Concluso a Bologna il XIII Festival

Un jazz da cerimonia

Grande successo di pubblico, anche se mancavano i musicisti oggi più impegnati sul terreno della ricerca autentica

DALL'INVIATO

BOLOGNA, 12 novembre

Il pubblico del Palasport ha dato al Festival di Bologna più di quanto il festival abbia dato al jazz. Così potrebbe sintetizzarsi il bilancio della tredicesima rassegna, conclusasi ieri notte con una lusinghiera partecipazione di spettatori.

Quanti hanno avuto il torto di aspettarsi un'eventuale sorpresa finale dal quartetto pilotato dal batterista Elvin Jones hanno probabilmente pagato lo scotto della delusione. Jones, fuori del contesto di Coltrane che gli ha dato fama e pieni frutti artistici, è sempre apparso inferiore a se stesso e lo ha riconfermato anche a Bologna. E' vero che proprio dal suo quartetto sono venuti fuori i suoni più contemporanei, ma fino a un certo punto, perché i due saxofonisti hanno riecheggiato sostanzialmente il mondo sonoro dell'ultimo Coltrane. Dei due, Steve Grossmann, che incise a fianco di Miles Davis tempo addietro, è parso privo di idee, opaco di suono e raramente — per lo più al termine degli assoli — capace fortunosamente di qualche « trovata ». Assai meglio Dave Liebmann (partner del chitarrista jazz-pop inglese John McLaughlin nel primo disco della Mahavishnu Orchestra) che dai moduli di Coltrane ha estratto una buona vena lirica, nella voce nasale, da oboe, che contraddistingue il timbro dei suoi strumenti, il sax tenore e quello soprano.

Abbiamo già sommariamente riferito ieri dell'altro gruppo « forte » della serata conclusiva, i « Jazz Giants », cioè le *vedettes* dell'èra bop. Anche in questa occasione, un Thelonious Monk in doppiopetto è apparso quasi una distratta e silente simulazione di se stesso, con rarissimi interventi (forse dettati da subconscia saggezza; o forse, con più probabilità, purtroppo, dettati dal suo stato di salute). Gillespie non ha rinunciato al proprio istrionismo, McKibbon è stato un buon artigiano del contrabbasso, strumento che ha tutta una sua tradizione appunto artigianale, Art Blakey ha puntato sui rullanti e un certo africanismo, il trombone del danese-americano Kai Winding ha rievocato, qua e là, le fredde sonorità del suo remoto soggiorno nell'orchestra « progressive » di Stan Kenton, preferendo, peraltro, le cantabili interpretazioni di classiche melodie. Francamente, il più autentico ci è parso, sul sax tenore, Sonny Stitt. Forse gli altri dovevano fare una 'scuola », ripetere i moduli di un momento del jazz che si chiamò gloriosamente bop e che oggi non è più reale, per cui la sua riproposta è un puro cerimoniale, protocollo. Stitt, invece, ha trovato un contatto con la realtà della musica ballabile popolare afro-americana, spinto, da questa scelta, a vivificare un rito che ha ancora sue radici nel *rhythm and blues* ed è apparso, conseguentemente, il più autentico fra i « giants », proprio lui che all'epoca d'oro del bop era un emulo letterario di Charlie Parker!

In conclusione, il meglio di questo Festival resta ancora la prova offerta, la seconda serata, da Charles Mingus. E viene a questo punto da chiedersi quali inibizioni mentali blocchino perennemente gli organizzatori nostrani, che da un paio d'anni vanno ripetendo che la grossa compagine di Sun Ra costa troppo (poco meno di due milioni), mentre danno, omaggio a una fama perduta quanto immeritata e, comunque, senza grosso richiamo commerciale presso il pubblico italiano, tre milioni e seicentomila lire (massimo compenso di questo Festival) all'associazione Brubeck - Mulligan - Desmond! Lasciando pressoché disoccupati a Parigi artisti come Alan Silva, Bobby Few, Frank Wright e Mohammed Ali, quattro musicisti che avrebbero dato un'informazione più autentica a questo Festival.

