Gianni Nazzaro entra nella schiera dei «big»

A SAINT VINCENT HA VINTO LA CANZONE «PIÙ FURBA»

La nona edizione del Disco per l'estate si è svolta su un livello medio scadente dove alla qualità si è sostituito l'ingrediente di sicuro effetto - In tono minore anche i complessi

Ornella Vanoni

Iva Zanicchi

SERVIZIO

SAINT VINCENT, 18 giugno

Con la vittoria di ieri, al nono Disco per l'Estate, Gianni Nazzaro ha probabilmente iscritto il proprio nome fra quelli dei *big* italiani della musica leggera.

L'affermazione del ventiquattrenne cantante napoletano, infatti, non è l'affermazione di uno sconosciuto o quasi, che la manifestazione radio-televisiva di Saint Vincent ha rivelato d'improvviso.

Non è, forse, neanche tutto merito della canzone, *Quanto è bella lei*, nonostante il fatto che Nazzaro, con questo ritornello (che riecheggia *Viso d'angelo* e l'atmosfera di *Lady Barbara* in un clima di romanza), com'è stato, qualche anno fa, con il caso della fortunatissima *Lisa dagli occhi blu*, che ha fatto cantare, potremmo dire, una estate sola il suo interprete, Mario Tessuto, abbia giocato, tutto sommato, una carta facile, come avevamo, altrettanto facilmente, pronosticato.

Il Disco per l'Estate 1972 ha, piuttosto, coronato un anno di sforzi, non solo di Nazzaro, ma anche della sua casa discografica, condotti per dare al cantante napoletano (che ha vinto, va detto, a dispetto dei suoi concittadini: o, per essere più precisi, di quelli chiamati a far parte della giuria, scopertamente schierati a favore di Tony Astarita) una posizione di primo piano.

Sulla scena da un po' di tempo, Nazzaro si era messo in luce negli ultimi mesi, dando alla propria voce una più precisa fisionomia, dopo avere ricevuto il suo battesimo ufficiale, qualche anno fa, al Cantagiro.

In quell'occasione, la jugoslava Nadia, oggi sua moglie e allora sua personale addetta alla *promotion*, si era data molto da fare, appiccicando manifesti e volantini del suo protetto, un po' dappertutto, perfino nelle *hall* degli hotels: senza, forse, sperare che, un giorno, Nazzaro sarebbe arrivato ad una posizione così di primo piano.

Abbiamo parlato, mentre il Disco per l'Estate si stava svolgendo, di Nazzaro come di un surrogato di Massimo Ranieri e, indubbiamente, questo è un po' il suo ruolo e, chissà, presto Gianni potrebbe mirare addirittura alla posizione in questi ultimi due o tre anni occupata dal suo illustre concittadino. Dopotutto, i mezzi vocali non gli mancano. C'è solo da sperare che, in futuro, abbia il «coraggio» di non limitarsi soltanto a canzoni furbesche

La sua vittoria è stata netta: 131 voti contro 71 di Orietta Berti, arrivata seconda e prima dei *big*: la posizione d'onore, con le chiare possibilità di un cospicuo numero di dischi venduti, nelle prossime settimane, le ha consentito di parlare di vendetta ottenuta. Vendetta sull'esclusione, con lo stesso pezzo, *Stasera li dico di no*, all'ultimo festival di Sanremo.

Questo secondo posto di Orietta Berti ha confermato la nostra previsione di un recupero, in fase di finale, da parte dei *big*, che erano usciti un po' bistrattati dalle giurie responsabili della prima cernita.

Notevole anche la ripresa di Ornella Vanoni, piazzatasi quinta dietro a Tony Astarita, mentre Mino Reitano, che era stato il primo (in fase di eliminatoria) dei *big*, ha dovuto accontentarsi dell'ottava posizione.

Un po' ha recuperato anche Iva Zanicchi, entrata solo grazie all'aumento dei finalisti da 24 a 28 e che ha concluso a Saint Vincent con un nono posto. Considerevole, invece, la marcia indietro di Tony Cucchiara (12°) e quella dei Nomadi che, primi classificati nella prima serata, sono poi giunti ultimi, in compagnia dei «Ricchi e Poveri». Mentre i Vianella si sono improvvisamente piazzati terzi, dimostrando la fortuna del loro inserimento, con i pezzi romaneschi, nel malinteso filone folk attuale.

