Il ciclo di film con Philipe avviato in questi giorni alla TV

Lo zolfo di Gérard

Il grande attore seppe, nel vivo della propria ricerca, apprendere la necessità della battaglia contro l'oppressione, della rivolta contro il potere - Una straordinaria vicenda della cultura e della fantasia nel nostro tempo Continua, nei confronti dei suoi film, la manomissione censoria - Da Autant-Lara a Buñuel a Joris Ivens

Per ben tre volte il diavolo ritorna nei titoli dei film di Gérard Philipe: Il diavolo in corpo, La bellezza del diavolo, L'uomo e il diavolo, *per non dire della sua regìa-interpretazione della leggenda di Till Eulenspiegel chiamata, nell'edizione italiana,* Le diavolerie di Till. *Pura coincidenza, o veramente zolfo e piè forcuto si celevano dietro la immagine indimenticabile dell'attore che fu gloria della Francia e — per un decennio — incanto degli spettatori di tutto il mondo? Quale stregoneria lo guidava, a quale stregoneria tendeva? in altre parole, che nomi hanno oggi i demoni evocati, gioiosamente o dolorosamente, da questo modernissimo esorcizzatore del teatro e del cinema?*

Alla domanda potrebbe rispondere il ciclo avviato in questi giorni dalla televisione, che riesamina le interpretazioni di Philipe dal suo quarto film, Il diavolo in corpo *(1947), che gli diede la fama, al penultimo,* L'isola che scotta *(1959) girato al Messico sotto la regìa di Luis Buñuel. Nulla rimane purtroppo del suo lavoro teatrale, cominciato già nel 1942, quando Gérad aveva solo vent'anni, e che lo aveva reso grande sulla scena prima ancora che sullo schermo. Nulla, salvo alcuni documentari di Agnès Varda e altri registi sul Thèâtre National Populaire di Jean Vilar dove dal 1951 era passato a recitare, e che lo riprendono nelle vesti di Rodrigo de Vivar detto il Cid, e del principe di Homburg.*

La stregoneria di Philipe era a prima vista una sola, la sua giovinezza di volto e di corpo che lo faceva luminosamente puro, commovente e spavaldo. Un volto da poeta e da moschettiere. Un fisico da eterno studente, con arguzie sornione e effimere esaltazioni. E insieme l'armonia dell'attore pazzamente innamorato del suo mestiere, che gli offriva molte vite e quindi gli dava meglio la possibilità di abbracciare la vita. Ma non era tutto, perchè Philipre possedeva suggestioni più riposte, che Gian Luigi Rondi non può chiarire completamente nella sua rassegna TV intitolandola «Il fascino dell'attore». Il fascino dell'uomo Philipe non è minore, ed è più variegato, laborioso, persino avventuroso.

Philipe, dapprima politicamente disimpegnato, impara nel proprio mestiere la necessità della battaglia di cultura. La esplica agli inizi reagendo fin dove può a una divizzazione che cerca di imprigionarlo, e non gli riesce difficile perchè tra le sue doti artistiche c'è la capacità — non solo la volontà — d'un repertorio immenso, anche al di fuori degli indirizzi classici e teatral-letterari. Si accorge dalle reazioni forsennate e sciovinistiche a Il diavolo in corpo *che il cinema va fatto col talento e in pari tempo col coraggio; e la circostanza che almeno sette dei suoi film dopo quello si scontrino duramente ora col governo, ora con i produttori, ora con la censura, spesso con tutt'e tre insieme, dimostra abbastanza chiaramente da quale parte il giovane attore si sia schierato. Determinante è poi la collaborazione al T.N.P., organismo artistico di comunicazione (non divulgazione!) popolare a larghissimo raggio negli anni Cinquanta in Francia. Da quel momento Philipe diventa un operatore culturale marxista, partecipa alle manifestazioni sindacali e di partito, è ospite festeggiato degli Stati socialisti. Sua ambizione è a quell'epoca affrontare la regìa cinematografica. In Francia i produttori nicchiano, preferiscono non allargare il campo d'azione di un artista di cui tollerano le convinzioni considerandole bizzarrie d'un folletto troppo viziato. Solo nel 1956, grazie a Joris Ivens e alla società DEFA di Berlino Est, che propone la coproduzione all'Ariane di Parigi, Gérard riesce a realizzare il suo desiderio e a dirigere insieme a Ivens, in Svezia e Olanda,* Le diavolerie di Till, *di cui naturalmente è anche protagonista. Forse i due temperamenti, Ivens e Philipe, non sono del tutto sincroni; insorgono delle divergenze. Ma, a monte del film, l'Eulenspiegel che fingendosi giullare solleva la popolazione di Fiandra contro l'occupatore spagnolo è un folletto con i doveri di un partigiano, su cui i realizzatori sono sostanzialmente d'accordo. Significativamente Jean Vilar si affianca all'impresa interpretando il piccolo ruolo del duca d'Alba.*