Daniele Ionio

Nel cinema si continua col filone-mafia

Dopo il padrino arriva Valachi

Presentato a Saint Vincent il film di Terence Young sull'uomo di « Cosa Nostra »

DALL'INVIATO

ST. VINCENT, 12 novembre

Presenti il regista Terence Young e gli interpreti Amedeo Nazzari, Walter Chiari e Angelo Infanti ha avuto luogo oggi a St. Vincent l'anteprima europea del film *Joe Valachi, i segreti di Cosa Nostra* che, uscito da qualche settimana negli Stati Uniti, sta già insidiando i primati d'incasso del *Padrino*, nonostante che questo secondo lavoro cinematografico dedicato al tema della mafia sia stato salutato dalla critica newyorkese con una accoglienza decisamente ruvida.

Joe Valachi è un film che si ispira abbastanza fedelmente al libro, edito anche in italiano col titolo *« La mela marcia »*, che il giornalista americano Peter Maas scrisse basandosi, a suo dire, sui documenti delle deposizioni che il gangster Joe Valachi rese nel corso di una serie di memorabili sedute davanti alla Commissione federale antimafia. Anzi, fu proprio Valachi che per primo rivelò, nel 1962, come la malavita americana si fosse data ormai strutture e compiti da grande azienda capitalistica denominata dagli stessi affiliati « Cosa Nostra », così in italiano, essendo la gran parte degli aderenti gangsters d'origine italiana.

Per dire tutte le virtù (che erano poche) e tutti i difetti (che erano troppi) di Joe Valachi basta scorrere la sua biografia. Il personaggio — ancorchè ladro, assassino e professionista del crimine in genere — è un attore secondario del feroce mondo della mafia e forse soltanto una delle tante vittime dell'ancor più feroce società americana.

Iniziato fin da adolescente alla difficile arte di restare a galla in una realtà dove chi è povero e indifeso si vede oltretutto gratificato della colpa di esserne lui stesso responsabile, Joe Valachi trascorse il resto della sua vita per metà in galera e per il resto facendo sporchi lavori (assassinii su commissione, regolamenti di conti) per i *boss* più potenti della mafia americana: il suo curriculum infatti è pieno zeppo di nomi tristemente famosi quali quelli di Lucky Luciano, Albert Anastasia, Joe Profaci, Vito Genovese, ecc.

Nel citato libro di Peter Maas, *La mela marcia*, tutte queste cose sono dette nei particolari, seppure con ampi risvolti romanzeschi: così è anche nel film *Joe Valachi*, il cui soggetto aveva tentato in un primo tempo Carlo Lizzani, poi rivelatosi invece specialista di questioni nostrane *(Banditi a Milano, Torino nera)*. In una sorta di quasi interminabile *flashback*, Charles Bronson nel ruolo piuttosto improbabile del protagonista, attorniato da altrettanto improbabili gangsters che hanno la faccia tutta casareccia di Walter Chiari, Amedeo Nazzari, Angelo Infanti, fa sforzi sovrumani per dare credibilità alle già note mistificazioni sul presunto codice d'onore, sul presunto culto degli affetti e della famiglia, sulla presunta onestà di fondo che regnano nel mondo di Cosa Nostra.

Sono tutte spudorate bugie che già il mediocre film di Francis Coppola, il *Padrino*, e tutta una (purtroppo) fortunata pubblicistica sullo stesso argomento hanno contribuito e contribuiscono tuttora a diffondere per pura speculazione commerciale.

Ora, il film che quel vecchio mestierante di Terence Young (non dimentichiamoci, tra l'altro, che questo regista ha diretto ben tre pellicole su James Bond) ha cucito alla brava non è nè più nè meno che il corrispettivo cinematografico di tutte queste menzogne scritte. Il film *Joe Valachi* ha forse di diverso, rispetto agli altri film e ai libri sulla mafia, un piglio e la presunzione di dare conto dei fatti e dei misfatti di un gangster di mezza tacca — un soldato preso in mezzo nel gioco più grosso dei *boss*, come ama parlarne lo stesso Terence Young con dubbio patetismo — in modo apparentemente documentario.