Fra i complessi, oltre alla caduta, sul traguardo, dei Nomadi, spicca anche il sesto posto del «Gruppo 2001» sardo, immediatamente davanti al Delirium, che non hanno voluto allontanarsi dai modi (e dal flauto!) della canzone sanremese.

I complessi, arrivati in buon numero a Saint Vincent, non sono stati, alla fine, altrettanto fortunati. Non è, peraltro, un grosso scandalo: anche se, tutto sommato, hanno cercato di fare qualcosa di un po' meno retorico dei cantanti solisti, il loro discorso, al Disco per l'estate, è stato, tuttavia, un discorso sempre piuttosto tradizionale.

In conclusione, fra vinti e sconfitti, fra classificati ed esclusi, non si possono individuare, sul piano qualitativo dei pezzi, grossi divari. Dire che ha vinto la canzone migliore sarebbe ingenuo: ha vinto soltanto la più furba. Ma anche quelle meno astute non hanno molto da recriminare per la sconfitta. Qualcuno ha esultato per la Zanicchi e la Vanoni: diremmo che la prima è stata inferiore alla sua canzone e che la seconda interprete, al contrario, ha riscattato un pezzo costruito, sì, con garbo e classe, ma abbastanza ovvio e prevedibile. Alla fine, di tutte queste canzoni, non resta che un po' di «atmosfera»: ottenuta, però, con entrambe le orecchie aperte e tante, troppe suggestioni.

Daniele Ionio

TELERADIO

radio TV PROGRAMMI

TV nazionale

12,30 Sapere
« Astrologia »
13,00 Io compro tu compri
13,30 Telegiornale
17,00 Il gioco delle cose
Programma per i più piccini
17,30 Telegiornale
17,45 La TV dei ragazzi
Immagini dal mondo - I magnifici sei e mezzo - Sport giovane
18,45 Tuttilibri
19,15 Sapere
Sesta puntata di « Vita in Polonia »
19,45 Telegiornale sport
Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 Il segno della legge
Film - Regia di Anthony Mann. Interpreti: Henry Fonda, Anthony Perkins, Michael Ray. Arcietipico precursore « di lusso » del filone « western all'italiana », questo film ha per protagonista una leggendaria figura del Far West: il « bounty killer », cioè quel sinistro personaggio che campa intascando le taglie dei fuorilegge che cattura o spesso uccide. Uno sceriffo in perfetta legittima che perpetua il mito della giustizia sommaria, quella che si fa con le proprie mani. « Il segno della legge », tuttavia, propone un giusto conflitto con questa tesi aberrante e da alcuni viene considerato un vero e proprio « classico » del genere
22,50 Prima visione
23,00 Telegiornale

TV secondo

21,00 Telegiornale
21,15 Stasera parliamo di ...
« Limiti allo sviluppo economico e tecnologico? »
22,15 Sport
Pallacanestro: ripresa diretta dall'incontro Europa-USA

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore: 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 23 - Ore 6 Mattutino musicale; 6,54, Almanacco, 7,45: Leggi e sentenze, 8,30 Le canzoni del mattino, 9,15: Voi ed io 10,10: Vetrina di un « Disco per l'estate », 13,15 Hit Parade, 13,45, Spazio libero, 14 Buon pomeriggio, 16 Programma per i ragazzi, 16,20 Per voi giovani, 17,20, Come e perché, 18,40 I tarocchi; 18,55: Italia che lavora, 19,10, L'approdo, 19,40 Country and western, 20,20 Concerto dell'orchestra da camera di Stoccarda diretta da K. Munchinger; 21,50: Libri stasera, 22,20 Andata e ritorno, 22,50, Sera sport, 23,10, Discoteca sera

SECONDO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore: 6,30, 7,30, 8,30, 9,30, 10,30, 12,30, 13,30, 15,30, 16,30, 17,30, 19,30, 22,30, 24 - Ore 6 Il mattiniere; 7,40 Buongiorno; 8,14, Musica espresso, 8,40 Galleria del melodramma; 9,14: I tarocchi; 9,35: Suoni e colori dell'orchestra; 9,50: « Colomba » di P. Merimée, 10,05 Vetrina di « Un disco per l'estate », 10,35 Chiamate Roma 3131: 12,10 Trasmissioni regionali, 12,40 Alto gradimento; 13,50 Come e perché; 14 Su di giri, 14,30 Trasmissioni regionali, 15 Discoteca 16 Carosello, 18 Speciale GR, 18,15 Momento musicale 18,40 Punto interrogativo 19 Villa sempre Villa, fortissimamente Villa 20,10 Andata e ritorno; 20,50 Supersonic, 22,10, I chitarranti, 22,40 La primadonna di F. Sacchi; 23,05 Chiara fontana; 23,20 Musica leggera.