Ecco dunque uno dei modi in cui Philipe poteva essere «diavolesco». L'altro è quello che abbiamo appena rivisto in televisione, l'amore caparbio e immaginoso, totale e abbagliato, del Diavolo in corpo *di Claude Autant-Lara. La contestazione è interna, come oppressa dalla piena della passione, ma nei suoi termini quasi romantici sembra voglia travalicare persino il testo di Raymond Radiguet, facendo — come dire? — del cinismo sul cinismo. Contro il «privilegio» di essere padre (e il Franco del film ha un buon padre), contro il «privilegio» di essere combattente (e anche il sottufficiale marito di Marta è un galantuomo), tra bandiere e campane che celebrano la fine della guerra, il Gérard Philipe che vediamo ha saltato tutte le regole, si aggira con smaniosa infelicità là dove non ci sarà più pace, libero e alieno «cittadino d'amore» come si può essere cittadini del mondo. La malinconia è un vezzo, ma la tristezza è una conquista. Questo trapasso non l'abbiamo mai colto così perfettamente in un giovane attore del cinema, prima o dopo Philipe, neppure nella famosa sequenza di James Dean rannicchiato sul tetto del vagone per Salinas in* La valle dell'Eden.

Non stupisce che su Il diavolo in corpo *sia caduta subito l'accusa di disfattismo e oscenità. L'abbiamo già scritto altrove:* Il diavolo in corpo *è un film contro la guerra, della stessa dignità di* All'ovest niente di nuovo. *Quanto all'accusa di oscenità il tempo ha fatto giustizia. La famosa sequenza dell'obiettivo che gira dietro la testata del letto dove i due amanti si uniscono, e finisce sulle fiamme del caminetto, è oggi (ci avrete fatto caso) il solo passaggio antiquato, anche tecnicamente, dell'intero film.*

Del resto non rallegriamoci troppo. Il diavolo in corpo *è stato proiettato alla nostra televisione, ma almeno in quattro serate su sette, della retrospettiva Philipe, si tratterà quasi certamente di film mutilati. Sono i vecchi tagli perpetrati in passato dalla censura e dai noleggiatori, che probabilmente nessuno può reintegrare e che nessuno, pensiamo, denuncerà nella presentazione delle singole opere. Le manomissioni di quindici, venti anni fa vengono tenute per buone ancor oggi. L'edizione italiana de* Gli orgogliosi *(1953) di Yves Allégret era sforbiciata; quella di* L'isola che scotta, *ridotta all'osso. Eppure lo consideriamo un Buñuel interessante, che introduce in certo senso al capolavoro di* Viridiana: *il tema appare lo stesso: l'apostolato individuale, idealistico e riformista non serve alla causa rivoluzionaria e viene piegato ai suoi fini dall'oppressore.*