Ciò che salta fuori, in effetti, da questo film è tutto un esteriore compianto sulla povera vita di Joe Valachi — per se stesso non dei peggiori uomini, amante della famiglia, a suo modo cristiano e capace di pietà — che alla fine si riscatta dei suoi peccati vuotando il sacco su tutte le malefatte di Cosa Nostra. Sulle vere cause, sugli effetti e ancor più sulle congenite complicità e collusioni del sistema capitalistico americano con la mafia, nel film *Joe Valachi* si ritrovano soltanto poche e distratte parole. E non a caso, poiché questa è una di quelle pellicole che non hanno, pur volendo dare a vedere l'esatto contrario, la benchè minima carta di credito per poter affrontare e prospettare al pubblico un problema tanto drammatico e tanto bruciante.

Terence Young, da noi interpellato, ha detto di aver voluto fare con questo film soltanto un film: va bene, anche accettando per buono un simile intento, noi diciamo, oltre al già detto, che non è riuscito a fare nemmeno quello, ma soltanto un'altra delle troppe mistificanti frittate che badano unicamente ad arraffare soldi.

Sauro Borelli

Charles Bronson è il protagonista, non del tutto convinto, del film di Young.

I funerali dei musicisti di Torino

TORINO, 12 novembre

Si sono svolti oggi i funerali di Ludovico Lessona, Luciano Moffa, Umberto Egaddi e Roberto Forte, i quattro « solisti di Torino » morti nella sciagura aerea di Plovdiv. I feretri, che erano giunti nella serata di ieri a Caselle torinese a bordo di un aereo delle « Balcan Airlines » e che erano stati composti in una camera ardente allestita nel conservatorio « Giuseppe Verdi », hanno ricevuto la visita e l'omaggio di migliaia di amici, allievi di vari conservatori italiani, personalità e di quanti avevano seguito l'attività del complesso.

Nella tarda mattinata le bare sono state trasferite nelle località ove sono state tumulate dopo le funzioni religiose. Lessona è stato sepolto a Rivarossa di Torino, Moffa a Courmayeur, Egaddi a Parma, Forte al cimitero di Torino.

Restauri perfetti con l'energia nucleare

PARIGI, 6 novembre

Sculture di marmo o legno rose dall'inquinamento o dai tarli, vestigia del passato recuperate nel fondo degli oceani, che il primo contatto con l'atmosfera distruggerebbe, opere d'arte che anni di incuria hanno quasi irrimediabilmente rovinato, ringiovanite e rese « immortali »: questo il « miracolo » che si compie ogni giorno nei laboratori della sezione « Nucleart » del Commissariato per l'energia atomica francese di Grenoble (CEA).

I radio-elementi al servizio della conservazione degli oggetti d'arte non costituiscono, per gli esperti del settore, una novità assoluta. Ma per la prima volta i ricercatori francesi sono decisi — nel Congresso sull'applicazione dei metodi nucleari alla conservazione delle opere artistiche che si svolgerà l'anno prossimo a Venezia, su iniziativa del « Centro nazionale della ricerca » italiano — a sostenere che tale tecnica, fino ad oggi quasi esclusivamente sperimentale, può essere generalizzata e resa meno costosa.

La sezione « Nucleart » del « CEA » di Grenoble, i cui lavori sono seguiti con particolare interesse anche dall'Istituto del restauro di Roma (la tecnica nucleare potrebbe per esempio permettere di salvare un certo numero di sculture che, come a Venezia, si « sgretolano » sotto l'effetto dell'inquinamento delle industrie e dei piccioni), rassicura d'altra parte coloro i quali temono che la tecnica possa agire a scapito dell'arte. « Noi — ha precisato il responsabile dell'operazione, Louis de Nadaillac — ci limitiamo a fornire al restauratore un materiale consolidato e resistente. La nostra opera si ferma lì: solo un artista (e mai un tecnico) può restaurare ciò che è stato creato da un artista ».

