezza, 1510 mm di larghezza e 1310 mm di altezza.

Ne è risultata complessivamente una linea piacevole. La parte frontale è di linea sobria e sviluppo orizzontale e contemporaneamente [illegible] che chiude numerosi organi anche accessori quali la batteria e la ruota di scorta.

La fiancata [illegible] medesimo [illegible] sagomata [illegible] di stampo [illegible] larghezza e [illegible] progressiva [illegible] passaruoto [illegible] spoiler [illegible].

Questi [illegible] zone [illegible] permettono [illegible] bagagliaio [illegible] mezzo [illegible].

Per [illegible] studio [illegible] tuttavia [illegible] spazio [illegible] dm³. Sempre rispetto alla berlina è aumentato il peso delle vetture. Contro gli 815 chilogrammi della «128» berlina quattro porte la Fiat denuncia infatti un peso di 800 chilogrammi per il coupé 1100 versione S, 815 kg per il coupé 1100 versione SL e per il coupé 1300 versione S e 820 kg per il coupé 1300 versione SL.

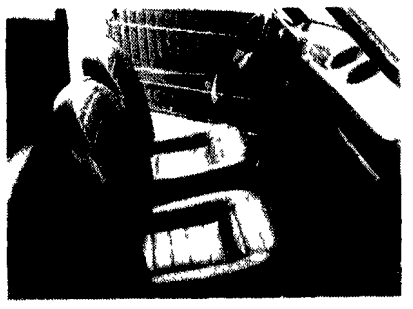
I quattro coupé hanno rispetto alla berlina e alla Rally un passo minore (2,238 mm contro 2440) una carreggiata anteriore di 1325 mm contro 1308, una carreggiata posteriore di 1338 mm contro 1314. Le dimensioni esterne dei coupé sono invece minori: 3808 mm di lunghezza, 1510 mm di larghezza e 1310 mm di altezza.

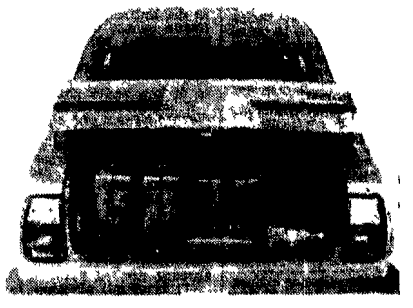
Ne è risultata complessivamente una linea piacevole. La parte frontale è di linea sobria e sviluppo orizzontale e contemporaneamente [illegible] che chiude numerosi organi anche accessori quali la batteria e la ruota di scorta.

La fiancata [illegible] medesimo [illegible] sagomata [illegible] di stampo [illegible] larghezza e [illegible] progressiva [illegible] passaruoto [illegible] spoiler [illegible].

Questi [illegible] zone [illegible] permettono [illegible] bagagliaio [illegible] mezzo [illegible].

Per [illegible] studio [illegible] tuttavia [illegible] spazio [illegible] dm³.



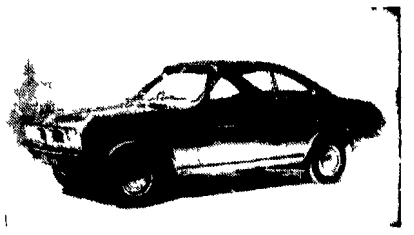


L'accogliente abitacolo della Fiat 128 sport coupé nelle versioni SL 1100 e 1300 (foto di sinistra) e il capace portabagagli comune a tutte e quattro le versioni coupé. Nelle foto del titolo a sinistra la 128 Sport coupé versione S 1300 e a destra la versione SL della stessa 1300. Le differenze tra i modelli S (normale) e i modelli SL (lusso) sono date esternamente dal tipo di ruote adottate (senza copriborchia) e dalle maggiori cromature sulla SL. I modelli SL inoltre sono equipaggiati con contagiri elettronico e con faro di retromarcia

Saranno esposti alla rassegna torinese dell'automobile

Due veicoli della GM per far da richiamo e tre modelli nuovi per l'Italia

L'automobile lunare e lo «studio» Vauxhall - Una «Ascona» con motore da 1,2 litri - Potenziata la «Viva» dalla quale è stato anche derivato il coupé «Firenza»



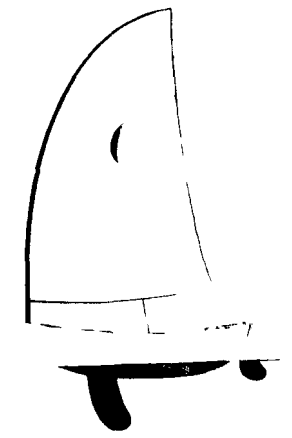
La versione quattro porte della «Ascona» con motore da 1,2 litri e a destra il coupé derivato dalla Vauxhall «Viva»

Si lavora per l'esposizione nautica di Genova

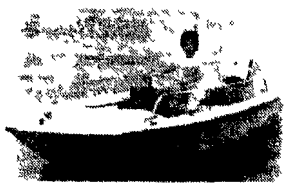
Sullo schema del «310» la Rio ha realizzato un nuovo trimarano

Le caratteristiche del «410» - In cantiere anche un interessante scafo a vela e un motoscafo con carena a V

[illegible]



Uno schizzo dello scafo a vela [illegible] ABS della Rio per ora senza [illegible] la curvatura del albero e le linee tondeggianti di tutta la barcazione scelte per ottenere migliori [illegible]



Il Rio 410 [illegible]

[illegible]

Due veicoli per fare da richiamo: tre modelli nuovi per il mercato italiano e sei tra le vetture più note e più diffuse della casa: questa la «presenza» della General Motors al 53° Salone dell'automobile che sta per essere inaugurato a Torino.

La riproduzione solo le ruote e qualche altro particolare sono originali del *Lunar Roving Vehicle* l'automezzo che gli astronauti dell'Apollo 15 hanno abbandonato sulla Luna e il pezzo di maggior richiamo. Restando sulla Terra il veicolo più interessante e comunque è la *Vauxhall SR1*, un aerodinamico e avveniristico studio di vettura 4 posti con motore posteriore trasversale e che molto difficilmente sarà messo in produzione.

Tra veicoli destinati ad essere subito venduti con [illegible] quindi acquistabili [illegible] sono [illegible] per il mercato italiano [illegible] una «Ascona» con motore di 1196 cc [illegible] «Viva» con motore di 1256 cc e sempre derivate da la «Viva» il coupé «Firenza».

La immissione sul mercato italiano della «Ascona» con motore di 1,2 litri dimostra l'intenzione della GM di stendere anche in Italia con un modello che [illegible] motore [illegible] di 1584 cc [illegible] una [illegible] diffusione. La «Ascona» [illegible] caratteristiche di modo [illegible] [illegible] 140 km/h [illegible] 100 km/h [illegible] 1 litro [illegible] 1 litro [illegible] 1 litro