Il colmo dell'impudenza nelle operazioni di repressione clericale è toccato comunque a L'uomo e il diavolo *(1954), ancora di Autant-Lara. Pur nell'ipotesi che il materiale scartato esista ancora, si sentirà la TV di ripristinare i novanta minuti sottratti all'originale?* L'uomo e il diavolo *è, per chi non lo sapesse,* Le rouge et le noir *di Stendhal. Durava, così come Autant-Lara l'aveva girato dopo undici anni di lotta con i produttori, tre ore e un quarto, una lunghezza non comune ma legittima per la trasposizione di un tesoro letterario d'oltre cinquecento pagine. Fiutando il pericolo, il regista francese scrisse nel gennaio '54 una lettera ai coproduttori romani scongiurando di non snaturare la pellicola con tagli. La risposta fu quella che abbiamo appena detto. E, poichè a volte i dettagli infimi restano i più eloquenti, sapete perchè anche il titolo, in Italia, fu mutato? Perchè troppo somigliante a* Rosso e nero, *nota rivista radiofonica dell'epoca. Così Stendhal, Autant-Lara e Philipe hanno dovuto cedere il campo anche ai diritti di Garinei e Giovannini.*

Ora cominciamo a capire che il diavolo c'entra davvero nella storia dell'attore Gérard Philipe, e di quale diavolo si tratti. Dalla parte di Philipe saltella il diavolo della carne e della rivolta, ma contro di lui si erge il demone del potere. Quello stesso che in La bellezza del diavolo *(1948) di René Clair offre al Faust-Philipe il dominio del mondo sotto forma di bomba atomica. Ma la sommossa popolare distrugge il patto. Di solito non troviamo molto furor di popolo nei film del gentile Clair. Si vede che la presenza di Gérard Philipe costituì in quel momento uno stimolo preciso.*

Clair e Philipe lavorano ancora insieme in Le belle della notte *(1952) e* Grandi manovre *(1955). Per dirigere Gérard, Clair affronta anche una delle sue rarissime regìe taetrali:* Non si scherza con l'amore *di Musset (1959). E' tra le ultime apparizioni di Philipe. Muore dieci mesi dopo, trentasettenne, già minato da qualche tempo, ma — per il mondo — all'improvviso, di netto, come si spezza una spada.*

*Tra piroette e veleni, la sua via è stata meno piana di quanto la sua «carriera» possa dire. Da Fanfan la Tulipe, l'eroe del film di Christian-Jaque (1952) i suoi eroi erano diventati via via più consapevoli. Ma gli piacevano anche altre maschere, che gli davano modo d'invecchiare dentro, con psicologie tortuose, grette e maligne (*Le donne degli altri, *1957:* Il giocatore, *1958). Fu, purtroppo, il suo solo modo d'invecchiare, e forse la sua maniera di sentirsi infelice. Nessun attore è stato più vinto e più vincitore di lui.*

Ma quando poteva, sceglieva la felicità, non credeva nè alla dissoluzione, nè al diavolo, nè al potere. Al potere, per proprio conto, aveva già portato la fantasia. Nei giorni della Comune di Parigi sarebbe stato uno dei nomi eletti dal popolo: «Chi si occuperà delle munizioni?». «Un autore di canzoni, Jean-Baptiste Clément». «Chi delle Belle Arti?» «Courbet». «Chi sarà ministro dell'informazione?» «Verlaine».

Sentite come suona bene: «Chi si occuperà della fantasia?» «Gérard Philipe».

Tino Ranieri

Gérard Philipe con Anouk Aimée in una inquadratura di «Montparnasse 19», un film sul pittore Modigliani.