TELERADIO

radio TV PROGRAMMI

TV nazionale

9,45 Trasmissioni scolastiche

12,30 Sapere
Settima ed ultima puntata di « Spie e commandos nella Resistenza europea »

13,00 Non e mai troppo presto

13,30 Telegiornale

14,00 Una lingua per tutti
Corso di francese

15,00 Trasmissioni scolastiche

17,00 Sidney, il più grande cucciolo della giungla
Programma per i più piccini

17,30 Telegiornale

17,45 La TV dei ragazzi
« Immagini dal mondo » - « Il mistero della caverna »

18,45 Tuttilibri

19,15 Antologia di sapere
« La cooperazione agricola »

19,45 Telegiornale sport
Cronache italiane

20,30 Telegiornale

21,00 I due nemici
Film. - Regia di Guy Hamilton. Interpreti. Alberto Sordi, David Niven, Amedeo Nazzari, Michael Wilding - Filmetto un tantino ingenuo costruito su una doppia satira dell'ultima guerra. « I due nemici » prende spunto dalle grottesche e patetiche disavventure di un reparto di soldati italiani durante la campagna di Abissinia. Le annotazioni critiche sono pressoché inesistenti o, al massimo, tradotte in gags di facile effetto

22,50 Prima visione

23,00 Telegiornale

TV secondo

21,00 Telegiornale

21,15 Incontri 1972
« Un'ora con Carlo Scarpa »

22,15 Sinfonie d'opera
Musiche di Giuseppe Verdi

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore. 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 21, 23. - Ore 6 05: Mattutino musicale, 6,54. Almanacco, 6,50: Come e perche, 7,45 Leggi e sentenze, 8,30 Canzoni; 9,15: Voi ed io, 10. Speciale GR; 11,30: Quarto programma; 13 e 15 Hit Parade; 13,45. Spazio libero, 14,10. Zibaldone italiano, 15 e 10 Per voi giovani, 16,40 Ragazzi insieme, 17,05. Cantautori e noi, 17,50 « Maccheroni e Co », 18,20: Musica cinema, 18,55 I tarocchi, 19,10: Italia che lavora; 19,25: Momento musicale, 20,20 Andata e ritorno, 20,50. Sera sport, 21,15 Approdo, 21,45 Concerto, 23,20 Discoteca sera.

SECONDO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore 6,30, 7,30, 8,30, 9,30, 10,30, 11,30, 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 Melodramma; 9,14 I tarocchi, 9,35 Suoni e colori 9 e 50 « Delitto e castigo », di F Dostojewski, 10 10 Canzoni per tutti 10,35 Dalla vostra parte, 12 e 10 Regionali, 12,40 Alto gradimento, 13 50 Come e perche, 14 Su di giri, 14 30 Regionali, 15 Punto interrogativo, 15 40 Cerarai, 17 35 Pomeriggione, 18,30 Speciale GR, 20,10 Sceneggiata personale, 20,50 Supersonic 22 40 « L'uomo dal mantello rosso », di C Nodier, 23,05 Jazz dal vivo, 23 25. Musica leggera.

TERZO PROGRAMMA

Ore 9,30 Musiche di Frizzetti 10 Concerto, 11 Radioscuola, 11,40 Il 900 storico, 12,25 Musica corale, 13 Intermezzo 14 Salotto '800 14,30 Musica religiosa 15 15 Avanguardia, 15,45 Disco in vetrina 16 30 Musiche italiane 17,20 Classe unica, 17,35 Concerto, 18 Notizie del Terzo, 18,30 Musica leggera, 18,45 Piccolo pianeta, 19,15. Concerto serale. 20 Il melodramma « Adriana a Nassio », musica di R Strauss 21 Giornale del Terzo 21 30 « Cavalleria rusticana » di Verga.

Televisione svizzera

Ore 18,10 Lavoricchio (a colori), 19 05. Telegiornale, 19,15 Slim John, 19,50. Obiettivo sport. Commenti e interviste del lunedì, 20 20 Telegiornale; 20,40: I cari bugiardi. Gioco a premi, 21,15 Enciclopedia TV. Incontro alla pittura. Per saper guardare. 11 « Nuovi orizzonti », 21,45 La straca Balletto da un soggetto di Federico Fellini e Tullio Pinelli. Musica di Nino Rota Coreografia di Mario Pistoni. Con Carla Fracci, Aldo Santambrogio e Mario Pistoni, 22,50: Telegiornale.