TERZO PROGRAMMA

Ore 10, Concerto di apertura 11: Le sinfonie di F. Schubert e J. Sebastian Bach, 11,40, Musiche italiane d'oggi, 12,20 Archivio del disco, 13 Intermezzo; 14 Letteratura, 14,30 Interpreti di ieri e di oggi, 15,30 Giacomo Carissimi; 16,25 F. Liszt, 17 Le opinioni degli altri 17,20 Musica leggera; 17,35, Musiche di G. Verdi e S. Fuga, 19,15 Concerto di ogni sera, 20 Il melodramma in discoteca 21 Giornale del Terzo - Sette arti - 21,30 Un caso fortunato di S. Mrozek

I programmi jugoslavi e svizzeri si riferiscono all'ora locale e non a quella legale in vigore in Italia.

Televisione svizzera

Ore 18,40 Il pittore Giacometti (a colori) 19,05 Telegiornale 19,15 Gymnastrada 19,50 Obiettivo sport, 20,20 Telegiornale Cultura Gente e Svizzera 22,45 Quattro chiacchiere, 21,30 Eurovisione TV Lirica, inaugurazione 1 Lindisme 22 e 20 (a Barcellona) Atletica Spagna-Svizzera (a colori), 22,45 In eurovisione da Glasgow Palazzo dello sport, Eurovisione USA 23,15 Telegiornale

Televisione jugoslava

Ore 17 Segnale 17,30 Rassegna dei programmi 17,40 Programma per i minori stranieri, 18 Giornale TV Cinque fatti musicali, 18,15 La chiesa 18,30 La posta TV 19 Cartoni per ragazzi, 19,45 Storie pubblicitarie, 19,57 Questa sera 20,25 Bollettino meteorologico 20,30 La chiesa nella pietra 21 Il Karvas Piccola incredibile storia di un vascello 22,25 Rassegna dei programmi del martedì.

Televisione Capodistria

Ore 20 L'angolino dei ragazzi (a colori), 20,10 Zig zag (a colori), 20,15 Notiziario 20,30 Musicamente, « Les Parisiennes », Spettacolo musicale (a colori), 21,30 Cinepotes Documentario della serie « Survival » (a colori).

Radio Capodistria

Ore 7 Notiziario, 7,10: Musica, 7,30-8,30 Musica del mattino, 8 Io le vedo così, 8,30 Ventimila lire per il vostro programma (presenta Luciano Mingletti), 9 Notiziario, 9,10 Musica, 9,15: E' con noi ..., 9,35 Bella, bella, bella 9 e 41: Musica; 10 Music shaker 10 e 45: Appuntamento con ..., 11-12,30 Musica per voi, 11,30 Giornale radio 12 Buongiorno con ..., 12,30 Complessi romagnoli 13 Notiziario 13,05 Lunedì sport 13,15 13 e 20 Riservato, 13,30 14,30 Siesta musicale, 17, Notiziario, 17,10 I vostri cantanti, le vostre melodie, 17,45 Il cantuccio dei bambini: « Un cucciolo d'uomo fra i lupi » di Kipling 18 Musica slovena di ieri e di oggi 1, Primoz Ramovs Sequenze 2 Lojze Lebic Sentenze per due pianoforti e orchestra 18 e 30 Discorama, 19,15 Notiziario, 19,30-22,15 Programma di Radio Lubiana, 22,15 Orchestre nella notte, 22,30 Notiziario 22,35 Grandi interpreti: il violoncellista Rostropovic, 23 Programma di Radio Lubiana

Una delle opere più compiute di Nino Rota

Un sonetto del Belli ispira la «Cantata»

Vivo successo alla «prima» all'Auditorium del Foro Italico a Roma

ROMA, 18 giugno

Il titolo di un sonetto di Gioacchino Belli, «Roma capomunni» (n. 280), è anche il titolo della «cantata» di Nino Rota, per baritono, coro e orchestra, che l'autore stesso ha brillantemente diretto, in «prima» assoluta, sabato sera nell'Auditorio del Foro Italico, a conclusione della breve stagione pubblica della RAI-TV di Roma.

