I servizi di ricerca alle giornate del «Premio Italia» di Torino

La TV sperimentale costretta in un ghetto

E' riservata solo agli addetti ai lavori - Un modo per neutralizzare tutte le opere di autentico impegno sociale - Le proposte della TV francese, della tedesca Westdeutsche e della RAI-TV

DALL'INVIATO

TORINO, 24 settembre

La rassegna dedicata ai lavori prodotti dai servizi sperimentali della TV francese, della tedesca Westdeutsche Rundfunk e della Rai-TV, che ha concluso a Torino venerdì le giornate del Premio Italia, si è dimostrata, com'era facile prevedere, l'iniziativa più interessante tra quelle promosse quest'anno dal nuovo segretariato generale per arricchire la manifestazione. Più interessante e più stimolante della stessa rassegna principale, e di questa, certo, anche più organica: sia perchè ogni servizio ha cercato di imbastire un discorso sui lavori presentati, sia perchè l'intera rassegna convergeva verso un unico tema, quello appunto della ricerca e della sperimentazione.

Le proiezioni sono avvenute nell'auditorium della Rai, alla presenza non solo dei critici, ma anche di un pubblico formato in buona parte da giovani, che ha seguito con costante attenzione i lavori, non di rado piuttosto ostici per chi non sia abituato a certe operazioni tecniche e culturali. La prova ultima dell'interesse suscitato dall'iniziativa sta, ci pare, nella richiesta di un dibattito, che è venuta, nella terza giornata, proprio dal pubblico: la durata delle proiezioni e l'impreparazione degli organizzatori in rapporto a una simile possibilità, ha poi impedito che questa esigenza — pur esplicitamente accettata dai responsabili del servizio sperimentale della Rai — fosse soddisfatta.

Il servizio di ricerca della TV francese, diretto da Pierre Schaeffer, che ha ormai dodici anni di vita e svolge il suo lavoro lungo un arco molto ampio di iniziative, ha presentato una selezione intesa a documentare tre direzioni di ricerca: quella destinata a programmi che, come ha detto la vice responsabile del servizio, vogliono «far da tramite tra il pubblico e gli specialisti e i grandi intellettuali, vivi o morti»; quella destinata a offrire ai giovani autori la possibilità di parlare alle grandi platee; quella destinata a sperimentare le possibilità di interpretare e demistificare la realtà per mezzo dei suoni e delle immagini.

Abbiamo visto così un brano di una biografia del grande utopista del '700 Charles Fourier (che alternava brani sceneggiati a interviste e a sequenze di sapore fortemente simbolistico); una sequenza tratta da un documentario sul musicista Pierre Henry (che cercava di far vivere dinanzi agli occhi del pubblico il mondo delle persone e degli oggetti come lo vede, appunto, Henry, quando scrive musica); due brevi studi sul rapporto tra immagine e suono (uno dei quali realizzato con il calcolatore elettronico) e un disegno animato teso a esprimere l'ossessione e l'angoscia attraverso il gioco delle forme; un brevissimo brano iniziale del documentario storico costruito con gli spezzoni ancora inediti tratti dai film girati dai fratelli Lumière e dai loro operatori alla fine del secolo scorso (un lavoro che, già da quel poco che abbiamo visto, ci è parso di straordinario interesse: vorremmo vederlo, e per intero, sui nostri teleschermi); infine un lungo documentario di cronaca sulle corse motociclistiche, «girato» dal ventenne Jerome Laperrousaz con l'intento di indagare nella vita quotidiana dei corridori per rilevarne le contraddizioni, le difficoltà, per rinvenirvi il segno dello sfruttamento e di differenze (tra i corridori pagati dalle case e i corridori «privati») che si possono definire di classe.

La rassegna tedesca è stata più ristretta: riservata esclusivamente a studi sulle possibilità della TV in rapporto alla musica. Abbiamo visto un documentario sul balletto e sulla vita dei danzatori; la registrazione di alcuni brani di un concerto (nei quali si cercava di portare interpreti e strumenti al rango di protagonista); un programma nel quale, con il diretto aiuto di tre compositori, si sperimentavano la possibilità di mettere in relazione immagini e suoni, di visualizzare, diremmo, il «clima» della musica.