Televisione jugoslava

Ore 9,05: La TV a scuola; 14,15: Ripetizione della TV a scuola, 17 e 35: Notiziario; 17,40: « Dan, dan, Karaman », programma per i ragazzi; 18. Giardinetto TV: « Piccola posta »; 18,15: La cronaca; 18 e 30: La posta TV; 19. I giovani per i giovani; 20: Telegiornale; 20 e 25: Bollettino meteorologico; 20 e 30: Le città: Subotica; 21: S. Snajder: « La morte osso bianco », dramma; 22: Telegiornale.

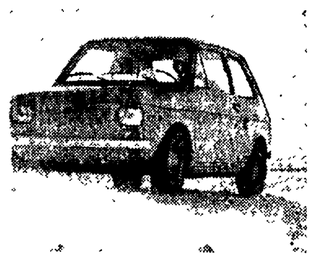
Televisione Capodistria

Ore 20 L'angolino dei ragazzi. Cartoni animati (a colori); 20,15: Notiziario, 20,30 Cinenotes. « Il parco di Reilsberg Halle ». Documentario del ciclo « Visita allo zoo » (a colori); 21: Le comiche finali; 21,30: Musicalmente. « Beat club ». Spettacolo musicale (a colori).

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

PRIMA PRESA DI CONTATTO CON LA NUOVA UTILITARIA DELLA FIAT

Come si va sulla «126»



I confronti con la « 500 » - Più comoda, più spaziosa, più brillante, più veloce, consuma di meno - Il problema della capacità del bagagliaio - Una produzione di 400 mila vetture l'anno per almeno dieci anni

« *Se amate la vostra città guidate la FIAT 126* » è questo lo slogan coniato per l'ultima nata in casa FIAT, quasi a significare che la «126» — secondo l'intento dei progettisti — è nata per attenuare i problemi che le automobili, la motorizzazione privata hanno creato nelle città, non sorte certamente per ospitare questi «mostri» del ventesimo secolo e tanto meno sviluppatesi in modo razionale per poter « assorbire » lo sviluppo smisurato del parco automobilistico.

Di questo modello si è già scritto molto: fa il verso alla « 127 » e sotto il punto di vista estetico nasce fortunata perchè, a guardarla, tutti dicono che ha una linea indovinata; ha quasi la cilindrata della prima «600» (37 cmc. in meno), ma ha un « cavallo » in più di potenza (23 invece di 22), si dà arie (come la « 600 ») di un « quattro posti » e infine eredita dalla « 500 » la esperienza quindicennale del « bicilindrico » raffreddato ad aria.

Di « 500 » la FIAT ne ha prodotti 4 milioni di esemplari e lo stesso destino viene ora assegnato dalla casa torinese alla « 126». Nella sua annuale conferenza stampa, l'avvocato Agnelli, ha definito la « 126 » « *un grosso cavallo per la FIAT* » e infatti la programmata produzione decennale di 400 mila vetture l'anno fa presagire la nuova invasione.

La gente « avverte » che la FIAT farà di tutto per far diventare la «126» la vettura degli anni '70 ed è sufficiente registrare la curiosità con la quale si guarda alle « 126 », affidate in questi giorni del Salone dalla FIAT ai giornalisti per le prove in città, per comprendere l'importanza, nel bene e nel male, che ha assunto l'automobile, o meglio il problema dell'automobile, in questi ultimi anni.

Ma, a parte le questioni più generali pensiamo che i cittadini non sappiano che farsene delle sterili esortazioni dell'on. Andreotti « *... i cittadini delle grandi città devono convincersi della necessità di dare un deciso potenziamento ai trasporti pubblici...* »). Vediamo da cronisti, come « si viaggia sulla 126 ».

Intanto la posizione è più comoda, o se si vuole più « sportiva », perchè non ci si trova seduti con le ginocchia in bocca ma gli arti inferiori restano più distesi. La linea anatomica del sedile, in relazione all'abitabilità, è buona; peccato che dopo aver percorso un certo numero di chilometri il sedile comincia a farsi sentire. Il primo squillo d'allarme (da noi non condiviso) lo si ebbe durante la conferenza stampa dell'ing. Cordiano (progettista) quando una collega lamentò la « durezza » del sedile. Alla distanza siamo giunti tutti alla stessa convinzione e anche la FIAT assicura che il sedile subirà presto una modifica.