TELERADIO

radio TV PROGRAMMI

radio

TV nazionale

18,15 Tuttocirco
Programma per i più piccini
18,45 La TV dei ragazzi
«Immagini dal mondo» - «Ragazzo di periferia»
19,50 Telegiornale sport
Cronache italiane
20,30 Telegiornale
21,00 La bellezza del diavolo
Film. Regia di René Clair. Interpreti: Gerard Philipe, Michel Simon, Nicole Besnard, Paolo Stoppa, Simone Valere, Carlo Ninchi. La rassegna dedicata a Gérard Philipe prosegue con questo film che René Clair diresse nel 1949, all'insegna del mito di Faust rivisitato in termini moderni: una favola che rivendica l'umanità venduta alla scienza. L'incontro tra il grande cineasta e il giovane prestigioso attore conduce ad una opera limpida, circoscritta nei termini di un messaggio estremamente chiaro, immediato e perentorio. Clair come sempre sceglie la via dell'ottimismo e la angoscia per i disastri della atomica viene corrisposta dalla cieca fiducia nelle intrinseche capacità di salvezza dell'uomo
22,50 Prima visione
23,00 Telegiornale

TV secondo

21,00 Telegiornale
21,15 Incontri
«Un'ora con Bruno Maderna: musica, specchio della società». Un servizio di Sergio Biamonte e Giuseppe Sibilla (Replica)
22,15 Rassegna di balletti
«Carmen» di George Bizet. «Suite all'opera» di Rodion Scedrin. Interpreti: Maya Plissetskaya, Natalia Kasatkin, Nikolai Fadeiechev, Alexandre Lavremiouk. Realizzazione di Vadim Derbenev

radio

PRIMO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO: ore 7, 8, 12, 13, 14, 17, 20, 23. - Ore 6,05: Mattutino musicale; 6,51: Almanacco; 8,30: Canzoni; 9: 45 o 33 purchè giri; 9,15: Voi ed Io; 11,30: Quarto programma; 12,44: Sempre, sempre, sempre; 13,20: Hit Parade; 14,10: Corsia preferenziale; 15: Per voi giovani; 17,05: Il girasole; 18,55: Country and western; 19,25: Banda... che passione! 20,20: Concerto; 21,40: Le nostre orchestre di musica leggera; 22,20: Andata e ritorno.

SECONDO PROGRAMMA

GIORNALE RADIO: ore 6,30, 7,30, 8,30, 10,30, 12,30, 13,30, 16,30, 17,30, 18,30, 19,30, 22,30. - Ore 6: Il mattiniere; 7,40: Buongiorno; 8,14: Tutto ritmo; 8,40: Come e perchè; 8,54: Melodramma; 9,35: Senti che musica?; 9,50: «La figlia della portinaia»; 10,05: Canzoni per tutti; 10,35: Special oggi con Corrado; 12,10: Regionali; 12,40: Alto gradimento; 13,35: Ma vogliamo scherzare?; 13,50: Come e perchè; 14: Su di giri; 14,50: Regionali; 15: «I vecchi e i giovani»; 15,30: Intermezzo musicale; 15,45: Cararai; 17,35: Offerta speciale; 19,55: Viva la musica; 20,10: Andata e ritorno; 20,50: Supersonic; 22,43: Jazz Italiano; 23,05: Musica leggera.

TERZO PROGRAMMA

Ore 9,30: Benvenuto in Italia; 10: Concerto; 11: Le suites francesi; 11,40: Musiche italiane; 12,15: La musica nel tempo; 13,30: Intermezzo; 14,30: Polifonia; 15: Il momento storico; 16: «Il ballo delle ingrate»; 17,15: Concerto; 17,20: Concerto del sestetto; 17,50: Il mangiatempo; 18: Le suites francesi; 18,45: Antichi organi; 19,15: Concerto serale; 20,15: Incontri musicali; 21: Giornale del Terzo; 21 e 30: «Il bugiardo».

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

Televisione svizzera

Ore 18,25: Per i bambini: Quando sarò grande, Il castello di carte (a colori); 19,05: Telegiornale (a colori); 19,15: Zio Lorict e Francesco per l'ultima volta (a colori); 19,45: Obiettivo sport; 20,20: Telegiornale (a colori); 20,40: Al servizio del male. Telefilm (a colori); 21,30: Enciclopedia TV. Eredità dell'uomo (a colori); 22,10: Musica vaga e artificiosa; 22,25: Telegiornale (a colori).

