BERGAMO: significativo episodio durante la consegna dei « Globi d'oro » della stampa estera al cinema italiano

Fabio Carpi ha tappato la bocca al censore dc

Presentato con successo, nel corso della serata, il bellissimo film dello stesso regista «Corpo d'amore»

Il giovane Giovanni Rosselli, Mimsy Farmer e François Simon, bravissimi interpreti di « Corpo d'amore », in un'inquadratura dello stesso film ideato e diretto da Fabio Carpi.

DALL'INVIATO

BERGAMO, 28 gennaio

Nonostante che i fasti mondani siano in declino dovunque, i giornalisti della stampa estera del nostro Paese — e per essi il presidente della loro associazione, Jacques Nobecourt, e l'animatore dei premi per il cinema italiano « Globi d'oro », Klaus Ruhle — non se la sono evidentemente sentita di sbrigare con una cerimonia sobria e svelta lo abusato rito della consegna dei citati riconoscimenti. Manifestamente contagiati dallo spagnolismo tetro e dalla retorica verbosità dilaganti nelle cerimonie ufficiali del nostro Paese, i giornalisti della stampa estera hanno dato luogo ieri sera al Teatro Donizetti di Bergamo — con la complicità doviziosa ed efficiente dell'Azienda turistica locale — ad una manifestazione (almeno inizialmente) decisamente stucchevole e anacronistica che, al più, ha fatto la gioia dei parrucconi, delle mezze calzette e delle « autorità » indigene e di fuorivia convenute, per l'occasione, tutte in ghingheri e animate dalla corroborante prospettiva di godersi in pace e da soli la bella festa.

E per un po' le cose sono andate proprio nel verso voluto da « lor signori »: dall'avvio della cerimonia introdotta dalle note allegramente caracollanti del donizettiano «Aio nell'imbarazzo » al pistolotto tutto piaggiatorio verso Andreotti e soci del signor Nobecourt (ma perchè tirare in ballo il neorealismo italiano proprio quando si accenna all'attuale presidente del Consiglio? Non lo sa forse l'illustre giornalista francese che è come parlare della classica corda in casa dell'impiccato), fino all'intemerata a favore della censura cinematografica — e verosimilmente indirizzata contro il film Ultimo tango *di Bertolucci sotto processo a Bologna — pronunciata con volitivo ardore dal sottosegretario alle Finanze, il d.c. Giuseppe Belotti, qui intervenuto in rappresentanza del governo.*

Tutto è filato liscio, ancora, nel corso del giochino un po' puerile del « tu dai una cosa a me, io do una cosa a te », cioè la distribuzione di globi, targhe, diplomi e palacche varie, ma la « bella festa » si è guastata di colpo e irrimediabilmente proprio quando pareva che stesse toccando il suo culmine: pietra dello scandalo, come si dice, è stato il regista Fabio Carpi autore del film Corpo d'amore *scelto per suggellare degnamente (come in effetti è avvenuto) la serata all'insegna del miglior cinema italiano.*

Il regista, dunque, chiamato alla ribalta dall'amabile presentatrice Rosanna Vaudetti per parlare del suo film, invitava con elegante buon garbo il pubblico a vedersi Corpo d'amore *per poi poterlo giudicare, con cognizione di causa, come meglio avesse creduto; ma al contempo ribatteva con estrema civiltà e risolutezza all'intollerabile «apologia della censura » pronunciata dal citato sottosegretario Belotti. Fabio Carpi affermava, in particolare, che riteneva inaccettabile — mentre a Bologna si stava processando* Ultimo tango *per speciose accuse di oscenità, quando lo stesso film è riconosciuto da larga parte della critica in Italia, in Francia e in America come opera d'arte di altissimo valore — che proprio un rappresentante del governo venisse a invocare, in una serata specificamente dedicata al cinema e alla cultura, un ulteriore rincrudimento delle sforbiciate di Madama Anastasia.*