Il servizio sperimentale della Rai-TV, infine, ci ha mostrato due brani didattici sul lavoro teatrale (sul «Mimo corporale» di Yves Lebreton e sugli esercizi eseguiti dal laboratorio di Wroclaw sulla scorta delle teorie di Grotowski); un estratto da una biografia di Bertolt Brecht *(Brecht in America)* girato da Marco Parodi, lavoro di grandissimo interesse, che vorremmo vedere presto e ben collocato sui nostri teleschermi; un telefilm-parabola di Ivo Micheli, teso a mettere in evidenza il carattere oppressivo e razzista della «ragione» bianca in rapporto con la «intintualità» dei popoli del Terzo mondo, sulla scorta di una reinterpretazione del *Robinson Crusoè*; e, infine, una favola popolare sui rapporti tra la Vita e la Morte, girata da un collettivo brasiliano cui partecipava Glauber Rocha.

Dalla visione di tutti questi lavori, così diversi tra loro e spesso non facili da decifrare, scaturivano alcune riflessioni sulla sperimentazione in TV, che ancora oggi, come hanno sottolineato in particolare i dirigenti dei servizi francese e tedesco, viene guardata dagli organismi radiotelevisivi «come un ragazzo turbolento cui si lascia qualche soldo perchè smetta di dare fastidio». Ci sembra, innanzitutto, che la ricerca tenda troppo spesso a praticare le vie di una eccessiva «specializzazione», separando la sperimentazione delle possibilità tecniche del mezzo dai problemi che la realtà, politica e sociale, pone oggi a chi lavora per la televisione.

In questo senso, ci pare che l'attenzione a un forte impegno verso i contenuti, dimostrata dal servizio sperimentale della Rai-TV, pur negli indubbi limiti che emergono poi nelle opere realizzate, sia una indicazione positiva che pone questo servizio (pur così giovane: ha appena tre anni) in una posizione di avanguardia.

In secondo luogo, ci pare che quasi nulla sia l'attenzione dedicata a possibili nuovi modi di produzione (il lavoro di équipe, la costruzione di programmi in collaborazione con gruppi di telespettatori, l'elaborazione di nuove tecniche per la «diretta»), la cui esigenza, pure, è posta imperiosamente proprio dalla natura «sociale» della TV. In questo senso, la tendenza a offrire spazio agli autori giovani in chiave del tutto tradizionale, diremmo con spirito mecenatistico, può essere nobile ma non ci pare produttivo.

Ci sono poi le possibili ricerche sui rapporti tra TV e pubblico: qui non ne abbiamo viste. Ma la documentazione presentata dal servizio sperimentale francese suggerisce che, in Francia, esse vengono compiute. In questa direzione, come in quella della riflessione sulla struttura degli organismi (vera e propria indagine della TV su se stessa), sarebbe assai proficuo svolgere un lavoro.

C'è, infine, il problema del rapporto tra lavoro di sperimentazione e programmazione normale: forse il più grosso. E' del tutto evidente che, per risultare veramente utile, la ricerca dovrebbe sviluppare possibilità da trasferire poi rapidamente nella produzione dei programmi che di sera in sera vengono trasmessi.

I servizi sperimentali, invece, e lo dimostra ampiamente l'esperienza italiana, finiscono per somigliare oggettivamente a ghetti dove si compiono operazioni che finiscono per interessare soltanto gli «addetti ai lavori». Da qui, probabilmente, anche una certa astrattezza che i lavori sperimentali spesso assumono. Ma c'è di peggio. Ci è sembrato di cogliere, nelle parole di alcuni tra i dirigenti di questi servizi, la tendenza a considerare sperimentali tutti i lavori di autentico impegno sul piano dell'indagine sociale e culturale: come se la prospettiva dovesse essere quella di sviluppare sempre di più la programmazione normale nel senso degli spettacoli di pura evasione, per collocare a parte ogni lavoro «serio». Non si tratta, purtroppo, di una prospettiva campata in aria, dati gli orientamenti del potere televisivo nei vari Paesi, oggi perfino peggiorato dal sistema delle co-produzioni.

Ma è chiaro che i servizi di ricerca, pena il totale stravolgimento della loro stessa funzione, dovrebbero muoversi in direzione esattamente opposta, servendosi dei loro mezzi, ancorchè deboli, per collegarsi a tutti coloro che lavorano alla produzione televisiva e al pubblico, e per contrastare, giorno per giorno, quella prospettiva, anzichè offrire al potere un luogo «istituzionale» ove confinare la produzione dei programmi che si ritengono «pericolosi», «noiosi», insomma capaci di stimolare gli interessi più autentici e la ragione dei telespettatori.