Dentro, il modello è molto meno spartano, sia della « 600 » che della « 500 » compreso il tipo « lusso ». I « due posti » dietro non sono ovviamente quelli della « 130 » ma più spaziosi e meno « occasionali » della « 500 ». La plancia, in nero opaco, è ricoperta da uno strato di materiale elastico ricoperto a sua volta da similpelle antiriflesso.

La messa in moto è a « manetta », come nella « 500 », e forse questo lo si poteva evitare visto che la si guarda — da parte della FIAT — come una macchina buona anche per gli anni venturi. Il rumore è un po' meno assordante ma è ancora « parente » di quello dell'« antenata » e comune pressappoco a tutti i «bicilindrici ».

La « 126 » va via, scatta veloce, e la seconda marcia è abbastanza « lunga » per concedere molto spazio prima della progressione; la stessa cosa si può dire per la terza. La nuova vetturetta è sicuramente più brillante della « 500 » (perchè è sempre con quella che dobbiamo fare i conti!) e nel traffico cittadino, almeno in questa prima settimana, si è comportata bene. Anche nei sorpassi si è dimostrata meno pigra della « 500 ».

Nonostante la prudenza abbiamo subito un piccolo incidente che è servito a saggiare la resistenza della scocca: l'autocarro, che inavvertitamente ha fatto « marcia indietro », non è passato da parte a parte ma si è « accontentato » di modificare la carrozzeria.

Il salto di qualità con la « 500 » si riscontra nel cambio dotato di una « prima » ad innesto rapido e di tre marce sincronizzate. Più niente « grattate » e più nessuna doppietta a cui ormai si erano assuefatti ed affezionati gli sportivi « di razza » (anche se in « 500 »!).

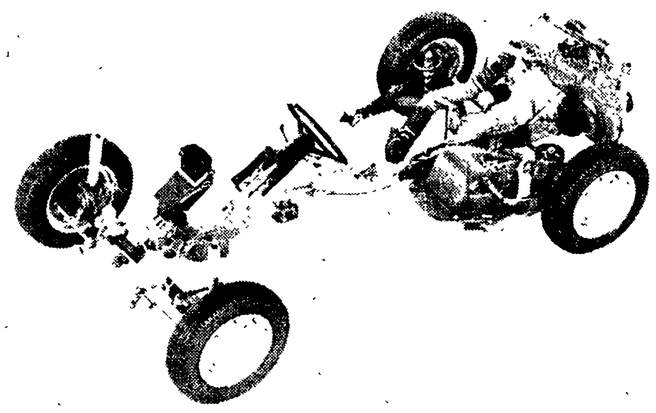
Sulle strade della collina la « 126 » ha mantenuto tutti gli impegni assunti a suo nome dalla FIAT e anche le sospensioni, pur se modificate di poco, sembrano aver raggiunto un buon rendimento. Prestante la frenatura. In pianura, sull'autostrada, la velocità massima (controllata in modo artigianale) supera i 105 kmh., ma non ci siamo sentiti di frenare a quella velocità, per cui non siamo in grado di dire cosa potrebbe succedere. Comunque un consiglio, utile per qualsiasi tipo di vettura, è quello di raggiungere la massima velocità di rado. Circa i consumi possiamo unicamente riferire i dati della FIAT perchè il controllo « casalingo » offre poche garanzie. Secondo la casa costruttrice la « 126 » consuma meno della « 500 ». Con 5,2 litri di benzina si percorrono 100 chilometri alla velocità di 70 kmh, cioè a due terzi della velocità massima consentita. Sulla « 500 » con 5,3 litri di benzina lo stesso percorso doveva essere effettuato alla velocita di 64 kmh.

Ottima la visibilità e tutt'insieme abbastanza divertente la guida. L'ingombro è quello della « 500 » per cui come macchina da città è quella che « rompe » meno.