Si tratta, diremmo, d'una «cantata» profana, laica, cioè, e a volte, un tantino aggressiva. Il *collage* dei testi — cui ha provveduto, come già per l'oratorio «La vita di Maria», Vinci Verginelli — ripropone frammenti di antichi inni di pellegrini, versi di Orazio, Virgilio, Dante, testimonianze di Byron e di Goethe, echi risorgimentali, una bella poesia di Giorgio Vigolo (splendidamente elaborata — come un pezzo di polifonia classica — per solo coro), oltre che quartine e terzine di alcuni sonetti del Belli.

Viene fuori da questo *collage* una «storia» di Roma, da Romolo e Remo («... quelli dua la liticorno ma venne er papa e se la prese lui») fino ai «Fratelli d'Italia» e a Garibaldi il cui inno, frammisto alla fanfara dei bersaglieri, nella «cantata», precede il funerale di Leone XII (sonetto 280), che conclude la composizione, a mo' di grottesca marcia funebre, realizzante peraltro le indicazioni musicali («le tromme cor zordino», «li tammuri a tammuro scordato»), contenute nel sonetto stesso.

Si inseriscono nella partitura anche riferimenti superstiziosi o magici e, soprattutto, quegli anagrammi che fanno di «Roma», un'«orma» un «ramo», ma anche un «amor». E certamente un «amor» di Roma alimenta la «cantata» che si sviluppa in cadenze popolaresche, frizzanti e stornellanti nelle quali si ricompongono pure certe frecciate che, attraverso il Belli, possono essere rivolte a Roma che «addiventò dal primo giorno com'è, una torre-de-Babelle».

Tutta la bravura del musicista, sempre rinnovantesi, la esperienza ormai di cinquanta anni di attività creativa (reca la data del 20 giugno 1922 un oratorio di Rota — aveva dieci anni — la vita di san Giovanni Battista), si danno una mano nel vivificare la «cantata» che rischia di essere il capolavoro di Nino Rota.

I pregi della partitura sono numerosi, anche in quel realizzare i vari testi come «personaggi» d'una «commedia» romana, schietta e ironica a un tempo.

Sull'estasi di Goethe (anche lui celebra il «Roma-amor»), Rota dischiude, ad esempio, quel clima lunare che avvolge, nella «Walchiria», l'incontro tra Siegmund e Sieglinde; una rievocazione del dio Pan, sollecita stravolti riferimenti a Debussy, e via di seguito. Sono numerose le trovate che accendono e ingagliardiscono la «cantata».

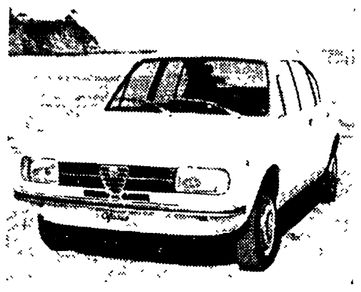
Ma il fatto nuovo — ed è proprio un'invenzione di genio — che caratterizza questa composizione sta nell'aver risolto l'immissione del Belli in campo musicale (chi ha mai messo in musica i sonetti belliani?), non soltanto destinando i versi al coro (la voce del Belli è una *vox populi*), ma punteggiandoli con un piglio sferzante e marciante, guappo e spavaldo, alla Prokofiev, e con svolte ampiamente stornellanti. L'effetto è irresistibile, poiché dalle «contaminazioni» rimane sempre salvaguardata una vitalità istintiva, innocente.

Successo notevolissimo (coro, orchestra e baritono — Dan Jordachescu — hanno funzionato a meraviglia).

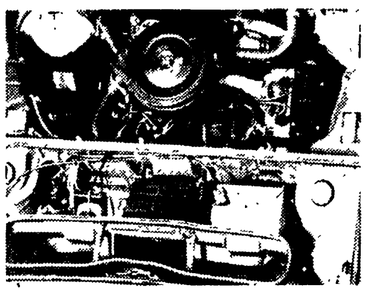
e. v.