Naturalmente, le parole di Fabio Carpi seminavano il gelo tra le file occupate dalle cosiddette « autorità » e dai loro più o meno zelanti caudatari, ma per contro riscuotevano i nutriti, prolungati applausi di cineasti, attori, attrici, giornalisti e di parte del pubblico, cioè di tutte le persone evidentemente grate al regista di Corpo d'amore *sia del suo nobile gesto di solidarietà verso il collega Bertolucci, sia del suo civile sdegno verso una sortita oscurantista rozza e comunque provocatoria, sia ancora e soprattutto per aver respinto con fermezza e coram populo un'intimidazione che altrimenti sarebbe suonata mortificante non solo per il mondo del cinema, ma proprio per la dignità d'ogni singolo cineasta e d'ogni persona democratica.*

La successiva proiezione del film Corpo d'amore, *d'altronde, non faceva che marcare anche con maggiore pregnanza l'alta moralità civile del gesto di Fabio Carpi. Il film, infatti, già presentato con grande successo la scorsa estate nel corso delle entusiasmanti Giornate del cinema italiano di Venezia (e qui riproposto inopinatamente come un'« anteprima assoluta ») ha suscitato profonda impressione e vasto favore per l'intensità e il rigore di una narrazione tutta giocata su fondamentali elementi psicologici (o, se si vuole, psicanalitici); e per gli obliqui, inquietanti segni tipici di una tormentata condizione esistenziale.* « Corpo d'amore *ha — ebbe infatti a scrivere a suo tempo Ugo Casiraghi — un suo fascino sottile e misterioso che potrebbe fare la sua fortuna presso un pubblico esigente... Il suo tema, la sua situazione plastica, i suoi conflitti sono infatti di una semplicità sconcertante, mentre il dialogo è al limite della dissertazione filologica ».*

Ora, dopo alterne e travagliate vicende, Corpo d'amore *ha trovato finalmente un tramite per la distribuzione sugli schermi normali: il film dovrebbe essere programmato, perciò, nelle maggiori città verso la metà di febbraio e, a nostro parere, è questo un appuntamento al quale gli estimatori del miglior cinema non debbono mancare.*

Sauro Borelli

TELERADIO

radio TV PROGRAMMI

TV nazionale

9,45 Trasmissioni scolastiche
12,30 Sapere
13,00 Ore 13
13,30 Telegiornale
14,00 Una lingua per tutti
Corso di francese
15,00 Trasmissioni scolastiche
17,00 Gira e gioca
Programma per i più piccini
17,30 Telegiornale
17,45 La TV dei ragazzi
« Immagini dal mondo » - « Le avventure di Robin Hood »
18,45 Tuttilibri
19,15 Sapere
19,45 Telegiornale sport
Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 Uomini
Film Regia di Fred Zinnemann Interpreti Marlon Brando, Teresa Wright, Everett Sloane
La drammatica esperienza di un giovane soldato che, durante l'ultimo conflitto, rimane paralizzato alle gambe (e rifiuta di conseguenza ogni menomata dimensione esistenziale) è il perno della vicenda del film che questa sera apre il ciclo dedicato a Marlon Brando. « Uomini » potrebbe anche essere considerato un film in un certo senso «intimista», ma l'amaro riferimento ad un'America sempre in guerra con se stessa e con gli altri è più che sottinteso
22,50 Prima visione
23,00 Telegiornale

TV secondo

21,00 Telegiornale
21,15 I dibattiti del Telegiornale
« La legge Merlin » Un programma di Gastone Favero
22,20 Stagione sinfonica TV
« Il primo classicismo viennese »
Musiche di Wolfgang Amadeus Mozart. Orchestra sinfonica di Vienna diretta da Karl Böhm.

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO - Ore 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 20, 21, 23, 6 Mattutino musicale, 6,42 Almanacco, 6,47 Come e perché 7,45 Leggi e sentenze 8,30 Le canzoni del mattino, 9 Ieri e gli autori; 9,15 Voi ed io 10 Speciale GR, 11,30 Settimana corta, 12,44 Made in Italy, 13,15 Hit Parade, 13,45 Spazio libero, 14 Zibaldone italiano, 15,10 Per voi giovani, 16,40 Ragazzi insieme, 17 Il girasole 19,10 Italia che lavora 19,25 Momento musicale, 20,20 Andata e ritorno, 21,15 L'Approdo, 21,45 Auditorium 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, 18,30, 19,30, 22,30, 24, 6 Il mattiniere; 7,40: Buongiorno; 8,14 Tre motivi per te; 8,40: Galleria del melodramma; 9,15: Suoni e colori dell'orchestra; 9,35: Una musica in casa nostra; 9,50: Sister Carrie di Theodore Dreiser; 10,05: Canzoni per tutti; 10,35: Dalla vostra parte; 12,10: Trasmissioni regionali; 12,40: Alto gradimento; 13,35: Passeggiando fra le note; 13,50: Come e perché, 14 Su di giri; 14,30: Trasmissioni regionali; 15: Punto interrogativo; 15,40: Cararai; 17,30: Speciale GR; 17,45: Chiamate Roma 3131; 19,55. Canzoni senza pensieri; 20,10 Programma Fabrizi; 20 e 50: Supersonic; 22,43 Il facchino; 23,05: Jazz dal vivo, 23,25 Musica leggera