Tra le tante domande di questi giorni è ricorrente quella sul bagagliaio, che la FIAT garantisce di 100 decimetri cubi. Ci sono tutti ma nel bagagliaio non si è soliti mettere acqua. Ci sta una valigia, non molto alta e di cinquanta centimetri di lato, una borsa e qualche pacchettino.

Ci sarebbe da discutere forse sul prezzo: listino 795 mila lire e poi tutto il resto per metterla su strada; ma bisognerebbe conoscere in modo più approfondito i costi di esercizio per poter fare dei paragoni. Non mancherà l'occasione.

OTELLO PACIFICO



Gli organi meccanici della « 126 ». Nelle foto del titolo: la nuova utilitaria della Fiat in diverse condizioni di impiego durante i rigorosi collaudi che ne hanno preceduto il lancio.

Gallerie del vento dove c'erano solo i « magnin »

Per i carrozzieri è finita l'epoca dell'artigianato: si punta alla serie

Ma quelli italiani sono sempre all'altezza della fama - Le realizzazioni e le proposte di Pininfarina, Bertone, Michelotti, Italdesign al Salone di Torino che ha chiuso ieri i battenti

Il terzo padiglione di « Torino Esposizioni » pare ogni volta per il grosso pubblico il regno dei sogni e della fantasia e se ne può parlare anche se proprio ieri il Salone ha chiuso i battenti. Lo chiamano il « salotto » perchè è lì che i carrozzieri presentano, come a una « passerella » di Palazzo Pitti, le creazioni più eleganti e bizzarre. Molte volte i prototipi restano tali destinati all'archivio e a non dover mai figurare nella storia dell'automobile. La presenza poi di affascinanti indossatrici (quest'anno più vestite del solito a causa forse dell'arrivo dell'on. Andreotti) offrono quel pizzico di mondano sufficiente per far dimenticare a tratti cosa sta dietro a questo settore specifico dell'auto.

Ancora qualche pioniere, ma i più già con le spalle « al sicuro » e con stabilimenti che non hanno più niente da spartire colle vecchie carrozzerie dove i « magnin » (gli operai torinesi specializzati nel modellare la lastra delle carrozzerie) erano contesi. Le grandi case costruttrici, garantendo lunghe commesse, hanno molto condizionato l'autonomia per cui ogni modello porta avanti un discorso, un'idea, un programma che nella sua articolazione troverà respiro nel grande salone delle macchine di serie qualche anno dopo.

I carrozzieri italiani hanno tuttavia conservato il primato nel mondo e si può dire che tutti i costruttori di tutti i Paesi sono scesi a Torino per tentare un accordo, siglare un contratto di collaborazione.

Quest'anno le « firme » sono state dodici e tutte prestigiose. I due stands più grandi alle due maggiori: Pininfarina e Bertone, che tra i tanti modelli hanno fatto « colpo »: l'uno con una versione dell'« Alfetta » spider (finita all'ultimo minuto) e l'altro con il « Khamsim », un coupé gran turismo realizzato su meccanica Maserati. La Pininfarina, oltre all'ormai famosa berlinetta Ferrari 365 GT 4 (due più due) ha anche presentato una versione della « 132 » tipo station-wagon.

Ital Design, grazie alla matita di Giorgio Giugiaro, ha presentato l'« Esprit », un filante coupé-due posti realizzato in collaborazione con la Lotus che all'eleganza della linea accompagna la soluzione di alcuni problemi previsti dalle norme di sicurezza d'Europa e d'America.

Insieme alla De Tomaso, la Ghia ha presentato al 54° Salone torinese, oltre ai modelli di Parigi, un coupé (due più due) con motore Ford De Tomaso a cui è stato affibbiato il nome dell'ippodromo di Parigi: « Longchamp ». Velocità consentita (ma non sempre!): 240 chilometri l'ora.

Bellissima, dal punto di vista sia estetico che funzionale, la creazione di Michelotti su meccanica della « 132 ». E' sempre Michelotti che con la sua famosa matita ha disegnato la « Turbo » della BMW.