Giovanni Cesareo

TELERADIO

radio TV PROGRAMMI

TV nazionale

10,00 Programma cinematografico
(Per la sola zona di Torino)
18,15 Porto Pelucco
Programma per i più piccini
18,45 La TV dei ragazzi
Immagini dal mondo - Poly a Venezia
19,45 Telegiornale sport
Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 Il delitto Dupré
Film. Regia di Christian-Jacque. Interpreti Pierre Brasseur, Marina Vlady, Bourvil, Viana Lisi, Umberto Orsini, Jose-Luis De Villalonga.
Christian-Jacque, dignitoso mestierante transalpino, ricavo «Il delitto Dupre» da un romanzo di Jean Laborde, confezionando un racconto «giudiziario» molto somigliante alle «requisitorie cinematografiche» di un altro regista francese, specialista in questo genere (ex avvocato André Cayatte «Il delitto Dupre» è imperniato sulle abili macchinazioni di una giovane donna che ha ucciso il marito ma tenta di far ricadere la colpa del delitto su una inferma e che da tempo si prendeva cura della vittima
22,55 Prima visione
23,05 Telegiornale

TV secondo

18,00 Proclamazione dei vincitori del Premio Italia '72
21,00 Telegiornale
21,15 Incontri 1972
«Ritorno in Puglia» un'ora con Domenico Cantatore»
Un servizio di Giuseppe Grosso
22,15 Concerto del pianista Vladimir Horowitz
Musiche di Frédéric Chopin, Domenico Scarlatti, Robert Schumann, Alexander Scriabin, Vladimir Horowitz

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore: 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 20 e 23; ore 6,05: Mattutino musicale; 6,54: Almanacco; 8,30: Canzoni; 9,15: Voi ed io; 12,10: Via col disco; 13,15: Hit Parade; 13,45: Spazio libero; 14,10: Zibaldone italiano; 16: A tu per tu; 16,20: Per voi giovani; 18: Premio Italia 1972; 18,45: I tarocchi; 19: Italia che lavora; 19,15: Un complesso; Gli Alluminogeni; 19,30: Country & western; 20,20: Concerto; 21,50: Discoteca sera; 22,20: Andata e ritorno; 23,10: Il giradischi.

SECONDO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore 6,30, 7,30, 8,30, 9,30, 10,30, 11,30, 12,30, 13 e 30, 15,30, 16,30, 17,30, 19,30 e 24; ore 6: Il mattiniere; 7,40: Buongiorno; 8,14: Musica espresso; 8,40: Melodramma; 9,14: I tarocchi; 9,50: «Piccolo mondo antico»; 10,05: Canzoni per tutti; 10,35: Aperto per ferie; 12,10: Regionali; 12,40: Alto gradimento; 13,50: Come e perchè; 14: Su di giri; 14,30: Regionali; 15: Disco su disco; 15,35: Per i nostri giovanissimi; 16: Carerai; 18: Momento musica e; 18,30: Long playing; 19: Villa, sempre Villa, fortissimamente Villa; 19,30: Radiosera; 20,15: Andata e ritorno; 20,50: Supersonic; 22,40: «L'eredità della priora»; 23 e 05: Musica leggera.

TERZO PROGRAMMA

Ore 9,30: Benvenuto in Italia; 10: Concerto; 11: I poemi sinfonici di Liszt; 11,45: Musiche italiane; 12 e 20: Archivio del disco; 13: Intermezzo; 14: Liederistica; 14,30: Interpreti di ieri e di oggi; 15,30: «Il parcheggio»; 17,20: Musiche di Madsly; 18: Notizie del Terzo; 18 e 30: Musica leggera; 19,15: Concerto serale; 20: Il melodramma; 21: Giornale del Terzo; 21,30: Concerto; 22,30: Conversazione.

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

Televisione svizzera

Ore 18,10: Per i bambini (a colori); 19,05: Telegiornale; 19,15: Sim John - Corso di lingua inglese; 19,45: Le manovre delle truppe d'aviazione e di difesa antiaerea (a colori); 19,55: Obiettivo sport; 20,20: Telegiornale; 20,40: La leggenda dei due cani tzigani (a colori); 21,25: Enciclopedia TV - Incontro alla pittura (a colori); 21,55: Gioacchino Rossini - Documentario sulla vita del celebre compositore; 22,45: Telegiornale.