TERZO PROGRAMMA

Ore 9,25: Trasmissioni speciali, 10. Concerto di apertura; 11 La Radio per le Scuole; 11,40 Musiche italiane d'oggi; 12,15 La musica nel tempo; 13,30: Intermezzo, 14,30 Polifonia; 15: Il Novecento storico, 15,25: Acis and Galathea, musica di Georg Friedrich Haendel; 17,35: Fogli d'album: 17,45: Scuola materna; 18: Notizie del Terzo; 18,45: Piccolo pianeta; 19,15. Concerto di ogni sera; 20: Il melodramma in discoteca; 21: Il giornale del Terzo, Sette arti; 21,30: Le diavolerie di Alessandro Fersen.

Televisione svizzera

Ore 18,10 Per i bambini: Ghirigoro - Piccolo pinguino scompare (a colori). I due coniglietti (a colori), 19,05: Telegiornale; 19,15: Il sapore dell'oro; 19,40. Obiettivo sport; 20,20: Telegiornale; 20,40: I cari bugiardi (a colori); 21,10: Enciclopedia TV: Le maschere italiane: Processo a Brighella (a colori); 22: In Eurovisione da Londra: Fanfare for Europe (a colori); 22,30: Gli anni delle locuste (a colori); 23,10: Telegiornale.

Televisione Capodistria

Ore 20 L'angolino dei ragazzi - Cartoni animati della serie « Una risata in testa » (a colori); 20,15: Telegiornale, 20,30 Musicalmente - « Ray Anthony show » - Spettacolo musicale (a colori); 21,20 Cinenotes - « In barca a Vienna » - IV puntata - Documentario (a colori).

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

Anche in Germania se ne discute

Il treno per evitare il caos

Però pure tra i sostenitori della ferrovia non c'è accordo sui sistemi da adottare - Intanto i problemi si aggravano

Nessuno può più contestare che l'automobile, l'automezzo in generale non ha risolto le necessità del traffico, che, anzi, al contrario, potrebbe essere imputato di avere più o meno parzialmente contribuito a paralizzarlo. L'avvenire è quindi fra aereo e treno. Vale a dire: ritorno al treno potente e veloce e quindi rinnovato nella sua struttura tecnica, o aereo che possa essere utilizzato anche su brevi distanze con gli « airbus »?

La disputa — soprattutto in Germania — ha raggiunto fasi anche accese e persino all'interno della stessa corrente, cioè all'interno dei sostenitori della ferrovia, fra tradizionalisti (ruotarotaia) e innovatori (turbina a gas, cuscinetto d'aria, sospensione magnetica).

Non è una disputa singolare, è anzi comune anche ad altri Paesi. Il fatto positivo è che la si affronti in termini complessivi e in rapporto agli altri mezzi di comunicazione. Ma la preoccupazione è ancora tutta sul piano teorico.

Insomma anche l'efficientissima Germania si è accorta di essere stata superata dallo sviluppo caotico, non pianificato, non previsto, non incanalato del traffico e oggi cerca di recuperare il tempo perduto trovandosi però in una stretta che le impedisce di ricercare rapidamente una soluzione. Infatti la Germania federale ha pianificato lo sviluppo della rete autostradale fino al 1985 e in questo piano di investimento è tanto impegnata da poter difficilmente stornare fondi a favore di una scelta diversa, che oltretutto lascerebbe incompiuto un piano per non affrontarne radicalmente un altro.