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Scende in strada e non delude l'attesa la nuova berlina di Pomigliano d'Arco



Con l'Alfasud gli «alfisti» si moltiplicheranno



Rispettate le tradizioni della Casa - Una prova di 150 chilometri - Eccezionale tenuta di strada - Molte qualità e qualche piccolo neo - Eccellente l'insonorizzazione - Le caratteristiche di sicurezza

L'*Alfasud* è in vendita da ieri. L'automobile che al Salone di Torino dello scorso anno era stata al centro dell'interesse dei visitatori può quindi essere provata da chi, vedendola al Valentino, aveva lamentato che l'Alfa si fosse limitata ad una presentazione statica. Chi, poi, avendo deciso di cambiare automobile ha avuto la costanza di aspettare sino ad oggi per non lasciarsi sfuggire l'occasione di acquistare la più «popolare» delle Alfa, non rimarrà deluso: la nuova vettura offre tutto quanto era stato promesso in occasione della sua presentazione a Torino e, forse, anche qualcosa di più.

Basta, infatti, sedersi al posto di guida, avviare il motore e partire, per rendersi conto che questa piccola Alfa non viene meno alla fama del nome che porta, anche se è stata costruita in uno stabilimento completamente nuovo, su un progetto completamente originale, con caratteristiche costruttive che non rientrano nelle consuetudini dell'Alfa.

Una prova di 150 chilometri può, forse, essere considerata troppo breve per consentire un giudizio definitivo, eppure ci pare di poter tranquillamente affermare che l'*Alfasud* è la migliore tra le auto intorno a litri 1,2 di cilindrata attualmente sul mercato, tanto più se si considera che si tratta di una berlina a cinque posti. La nostra valutazione, ovviamente, si riferisce all'insieme delle caratteristiche della vettura — linea, confort, sicurezza, consumi, prestazioni — chè se poi ci si limitasse alle prestazioni non sarebbe troppo ardito prevedere che non passerà troppo tempo prima di vedere il nome dell'*Alfasud* ben figurare in qualche *rallyes*.

Tutto perfetto quindi? Dipende da quel che ci si aspetta da una automobile. Che l'*Alfasud* abbia rifiniture spartane è cosa che era già stata notata in occasione della presentazione statica della vettura, ma è chiaro che questa è una caratteristica strettamente legata al prezzo. Qualche altro neo, tuttavia, l'abbiamo riscontrato, anche se non è sufficiente a inficiare il giudizio complessivo: qualche fastidioso riflesso sul cruscotto; il pedale della frizione con una corsa eccessiva; la tonalità del clacson inadeguata alla velocità della vettura, anche se risponde alle norme; le antiestetiche cerniere dello sportello del bagagliaio; il rischio che lo sportello stesso, essendo sprovvisto di un congegno di arresto, finisca, battendo e ribattendo, per incrinare il lunotto posteriore.

Ma questo è tutto e, come si vede, si tratta di poca cosa e, riteniamo, facilmente rimediabile. Per il resto, provare l'*Alfasud* e restarne entusiasti è tutt'uno.

Tanto per cominciare, lo assetto di guida è perfetto, grazie alla possibilità di regolare in lunghezza e in altezza il sedile di guida, che ha un'escursione longitudinale di 16 centimetri ed una escursione in altezza di 3 centimetri. Come se non bastasse anche l'altezza del volante e regolabile in sei diverse posizioni, per un'escursione complessiva di cm 4,5. I sedili anteriori completamente arretrati non impediscono ai passeggeri nei posti posteriori di stare a loro agio, avendo a disposizione 70 centimetri da schienale a schienale.

Una volta accomodati al posto di guida ed avviato il motore non c'è più bisogno di allontanare le mani dal volante per raggiungere i vari comandi. Escluso il pulsante del lavavetro e le leve dell'impianto di climatizzazione, tutti gli altri dispositivi sono infatti azionabili mediante due leve ai lati del volante: quella di sinistra aziona i dispositivi di illuminazione e di segnalazione; quella di destra aziona il segnalatore acustico, il tergicristallo a due velocità e il ventilatore, che e pure a due velocità.

Ben disposto anche il quadro apparecchi, che in due strumenti circolari comprende il tachimetro, il contachilometri parziale e totalizzatore, le spie pressione olio, generatore, temperatura acqua, livello carburante. Sono bene in vista anche le spie degli indicatori di direzione, delle luci, degli abbaglianti e dello starter.