Televisione jugoslava

Ore 9,35-11: La TV a scuola; 16,10: Lezione di francese; 17,50: Rassegna dei programmi; 17,35: Notiziario; 17,40: «Fiabe musicali»; 18: Giardinetto TV: «Il nonno e la rapa»; 18,15: La cronaca; 18,30: «Studio 07 1»; 19: «Diamoci del tu», programma per i giovani; 20: Telegiornale; 20,25: Bollettino meteorologico; 20,30: La odissea della pace; 21: Matej Bor: «La scuola della notte» sceneggiato; 22,30: Telegiornale.

Televisione Capodistria

Ore 20: L'angolino dei ragazzi (a colori); 20,15: Notiziario; 21,30: Cinenotes. Documentario della serie Survival (a colori); 21: L'uguaglianza comincia a casa. Telefilm della serie «Fattoria Prati Verdi»; 21,30: Musicalmente. Beat Club. Spettacolo musicale.

Una interessante novità nella gamma Citroën per il 1973

Un motore più potente e la «GS» sale all'altezza della sua fama

Una versione con propulsore di 1220 cc si affianca a quella da 1015 cc della quale sono già stati venduti 300 mila esemplari - Immutati i modelli minori della Casa e potenziati quelli maggiori - La «SM» ad iniezione elettronica

In poco meno di due anni la Citroën ha venduto in tutta Europa qualcosa come 300.000 «GS» nelle versioni *Comfort*, *Club* e *Break*. Un successo certamente lusinghiero, ma c'è da domandarsi quali proporzioni avrebbe assunto se sin dal momento del lancio la «GS» fosse stata offerta con due diversi equipaggiamenti, come finalmente la Casa francese si è decisa a fare.

Quando venne presentata la «GS», infatti, gli esperti prima e il pubblico poi ebbero a lamentare che una vettura di concezione tanto moderna, che offriva una tenuta di strada eccellente, che garantiva una frenata sicura, che era facile da guidare, che offriva un grande comfort, avesse il suo «tallone di Achille» nella limitata potenza del motore.

E' un difetto, questo, al quale sono sensibili soprattutto gli automobilisti italiani, abituati ad usare macchine di cilindrata modesta ma molto «spinte» e che ancora hanno dell'automobile una concezione tutta particolare; non è detto, tuttavia, che anche negli altri Paesi europei l'apparizione della «gamma GS» non determini un ulteriore incremento delle vendite di questo modello della Citroën. Quel che è certo è che in Italia le vendite della «GS» aumenteranno anche se, per avere la vettura con motore più potente, si dovranno spendere 59 mila lire in più.

Rispetto al modello «GS Club 1015 cc» — che continuerà ad essere venduto, ma che non sarà più disponibile nella versione con convertitore di coppia — la «GS 1220» non presenta esteticamente modifiche di rilievo. All'interno i ripiani della plancia e del cruscotto hanno la stessa linea ma sono costruiti con un nuovo materiale antivibrazioni; di diverso disegno il portacenere e la griglia dell'altoparlante; nuovi la foderina di protezione del cambio a cloche e, ovviamente, la sigla «1220» sotto il vano portaoggetti.

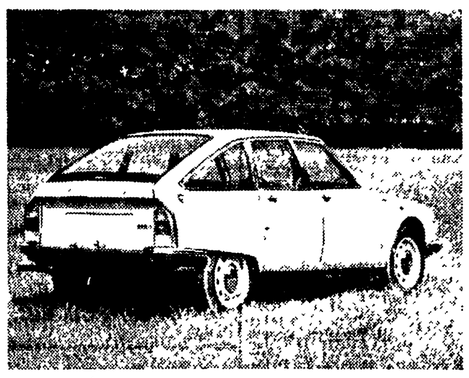
La struttura del nuovo motore di 1222 cc è la stessa del motore di 1015 cc: 4 cilindri orizzontali contrapposti, raffreddamento ad aria, testata e blocco cilindri in lega leggera, due alberi a camme in testa. L'incremento di cilindrata è stato ottenuto aumentando l'alesaggio e la corsa del motore di 1015 cc che passano rispettivamente da 74 a 77 mm e da 59 a 65,5 mm. La potenza è così salita da 61 CV (SAE) a 6750 giri/minuto a 65,5 CV a 6.000 giri. Significativo il fatto che mentre il rapporto di compressione è sceso da 9 : 1 a 8,2 : 1, la coppia massima è passata da 7,5 kgm (SAE) a 3.500 giri/minuto a 9,2 kgm a 3.250 giri.