Ma certo la soluzione ai mali del traffico è irreversibilmente riaffidata alle ferrovie. Su questo paiono non esserci dubbi nemmeno nella Repubblica federale tedesca, tanto che si stanno progettando linee che possano sopportare, sempre su rotaia, velocità di 300 chilometri orari. Ma si è ai primi esperimenti, tanto che si comincia adesso soltanto a creare un tratto di linea adatta a sopportare velocità dell'ordine dei 300 fino a un massimo di 350 chilometri orari.

La prima pietra di questa linea è stata posta a Elze a sud di Hannover mentre da un'altra parte, non si sa ancora dove, dovrebbe essere creata una linea che permetta uno sviluppo di 500 chilometri orari della velocità ferroviaria.

Ma complessivamente, tutto è ancora in fase di progetto anche se esiste una società che si occupa dello studio del rinnovamento, anche drastico, del sistema ferroviario. Secondo questa società la Germania federale dovrebbe essere percorsa da una linea che traccia una specie di ampio « otto » in modo da poter collegare tutti i centri principali del Paese. Non più però un sistema a binari, ma un sistema di convogli velocissimi a cuscinetto d'aria o a sospensione magnetica, sistema, quest'ultimo nettamente preferito dalla tecnica tedesca.

Questo progetto si scontra tuttavia e subito con le condizioni del traffico internazionale. I singoli Paesi, pur all'interno della Comunità europea, non trovano un accordo sulla scelta del sistema ferroviario dell'avvenire e se ognuno dovesse procedere per conto proprio ci si ritroverebbe con tanti sistemi ferroviari chiusi all'interno dei confini dei singoli Stati. E qui sembrano avere ragione i tradizionalisti, quelli che dicono di non scartare ancora la rotaia, ma di potenziare il sistema permettendo uno sviluppo di alte velocità e assicurando, in breve tempo, il raggiungimento di una velocità « sicura » di 300 chilometri orari.

Ad un convegno svoltosi ad Hannover « si è fatto il primo passo per trovare una soluzione ottimale per i futuri sistemi di comunicazione », ha detto un partecipante, ma, sembra ribattergli un alto funzionario delle Ferrovie federali, « noi stiamo iniziando con 15 anni di ritardo ». E infatti solo nel 1974 pare che i tecnici siano pronti a tentare qualche esperimento, dal momento che hanno « raccomandato » che per quella data sia pronta la linea di prova per le alte velocità ruota-rotaia a Donauried, vicino ad Augusta indipendentemente dalla preparazione della « pista » di Elze.

Il che dimostra come, tra avveniristi che fuggono in avanti e tradizionalisti sempre superati e sorpresi dai tempi, lo sviluppo ferroviario sia bloccato mentre aumenta il caos nei traffici e nelle città.

A. SC.

Le strade Il traffico

La guerra ai rumori dei jets di linea

La « commissione di studio sui problemi derivanti dal rumore dei veicoli commerciali » insediata presso il ministero dei Lavori pubblici, suddivisa in due sottocommissioni, ha già presentato alcune proposte tecniche per proteggere dal crescente rumore dei jets le zone aeroportuali. Ora tali proposte dovranno essere reintegrate sotto l'aspetto giuridico. Ecco alcune delle questioni prese in esame: i limiti minimi delle estensioni delle zone aeroportuali; la creazione delle cosiddette zone cuscinetto destinate a particolare impiego fra gli aerodromi e la zona urbana; le norme di insonorizzazione per le zone intorno agli aeroporti.

■ A primavera, se le ultime formalità e le ultime messe a punto non creeranno qualche altro ostacolo, dovrebbero iniziare i lavori per il traforo autostradale del Frejus. I lavori, sempre secondo i progetti dovrebbero durare cinque anni, così suddivisi: un anno per i lavori di protezione esterna; tre per il traforo vero e proprio; uno per i lavori di protezione interna. Se tutto andrà bene, nel 1978 dovrebbe essere pronta ogni cosa. Queste le particolarità del traforo: lunghezza 12.800 metri, larghezza 10 metri, 1800 veicoli l'ora potranno così passare dalle valli di Maurienne in Francia, a quella di Susa in Italia.

■ 448 milioni di passeggeri sono stati trasportati in aereo nel corso del 1972 in 124 Stati. Una cifra record. Rispetto all'anno precedente si è avuto un incremento del 10 per cento.