Avviando il motore si ha subito l'impressione di una eccezionale silenziosità e la rumorosità aumenta di poco pure agli alti regimi, grazie anche al fatto che tra il motore e l'abitacolo è stata disposta una «vasca servizi» che assolve alla funzione di doppia paratia. D'altra parte, tutte le superfici suscettibili di vibrare o di trasmettere rumori sono ricoperte di prodotti antivibranti e fonoassorbenti. Anche per questa ragione, durante i primi chilometri di guida, non ci si rende ben conto della velocità alla quale si sta viaggiando se non si controllano gli strumenti.

D'altra parte la velocità è una delle caratteristiche delle Alfa e l'*Alfasud*, pur nella sua categoria, non è da meno. La casa indica, genericamente, una velocità massima di oltre 150 chilometri orari, ma quando la *Alfasud* è lanciata l'ago del tachimetro supera facilmente la tacca dei 160. Ma, velocità massima a parte, quel che colpisce in questa vettura — che, sia detto per inciso, ha più del coupè che della berlina — è la generosità del motore, che eroga una potenza di 73 CV (SAE) a 6000 giri al minuto, ma che sopporta egregiamente il fuorigiri e che è tanto elastico da consentire di riprendere egregiamente in quarta marcia anche viaggiando a 35 chilometri orari.

La robustezza e la generosità del motore, unite alla facilità di innesto del cambio — comandato da una corta leva sul pavimento, ben a portata di mano — inducono, quando se ne presenti l'occasione, alla guida sportiva. Sull'*Alfasud* frizione, cambio e differenziale — e questa è una delle tante particolarità tecniche della vettura — sono sistemati in un'unica scatola in lega di alluminio pressofusa. Le 4 velocità vengono inserite mediante sincronizzatori ad azione graduale, fino all'innesto completo delle dentature frontali del manicotto e dell'ingranaggio; grazie anche al fatto che la leva del comando del cambio è articolata sul prolungamento del coperchio posteriore che sostiene il gruppo motopropulsore, non vi sono movimenti relativi e quindi si ottiene la massima precisione e rapidità di innesto.

Grazie anche alle eccellenti sospensioni — tipo Mc Pherson all'anteriore con barra stabilizzatrice, a collegamento rigido al retrotreno — e alla larghezza della carreggiata la tenuta di strada è perfetta, senza rollii e senza beccheggi, e senza tuttavia influire sul *confort* di marcia.

Molto preciso lo sterzo — a cremagliera, con scatola guida montata in posizione arretrata e protetta in caso di urti — e facile la manovra di parcheggio, nonostante la trazione anteriore. Eccellenti anche i freni — a disco sulle quattro ruote e a due circuiti indipendenti — che non richiedono particolare sforzo, anche se sono sprovvisti di servofreno.

A proposito di freni — che sono provvisti di regolatore di frenata sull'assale posteriore agente in funzione del carico, in modo da impedire il bloccaggio delle ruote — occorre dire che l'Alfa Sud li indica al primo posto nel sommario degli elementi di sicurezza che caratterizzano l'*Alfasud*. Tra l'altro sono provvisti di un dispositivo automatico per recuperare l'usura delle pastiglie, in modo che agiscano sempre nelle migliori condizioni.

Non possiamo elencare qui tutte le caratteristiche di sicurezza di questa vettura, peraltro, comuni ormai a tutte le Alfa. Ricordiamo per la sicurezza preventiva: pneumatici a sezione molto larga, cofano motore ad apertura controvento, grande superficie vetrata che assicura grande visibilità.

Per la sicurezza protettiva ricordiamo soltanto: scocca a struttura differenziata, serrature a vincolo tridirezionale con dispositivo «sicurezza bambini» per le berline quattro porte, parabrezza stratificato, serbatoio benzina protetto, scatola guida arretrata e piantone guida in due tronchi, volante a calice a tre razze, attacchi per le cinture di sicurezza a tre punti e a due punti per il quinto passeggero, imbottiture in tutti i punti critici dell'abitacolo.