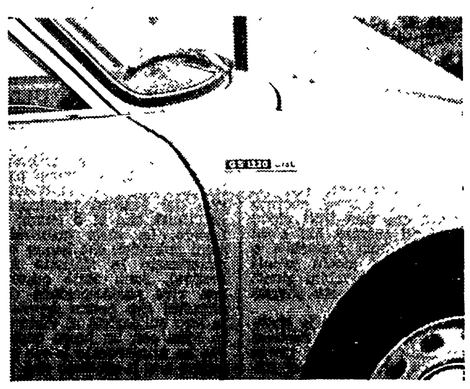
Non si è potuto effettuare un confronto dei tempi di accelerazione, che sembrano decisamente aumentati mentre la velocità massima ha subito un modesto incremento: dai 148 km/h della «GS» con motore di 1.015 cc ai 151 della «GS» con motore di 1.220. I consumi, indicati dalla casa per la «GS» 1.015 in litri 7/8 per 100 km, viaggiando ad una media di 80 km/h, passano per la «GS» 1.220 a 8,9 litri per 100 chilometri.

Il nuovo modello «GS» nella versione «1220 Club» — per il momento non è prevista l'introduzione della versione «comfort» — sarà venduto in Italia a 1.549.000 lire. La versione *break* costerà 1.609.000 lire. Sovrapprezzi di L. 42.000 per la versione con vernice metallizzata e di 115.000 per il convertitore di coppia.

Nella gamma 1973 della produzione Citroën non sono previste variazioni per i modelli «Mehari», Dyane, e AMI 8. Modificata invece la gamma D/DS che — come avevamo annunciato — comprende nuovi modelli: *DS super 5* e *DS 23* (a carburatore ed a iniezione) che sostituisce la «DS 21»: è stata inoltre potenziata la «DS special».

Una novità, infine, anche per la «SM» (che, come si sa è la più cara delle vetture Citroen, costando di listino qualcosa come 6.495.000 lire) le cui prestazioni sono state incrementate con l'adozione dell'alimentazione ad iniezione elettronica, in sostituzione del sistema a tre carburatori doppio corpo. Sulla Citroën «SM» la potenza è così passata da 180 CV (SAE) a 6.250 giri/minuto a 188 CV (SAE) a 6.250 giri/minuto. La coppia massima è passata da 23,8 kgm a 4.000 giri a 24,1 kgm. sempre a 4.000 giri. La velocità massima della «SM» è salita a 228 chilometri orari. Nessuna variazione è stata apportata alla carrozzeria, ma i vetri azzurrati e il condizionatore dell'aria sono ora montati di serie, a maggior soddisfazione dei pochi privilegiati che possono permettersi macchine di questa classe.





Nella foto in alto: la Citroën «GS» nella versione «Club» con motore di 1220 cc. La linea inconfondibile della vettura, che ha trovato non pochi imitatori, non è stata modificata. Qui sopra: un particolare della fiancata con la targhetta che consente di distinguere la «GS» maggiorata dal primo modello, che continua ad essere venduto a 1.395.000 lire nella versione «Confort» e a 1.495.000 lire nella versione «Club».

«Test» alpino per autocarri Fiat

Una dimostrazione con autocarri pesanti a pieno carico ha avuto luogo nei giorni scorsi sulle Alpi austriache.

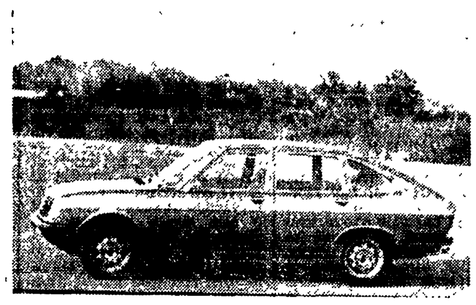
Nel quadro di questa «LKW-Alpenfhart», organizzata dal gruppo veicoli industriali Fiat, quattro veicoli del tipo «684», «619» e «697» hanno superato, con un peso totale a terra da 16 a 42 tonnellate, due tra i valichi alpini più impegnati: il Grossglockner ed il Passo di Turrach.