■ La Gran Bretagna avrà una sola società aerea di bandiera, avendo provveduto a unificare BEA e BOAC in un'unica compagnia che si chiamerà BA (British Airways). La decisione è stata approvata dal ministero degli Affari aerospaziali

Una « vettura di prestigio » si aggiunge alla gamma 160-180

La Chrysler presenta una «2 litri» progettata con cambio automatico

Il motore è quello, con alesaggio e cilindrata totale aumentati, della 180 - Le differenze nel propulsore, nella trasmissione e nell'equipaggiamento

Alla Chrysler 160-180 si aggiungerà il mese venturo, quando la vettura sarà presentata in Francia, un nuovo modello di prestigio: la Chrysler « 2 litri ». Oltre che delle qualità di prestazioni, di comfort e di sicurezza delle versioni già note, la « 2 litri » — informa la Casa — dispone in aggiunta di una meccanica evoluta e di un grado di finizione e di equipaggiamento particolarmente elevato. Per la prima volta, infatti, una vettura di questa cilindrata è stata progettata all'origine con una trasmissione interamente automatica, segno che la Casa franco-americana prevede un aumento costante, anche in Europa, della richiesta di vetture con cambio automatico.

Ne risulta un prodotto dalla meccanica omogenea, studiata in funzione della adozione dell'automatismo. La « 2 litri » unisce infatti tutti i vantaggi che la guida di una « automatica » può procurare, con le prestazioni elevate della Chrysler 180 a cambio meccanico. La vettura, quindi, dovrebbe offrire maneggevolezza, accelerazione costante agli avii, deconcentrazione nel traffico e grande silenziosità di funzionamento, senza alcun sacrificio di prestazioni grazie all'adozione di un nuovo motore la cui cilindrata è aumentata del 9,4% rispetto a quello della Chrysler 180.

Ma a proposito di cambio automatico, sarà opportuno ricordare che la Simca, oggi Chrysler France, aveva precorso i tempi in Europa nel campo delle trasmissioni automatiche offrendole in opzione già dalla fine del 1965, ed estendendo poi questo equipaggiamento a richiesta su tutta la gamma dei suoi prodotti.

Oggi, adottando di serie sulla « 2 litri » un cambio automatico Chrysler A904, largamente dimensionato per la vettura e il cui funzionamento è di una garanzia assoluta, un nuovo passo avanti è stato compiuto dalla Chrysler France, proponendo l'automatismo all'origine.

Oltre che di un gruppo motopropulsore particolare e di un equipaggiamento — almeno stando alle fotografie — decisamente lussuoso, la « 2 litri » è stata dotata di perfezionamenti meccanici che, se pure poco visibili, contribuiscono a raffinarne le sospensioni, la insonorizzazione e il comfort di guida.

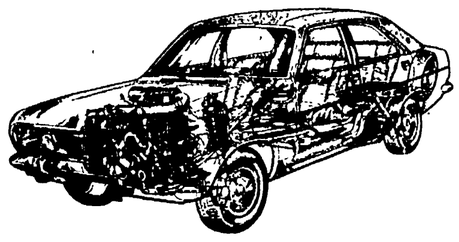
La nuova Chrysler « 2 litri » presenta, rispetto alla Chrysler 180, le seguenti particolarità.

MOTORE: Identificato dalla sigla 7T2, è concepito tecnicamente come quello della Chrysler 180, ma la cilindrata passa da 1812 a 1981 cc. Questo incremento di 169 cc è ottenuto grazie ad un maggior alesaggio, che passa da 87,7 a 91,7 mm. Le dimensioni del blocco cilindri erano state previste all'origine con dei margini tali da poter consentire questa operazione, d'altronde già attuata sui motori da competizione Simca CG/MC, che hanno ben resistito anche con potenza doppia rispetto a quella d'origine. L'equipaggiamento del motore è simile a quello della Chrysler 180; ovviamente le tarature dei sistemi di accensione e di carburazione sono state adattate al tipo particolare di trasmissione.