Quest'anno però un carrozziere ha presentato qualcosa in più e non al salone. Solo la stampa è stata invitata nei nuovi stabilimenti Pininfarina di via Lesna per vedere in anteprima la « galleria del vento », l'unico impianto esistente in Italia e uno dei pochi del mondo. In questa specie di hangar il Centro Studi e Ricerche della Pininfarina potrà indagare uno dei settori meno esplorati nell'evoluzione del processo tecnologico: il campo della aerodinamica.

Un tempo questi « tunnel », che i francesi chiamano « souffleries », servivano unicamente per gli aeroplani la cui riproduzione ridotta veniva investita da folate di vento per studiare il coefficiente di resistenza all'avanzamento degli aerei.

Man mano che i tachimetri delle automobili hanno cominciato la loro folle danza anche le auto sono state studiate in tutti i minimi particolari con l'intento di « limare » il più piccolo vortice, eliminare il più lieve intoppo. Sempre però con modelli in miniatura.

Con l'inizio del 1973 nella « galleria » della Pininfarina sarà possibile la simulazione di un vento che investe l'automobile a 140 chilometri l'ora.

L'impianto è costato oltre mezzo miliardo di lire ed è lungo 52 metri e largo ventinove.

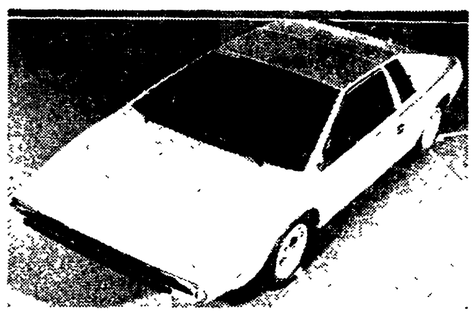
La galleria consta di un effusore semicircolare, di una camera di prova rivestita da pannelli trasparenti attraverso i quali gli operatori seguono tutto il collaudo. L'elica, a quattro pale, ha un diametro di metri 4,88 ed è comandata da un motore elettrico a corrente alternata che eroga 626 KW a 950 giri al minuto.

L'automobile che si sottopone all'esame posa su una bilancia elettronica, per misurare le forze aerodinamiche che agiscono al momento della buriana sulle parti esterne del veicolo. In parole povere il peso che sopporta la bilancia viene « magicamente » scomposto dal cervello elettronico in sei componenti e trasmesso alla cabina di comando.

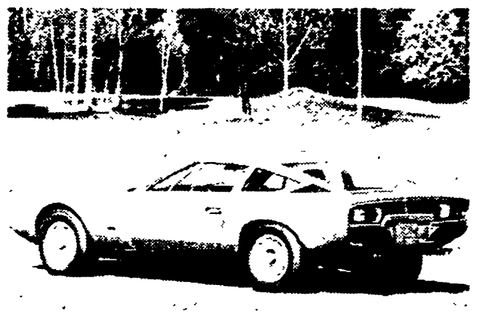
La macchina che abbiamo visto all'esame aveva applicata lungo tutta la carrozzeria dei finissimi fili di lana, centinaia, bianchi e in netto contrasto con la carrozzeria rossa fiamma. Al momento della folata provocata dalla grande elica solo qualche filo ha fatto il ribelle: tutti gli altri in fila, disciplinati e coperti, come se a disegnare quella linea filante non fosse stato un prestigioso designer ma il vento. Il mondo della fantasia nell'attimo più raziocinante dell'invenzione.

Finito il vento, aperte finalmente le porte della « souffleria », gli operai in sciopero reduci da un'assemblea ci hanno riportati con i piedi per terra ai problemi di tutti i giorni.

O. P.



La Lotus « Esprit » disegnata da Giorgetto Giugiaro.



La « Khamsin » disegnata da Bertone su meccanica Maserati.

Nel Salone dei carrozzieri ha trovato posto al Salone di Torino anche questa « dune buggy », costruita dall'Autozodiaco di Bologna in collaborazione con la Skoda. La vetturetta si chiama « Kirbj » ed ha una caratteristica particolare: mentre solitamente questi tipi di macchine vengono costruiti con meccanica di recupero, la « Kirbj » adotta complessi meccanici nuovi dei modelli Skoda « 100 » e Skoda « 110 » e un telaio originale « affogato » nella scocca in plastica.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**