Le caratteristiche del percorso (22 chilometri di salita con più di 25 tornanti e pendenze medie del 12-13 per cento nel primo caso, pendenze fino al 20-25 per cento nel secondo) hanno messo in evidenza quali risultati si possano ottenere con motori impostati anzitutto sull'elevato valore della coppia e su un andamento di curva che ne garantisca la costanza nella fascia più ampia di utilizzazione del motore.

Sarà presentata al Salone di Torino

Beta: una Lancia nella tradizione

Un vago comunicato dell'azienda di Chivasso Dovrebbe sostituire la «Fulvia» - Motore derivato da quello della «132»



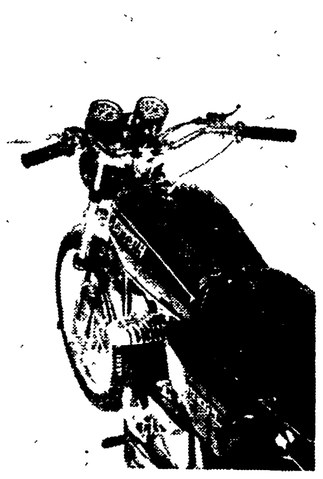
La scorsa settimana le agenzie di stampa hanno diramato un dispaccio così concepito: *La Lancia, «riferendosi a mesatte indiscrezioni apparse negli ultimi tempi», informa che «al prossimo Salone internazionale dell'automobile di Torino, in programma dal 1° al 12 novembre, presenterà un nuovo modello denominato "Beta"»; sulla nuova vettura mancano particolari: è stato anticipato soltanto che si tratterà di una media cilindrata.* Al dispaccio seguiva poco dopo la foto che riproduciamo e che, senza aggiungere molto di più, dava una certa idea della vettura. Soprattutto, dava modo ai giornali che non sono soliti seguire tutte le indiscrezioni sulla produzione automobilistica di parlare di questa nuova Lancia. Si tratta del primo modello completamente originale nato nella fabbrica di Chivasso dopo che, tre anni fa, la Lancia è entrata a far parte del gruppo Fiat.

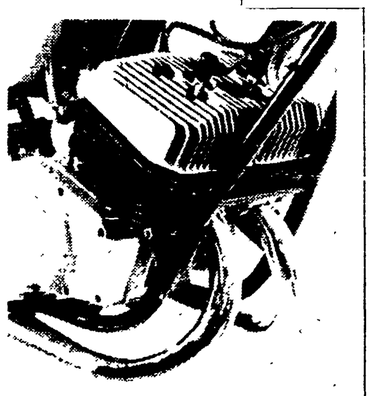
Lo stesso nome scelto per la vettura sembra voler segnare una divisione netta tra la vecchia e la nuova produzione, senza tuttavia buttare a mare il bagaglio della tradizione della Lancia. Abbandonata la denominazione delle vie consolari (Aurelia, Appia, ecc.) e non potendo riprendere del tutto la serie dell'alfabeto greco — inaugurata da Vincenzo Lancia all'inizio dell'attività della fabbrica — per non far confusione con la casa del Portello, alla Lancia han deciso di saltare la lettera *Alfa* e di riprendere, appunto, con la *Beta*, un modello che ebbe successo all'inizio del secolo. A quel che se ne sa, la «Beta» rientra in quella categoria che, in Italia, è considerata delle vetture medio-superiori. La nuova vettura, che sostituirà nella gamma Lancia la «Fulvia» dovrebbe essere una trazione anteriore equipaggiata con un motore derivato da quello della Fiat «132», già adottato anche per la «124 Special T 1600» e per le sportive della gamma Fiat «124». Date le origini del motore, non è escluso che la «Beta» venga offerta in almeno due diverse cilindrate: quella da litri 1,6 e quella da litri 1,8. Sembra infine che, anche nel prezzo, verrano rispettate le tradizioni Lancia: la «Beta» dovrebbe costare più di due milioni.