Per concludere: questa prima tutt'avanti dell'Alfa si presenta sul mercato in un settore di cilindrata di poco superiore alla media italiana, ma con un motore di potenza superiore alla media delle potenze delle vetture europee: è facile quindi prevedere che farà salire rapidamente il numero degli *alfisti* ed è altrettanto facile prevedere che tapperà la bocca alle cassandre che avevano vaticinato un difficile futuro per l'Alfa, che ha avuto il coraggio di costruire a Pomigliano d'Arco uno stabilimento nuovo per produrvi una vettura completamente nuova il cui prezzo — date le caratteristiche e le prestazioni — è concorrenziale.

La tecnica dell'Alfasud

Modello: berlina a 4 o a 2 porte (la produzione di quest'ultimo tipo non è stata ancora avviata), trazione anteriore, posti 5, capacità bagagliaio 400 dm3, disegno della linea Giorgetto Giugiaro.

Motore: tipo boxer a 4 cilindri orizzontali contrapposti, alesaggio mm 80, corsa mm 59, cilindrata cc 1186, potenza 73 CV SAE a 600 giri/minuto, coppia massima kgm 9,8 SAE a 5500 giri minuto, rapporti di compressione 8,8:1, potenza fiscale CV 14.

Alimentazione: carburatore monocorpo verticale invertito a diffusore fisso, con collettore di alimentazione riscaldato.

Distribuzione: a valvole in testa con albero a camme azionato da cinghie dentate.

Raffreddamento ad acqua con elettroventilatore regolato da termostato.

Cambio: a 4 marce tutte sincronizzate, più retromarcia.

Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, posteriori a ponte rigido.

Peso: in ordine di marcia kg 830.

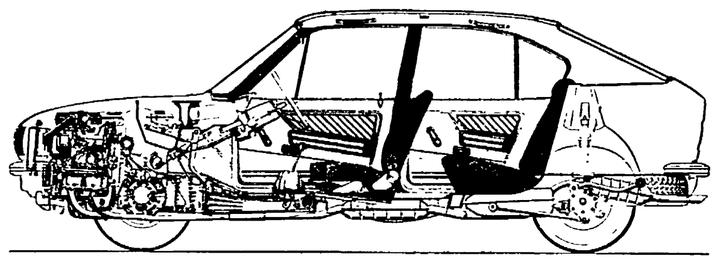
Dimensioni: lunghezza mm 3890, larghezza mm 1590, altezza mm 1370, carreggiata anteriore mm 1384, carreggiata posteriore mm 1351.

Velocità: 45 km/h in prima, 75 km/h in seconda, 115 km/h in terza, oltre 150 km/h in quarta (è opportuno ricordare che ad una velocità di 120 chilometri orari l'*Alfasud* sfrutta soltanto il 50 per cento della sua potenza).

Impianto elettrico: 12 volt.

Capacità serbatoio: 50 litri per un'autonomia di circa 600 km.

Pneumatici: 145 SR x 13 o, a richiesta, 165/70 SR x 13.



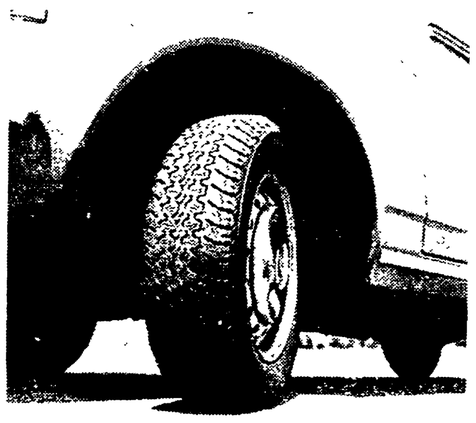
Il disegno dell'« Alfasud » vista in sezione consente di vedere la disposizione dei vari organi meccanici. Nelle foto del titolo: a sinistra, la nuova berlina vista di fronte; a destra, una vista del vano motore: si noti in basso la « sezione servizi » che forma come un'intercapedine, contribuendo a migliorare la silenziosità dell'abitacolo.

Un nuovo « cinturato » messo a punto dalla Pirelli

Pneumatico per alte velocità dalle esperienze delle corse

Le caratteristiche del « CN 54 » - Battistrada immutato, ma modifiche all'interno

La Pirelli da diversi anni segue i *rallies* fornendo i pneumatici alle maggiori case automobilistiche in queste dure e difficili competizioni. Le vetture equipaggiate con i pneumatici « Cinturato » hanno vinto un po' dappertutto, sia in campo nazionale che internazionale ed hanno colto l'affermazione più prestigiosa al Rally di Montecarlo 1972. Per la prima volta il Rally di Montecarlo, caratterizzato da una selezione severissima, ha messo in luce l'importante e determinante contributo dei pneumatici per la vittoria finale.