TRASMISSIONE: Si compone di un cambio automatico Chrysler tipo A904, di un albero di trasmissione in 2 parti e di un ponte posteriore equipaggiato di una coppia a dentatura ipoide con un rapporto di 11 x 43. L'insieme della scatola cambio-convertitore di coppia, regolazione idraulica e leva selettrice è simile a quello delle Chrysler 160-180 automatiche. Ma il regime di variazione delle gamme dei rapporti è stato adattato al nuovo motore di 110 CV DIN, al fine di permettere accelerazioni più rapide. La scelta di un nuovo rapporto al ponte posteriore tiene conto dell'adozione di ruote di maggior diametro, 14 pollici anzichè 13. I pneumatici sono 175HR14. I cerchi, traforati, montano coppe di nuovo tipo.

EQUIPAGGIAMENTO: All'esterno la Chrysler «2 litri » è identificata da monogrammi anteriori e posteriori e dalla scritta « automatique » sul cofano posteriore. Il tetto ricoperto in vinile è offerto di serie. Lo equipaggiamento elettrico è completato da due fari a lunga portata sistemati nella parte rientrante della calandra. All'interno i sedili anteriori sono di un tipo e di un disegno completamente nuovi. Gli schienali più avvolgenti consentono un maggior comfort in curva e la loro altezza è stata ridotta di 4 cm per aumentare la visibilità all'indietro, senza perderne in comfort e in sicurezza. Nella parte posteriore degli schienali sono state ricavate tasche portaoggetti.

Non sono stati ancora fissati il prezzo e la data di introduzione della nuova vettura sul mercato italiano.

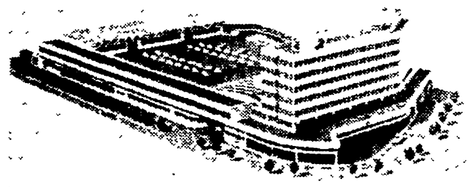


La nuova Chrysler « 2L » e, nel disegno in alto, una trasparenza della vettura che mette in risalto la disposizione degli organi meccanici.

Inaugurata a Roma

Nuova sede per la Mercedes-Benz

I successi di vendita della Casa tedesca spiegano l'espansione degli impianti



In Italia circolano oltre 60 mila automobili Mercedes; nel solo triennio 1970-'72 ne sono state immatricolate circa 31 mila e ciò ha fatto sì che l'Italia sia diventata per la Casa di Stoccarda il più importante mercato europeo di esportazione, secondo soltanto, nel mondo, a quello degli Stati Uniti.

Si spiega quindi perchè la Società Autostar, che importa le automobili ed i veicoli industriali Mercedes-Benz, abbia inaugurato a Roma, sulla via Salaria, una sede grandiosa per l'area utilizzata (28 mila metri quadrati) per la superficie coperta (10 mila metri quadrati) per la razionalità e la modernità degli uffici e degli impianti per l'assistenza ai clienti: i successi di vendita sino ad oggi realizzati hanno consentito investimenti considerevoli ed hanno reso al tempo stesso necessario un considerevole potenziamento della struttura assistenziale della Casa tedesca in Italia.

Nella nuova sede centrale della via Salaria sono state installate le più sofisticate attrezzature per il controllo e la revisione dei veicoli: dai simulatori elettronici di marcia, ai banchi prova motori, alla sala di revisione delle trasmissioni automatiche, agli impianti per il controllo dei sistemi frenanti.

La sede di Roma dell'Autostar non è, comunque, che un esempio del potenziamento dell'organizzazione Mercedes; è infatti in costruzione anche una nuova sede milanese che sarà seconda a quella romana solo per la superficie utilizzata.

Nelle foto: in alto una veduta della nuova sede in Roma; in basso il « plastico » della sede in costruzione a Milano.

Un pratico veicolo da lavoro a prezzo interessante

Si chiama «Canguro» la nuova Simca per trasporto leggero

Consente un volume di carico di 2,6 metri cubi - Può raggiungere i 120 chilometri orari - Utilizza carburante « normale »

La Chrysler ha introdotto sul mercato italiano un veicolo utilitario leggero dalle numerose possibilità di impiego: la Simca 1100 « Canguro », un furgone a cassone rialzato.

Il « Canguro » utilizza gli elementi meccanici della Simca 1100, la vettura più venduta in Francia nel 1972, grazie alle sue qualità di tenuta di strada, economia di esercizio, robustezza e sicurezza.