Provata la Benelli «250 2/C»

Una bicilindrica per chi disdegna le maximoto

E' la sola vera nuova moto italiana nel settore delle 250 cc - L'estetica, le prestazioni e il prezzo





Nella foto qui a fianco la Benelli «250 2/C» vista dall'alto. Si noti la completa strumentazione. Nella foto qui sopra: un particolare che mette in rilievo il compatto blocco del motore e l'estesa alettatura.

La Benelli «250 2C» è l'ultimo di quei magnifici sette inediti modelli immessi quest'anno sul mercato dalla Casa pesarese ed è la prima vera moto nuova di una Marca italiana, in un settore, quello delle 250 cc., tanto interessante quanto dimenticato.

L'aspetto estetico è decisamente positivo e denota una accurata ricerca di *Styling* da parte dei disegnatori di De Tomaso: filante e compatta la «250 2C» è snella e massiccia allo stesso tempo, e appaga già a prima vista anche l'occhio dell'appassionato più pignolo. Perfetto il serbatoio con il tappo a scatto e a tenuta stagna, «pulite» le due borse laterali, comodo ma fuori moda il sellone ribaltabile all'indietro per accedere all'utilissimo vano porta oggetti; ben sagomato il manubrio con i comandi decisamente appropriati; davvero favolosa per estetica e utilità (date le caratteristiche della macchina) la strumentazione comprendente il contagiri, tarato fino a 10.000 e il tachimetro-contachilometri che segna 180 kmh e le tre spie: gialla quella dell'indicatore del fole, verde per l'inserimento delle luci di città o di parcheggio, blu per la luce abbagliante.

Vistoso ma indispensabile e non certo stonato il grande faro anteriore; di aspetto solido le due forcelle Marzocchi; aggressivo, e, come vedremo poi, non solo d'aspetto, il freno anteriore a quattro ganasce da 180 mm. con prese d'aria a forte alettatura per il raffreddamento; dieci e lode per i due cerchi d'alluminio Borrani e per i pneumatici surdimensionati; lineare e compatto il telaio a doppia culla chiusa in tubi d'acciaio.

E veniamo al motore, autentico pezzo forte; ottimamente racchiuso nella «culla», possente e compatto, bellissimo con l'estesa alettatura dei cilindri e delle teste, ci sembra possa rappresentare davvero un esempio di linearità e semplicità costruttiva. Bicilindrico a due tempi, aspirato con i cilindri affiancati e inclinati frontemarcia, sviluppa ben 25 HP al regime di 6850 giri con la coppia max di 2,6 kgm. a 6500 giri. Alesaggio e corsa di 56 x 47 mm. con una cilindrata totale, quindi, di 231,4 cc.; 10:1, il rapporto di compressione; i carburatori sono due Dell'Orto VHB 22 BS/BD. L'accensione è a volano magnete alternatore con bobine esterne; l'avviamento è a pedale; la frizione a dischi multipli in bagno d'olio; il cambio, con la leva singola sulla sinistra, è a cinque rapporti.

In sella. Da fermo, la prima impressione è ottima con i piedi che toccano saldamente terra e con le braccia leggermente divaricate e il busto quasi del tutto eretto. Ruotiamo la chiave d'accensione situata nella parte destra della moto, sotto il serbatoio, apriamo entrambi i rubinetti del carburante (miscela di normale o super al 5 per cento di olio) apriamo lo starter tirando il manettino all'indietro e dopo due «calci» sul pedale d'avviamento il bicilindrico emette dagli scarichi il timbo caratteristico di tutti i due tempi. Prime piacevoli constatazioni: minimo perfetto, silenziosità eccezionale (sembra un motore elettrico), assoluta assenza di vibrazioni e di «scampanamento» dei pistoni, caratteristiche negative, invece, di tanti pluricilindrici giapponesi. La leva della frizione si comanda senza sforzo, l'inserimento della prima, invece, avviene in modo rumoroso, perfetto il comando dell'acceleratore, ed apertura rapida. Tiriamo le marce sui 4500-5000 giri e in quinta viaggiamo a 100 allora.

Indovinati i rapporti, ben distanziati l'uno dall'altro anche se si sente un certo distacco quarta-quinta per la lunghezza di quest'ultima, marcia ottima, però, quando si va molto forte o in autostrada.