Il nuovo pneumatico « CN 54 » della Pirelli.

A che cosa è servita questa partecipazione? La copertura « CN 54 » è un primo concreto risultato. Tale copertura, infatti, sottoposta alle prove più dure, alle condizioni più esasperate, ha dimostrato doti eccezionali di resa chilometrica, di tenuta di strada — sia sul bagnato che sull'asciutto —, di resistenza agli urti, alla fatica ed alla velocità prolungata, ha superato il test dei rallies ed è ora disponibile per i principali modelli di autovettura attualmente in circolazione.

Si tratta di un pneumatico che non differisce esteriormente da quelli precedenti. Il disegno del battistrada è rimasto volutamente uguale essendo risultato, dopo lunga esperienza, ancora il migliore. Le differenze sono tutte all'interno.

Con il rinforzo della cintura si riducono gli strisciamenti sul terreno ed il battistrada è più stabile. Viene così assicurata una maggiore resa chilometrica. Grazie alla nuova mescola adottata per la fascia battistrada, infatti, si possono fare ancora più chilometri, mentre rimangono inalterate le doti di tenuta di strada sia sul bagnato che sull'asciutto, di resistenza agli urti ed alla fatica e di comfort.

La maggior diffusione di autovetture con elevate prestazioni, per le quali è richiesto un notevole margine di sicurezza, ha fatto nascere l'esigenza di disporre di pneumatici che consentano di mantenere una forte aderenza, una elevata stabilità trasversale ed una grande capacità di trazione. La Pirelli si presenta per prima sui mercati europei — con l'intera gamma di misure per vetture con velocità sino a 180 km h — con il « CN 54 » a sezione allargata per far fronte a queste fondamentali esigenze.

Le strade / Il traffico

Telefoni d'emergenza sulla « Serenissima »

E il fondo stradale?

La società autostradale che gestisce la « Serenissima » ha deciso di installare impianti telefonici di emergenza ogni due chilometri sul tratto Brescia Padova est. I telefoni funzioneranno ad impulsi radio, consentendo agli automobilisti di segnalare le necessità per cui effettuano la chiamata.

Ogni punto telefonico avrà due pulsanti, uno per l'intervento meccanico e l'altro per la chiamata di mezzi sanitari. La centrale e a Verona.

Se però questa società autostradale vorrà acquistare altre benemerenze presso gli utenti dell'autostrada, dovrà migliorare sensibilmente il fondo stradale non rifacendolo a toppe, come ora, ma almeno sull'intera corsia consumata

■ Volo quotidiano Francoforte Rimini con i « DC-9 » per la stagione delle vacanze a partire da ieri 18 giugno Il percorso durerà in tutto un'ora e mezzo. Al viaggio inaugurale hanno partecipato operatori turistici e direttori di agenzie turistiche tedesche.

■ Fra l'8 e il 12 ottobre prossimi si terrà a Genova il XX Convegno internazionale delle Comunicazioni Il tema centrale in discussione è « Vitalità e sviluppo delle comunicazioni ferroviarie come prevalente mezzo di trasporto di massa » In contemporanea verrà allestita una esposizione sul tema « Le ferrovie oggi e domani »

■ Durante l'anno 1971, 18 miliardi e 400 milioni di chilometri sono stati percorsi sulle autostrade italiane La rete autostradale dell'IRI ha assorbito il 63 per cento del traffico generale. Gli incrementi sono stati 10,7 per cento sulla Milano-Brescia; 25 sulla Genova Sestri Levante; 2,5 sulla Milano Napoli e 0,5 sulla Firenze Mare.

■ Gli aerei servono anche a trasportare api: trentacinque milioni ne sono state portate su due aerei Alitalia da Roma in Libia. Pare che abbiano sopportato benissimo il viaggio. Queste api saranno la prima colonia di un allevamento che si svilupperà in Libia.

■ Aumentate le contravvenzioni in Francia. Il « Journal Officiel » pubblica la notizia affermando che le multe per gli automobilisti vengono in alcuni casi raddoppiate e in altri triplicate. Così da dieci franchi (un po' più di mille lire) si passa a trenta e da trenta a sessanta

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**