Di una lunghezza vicina a quella delle berline (4 m.), il « Canguro » occupa soltanto una superficie di 6,35 m². Il carico utile è di 485 kg., guidatore compreso, e il cassone rialzato offre un volume netto di carico di 2,6 mc, cioè 1 mc in più della Simca 1100 Commerciale.

Il «Canguro» trova il suo impiego di elezione nelle consegne rapide di merce a domicilio, grazie anche alla estrema semplicità con la quale è possibile effettuare le operazioni di carico e scarico.

Inoltre, qualunque sia il suo impiego e la sua destinazione, la Simca 1100 «Canguro» costituisce anche un valido supporto pubblicitario per l'azienda che l'utilizza.

La Simca 1100 « Canguro » viene offerta in vendita al pubblico a un prezzo estremamente interessante: Lire 999.000 (IVA 12 per cento compresa).

In opzione, e con un supplemento di prezzo di Lire 35.000 la Simca 1100 « Canguro » può essere fornita con finestratura laterale, anzichè con le pareti in lamiera, del tipo cioè che si vede nella fotografia. Il « Canguro » differisce dalla Simca 1100 Commerciale per l'adozione di una nuova carrozzeria a fianchi sopraelevati, che sostituiscono i pannelli laterali lamierati su struttura in profilati.

Il motore è un 4 cilindri 1118 cmc il cui tasso di compressione di 8,2/1 consente l'uso di carburante normale. Il cambio è quello della berlina, ma il rapporto al ponte è più demoltiplicato, cioè 16 x 65 (4,062/1). Con questo ponte la nuova Simca 1100 «Canguro» risponde alle norme europee di partenza a pieno carico su una pendenza del 16 per cento; e può raggiungere i 120 km/h. I freni sono quelli della 1100 Commerciale: un servofreno è montato di serie.

La carrozzeria, interamente metallica, è completata nella parte posteriore da una porta a doppio battente vetrato che si apre a 180 gradi e libera totalmente l'apertura. La targa è sistemata sul battente sinistro della porta. L'apertura dei battenti può essere limitata a 90°.

I sedili della cabina sono del tipo impiegato sulla 1100 LS. Sono previsti quattro punti di ancoraggio per le cinture di sicurezza, e una griglia di separazione tra la cabina e il vano di carico, convenientemente illuminato.

Le superfici laterali del cassone possono facilmente riportare delle scritte pubblicitarie, dipinte sia direttamente sul cassone, sia sui pannelli amovibili.

Aumentata la voce «furto» dell'assicurazione

Gli automobilisti italiani che si assicureranno (o che rinnoveranno il contratto assicurativo) contro il furto dei loro autoveicoli pagheranno da un minimo di 8-10 mila ad un massimo di 30 mila lire all'anno, contro un minimo di 5 mila ed un massimo di 15 mila lire pagati finora in premi assicurativi, per tale « copertura ».

A partire dal primo gennaio sono state applicate infatti dalle compagnie di assicurazione aderenti all'ANIA le nuove tariffe.

Per quanto riguarda in particolare il settore automobilistico, il più importante per numero di utenti e di assicurati, le nuove tariffe fanno capo a tre polizze-tipo e a tre diverse « categorie provinciali » e cioè rispettivamente: 1) province dove il « furto di autoveicoli è frequentissimo »; 2) province dove « è frequente »; 3) province infine dove « è meno frequente ».

Meno morti e feriti a novembre

Gli incidenti stradali avvenuti a novembre hanno provocato meno morti e meno feriti di quelli registrati nel novembre 1971. In particolare i morti sono stati 919 (—2% rispetto al novembre 1971) ed i feriti 21 mila 969 (—2,3%).

Le conseguenze degli incidenti, in base ai dati comunicati dall'ISTAT, mostrano un bilancio meno pesante, malgrado il numero dei sinistri sia in aumento. (28.045 con un incremento dell'1,4%).

Meno confortante è la situazione nei primi 11 mesi dell'anno. Da gennaio a novembre, infatti gli incidenti sono stati 237.959, con un aumento del 2,9% rispetto al corrispondente periodo del 1971; i morti risultano 7.772 (+4,4%) ed i feriti 191 mila 880 (+5,1%).

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**