Con la lancetta del contagiri in zona rossa, si passano i 145 kmh mentre appiattendosi sul serbatoio, la velocità aumenta di 8-10 kmh. Le soddisfazioni maggiori, la nuova bicilindrica Benelli, le offre sul misto: veramente, qui si ha modo di apprezzare appieno le eccellenti doti di accelerazione, di stabilità e di frenata di cui dispone.

E il consumo? Marciando tranquilli in autostrada (90-100 kmh) si toccano i 20 chilometri con un litro; tirando come dannati e cambiando alla... Saarinen, è meglio cambiare discorso.

In definitiva è una macchina ottima sotto tutti gli aspetti, ideale soprattutto per chi disdegna i quasi due quintali e i troppi HP delle maximoto e per chi vuole gustare appieno il piacere della moto veloce e sicura, spendendo «solo» 463.000 lire su strada.

M. F.

Equipaggiata con il nuovo motore Diesel

Consuma quanto una «500» la Opel «Rekord 2100 D»

Disponibile in tre versioni - Le americane della General Motors al Salone dell'automobile di Torino

Sulla scia del successo registrato in Europa dalla «Rekord», che ha costretto la Adam Opel ad istituire turni supplementari di produzione, la General Motors Italia ha deciso il lancio nel nostro Paese della Opel «Rekord» con motore Diesel. La vettura sarà disponibile a partire dalla fine del mese prossimo e si raccomanda, nonostante il prezzo, a coloro che usano la vettura per lavoro e «macinano» ogni anno decine di migliaia di chilometri. Il costo per il carburante si aggira, infatti, sulle 650 lire ogni 100 chilometri, inferiore quindi a quello di una «500».

La «Rekord 2100 D» sarà disponibile in tre versioni e cioè due porte standard, quattro porte standard, quattro porte lusso. Sarà possibile trasportare sei persone se si richiede, con sovraprezzo di 10.000 lire, il sedile anteriore a panchina, che non è però previsto per la «lusso».

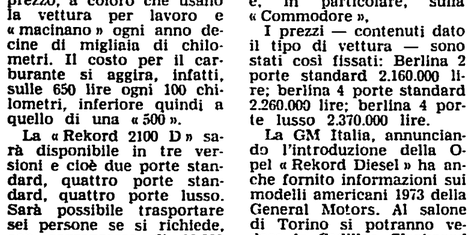
Il motore che equipaggia la versione Diesel della «Rekord» è un quattro cilindri a quattro tempi, raffreddato ad acqua, di 2067 cc di cilindrata, con un rapporto di compressione 22:1. Eroga una potenza di 68 CV SAE o 60 CV DIN a 4.400 giri, con una coppia massima di 12 Kgm a 2500 giri e consente alla vettura di raggiungere una velocità massima di 135 chilometri orari, che viene anche indicata come velocità di crociera.

Alla «Rekord» equipaggiata con il Diesel sono state apportate modifiche alla meccanica, proprio in funzione del diverso propulsore, ma per tutti i particolari che hanno avuto necessità di un ridimensionamento, si è fatto ricorso ad elementi già impiegati in altre vetture della Opel e, in particolare, sulla «Commodore».

I prezzi — contenuti dato il tipo di vettura — sono stati così fissati: Berlina 2 porte standard 2.160.000 lire; berlina 4 porte standard 2.260.000 lire; berlina 4 porte lusso 2.370.000 lire.

La GM Italia, annunciando l'introduzione della Opel «Rekord Diesel» ha anche fornito informazioni sui modelli americani 1973 della General Motors. Al salone di Torino si potranno vedere la Cadillac *Fleetwood Brougham*, la Chevrolet *Impala*, la Chevrolet *Corvette*, la Pontiac *Firebird* e la Chevrolet *Camaro*, mentre non ci saranno la Buick *Regal*, la Chevrolet *Laguna* e la Pontiac *Grand Am*, che sono le vetture completamente nuove del gruppo. Ma, come si sa, in Italia si vendono in un anno poche decine di auto di diretta produzione americana e la presenza dei modelli USA della G.M. è proprio soltanto una questione di prestigio.

Il rigonfiamento sul cofano tradisce sulla Opel «Rekord 2100 D» la presenza del motore Diesel.



Uno dei pochi modelli G.M. americani che saranno presentati al Salone di Torino: la Cadillac «Fleetwood Brougham». Anche questa vettura è munita di paraurti speciali ad ammortizzatori e materiale elastico per l'assorbimento di piccoli urti.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**