Televisione jugoslava

Ore 9,40: La TV a scuola; 14,50: Ripetizione della TV a scuola; 17 e 40: Notiziario; 17,45: Marionette; trasmissione per ragazzi; 18,15: La cronaca; 18,30 «Mare e marinai», servizio speciale; 19: Trasmissione per ragazzi; 19,45: Cartoni animati; 20: Telegiornale, 20,30 Carovana: Da Homolja al Danubio; 21,20: Dramma di Mirko Sabolovic; 22,50: Telegiornale.

Televisione Capodistria

Ore 20: L'angolino dei ragazzi: Cartoni animati della serie «Vita allo zoo»; 20,15: Telegiornale; 20 e 30: Musicalmente: Ray Anthony show. Spettacolo musicale (a colori); 21,20: Cirenctes «I polipi». Documentario del ciclo: La sfida del mare (a colori).

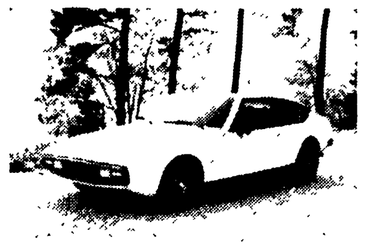
Radio Capodistria

Ore 7: Buon giorno in musica - Programmi Radio e TV; 7,30: Notiziario; 7,40: Buon giorno in musica; 8,30: Ventimila lire per il vostro programma; 9: Melodie in voga; 9,15: E' con noi...; 9,30: Notiziario; 9,35: Intermezzo musicale; 9,45: Vanna, un'amica, tante amiche; 10,15: Di melodia in melodia; 10,30: Ascoltiamoli insieme; 11-13: Musica per voi; 11,30: Giornale radio; 12: Brindiamo con...; 13: Lunedì sport; 13,10: Disco più disco meno; 13,30: Notiziario; 13,40: Mini juke-box; 14: Galleria musicale; 14,45: Longplay club; 15,30: Discorama; 16: Quattro passi con...; 16,30: Notiziario; 16,40: Parata di orchestre; 20 Buona sera in musica; 20,30: Notiziario; 20,40: Palcoscenico operistico: 1. Giuseppe Verdi: Il Trovatore «Che più t'arresti... Tacea la notte placida. Tacea la notte. Deserto sulla terra. Non m'inganno»; 2. Antonin Dvorak: Rusalka - Duetto di Rusalka e l'uomo delle acque, dal primo atto; 3. Richard Wagner: La Walkiria - In gran sopor ti addormirà. Addio di Wotan; 21,30: Chiaroscuri musicali; 22: Canzoni, canzoni...; 22,30: Notiziario; 22,35: Grandi Interpreti: Il Trio Stradivarius.

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Arriva in Italia il coupé Matra-Simca a tre posti e si prepara la

«Bagheera» bimotore



La «U 8» utilizzerà come propulsore una coppia del collaudatissimo 1294 cm³ Simca - Perché la nuova «sportiva» francese ha un prezzo relativamente contenuto - Le prestazioni e le impressioni di guida - L'80 per cento delle parti che compongono la vettura sono le stesse della produzione di serie

Il mese prossimo cominceranno le vendite in Italia della Matra-Simca «Bagheera». La Chrysler Italia ha già fissato il prezzo: 2.999.000 (IVA e trasporto compresi) per la versione «1» e 3.199.000 lire per la versione «2» — che, si prevede, sarà la più richiesta — completa di tutti gli accessori (cerchioni in lega leggera, vetri azzurrati, lunotto termico, ecc). Il prezzo, come si vede, non è certo indifferente eppure alla Chrysler prevedono che la produzione — oltre 16.000 vetture l'anno — non sara in grado di far fronte a tutte le richieste. La ragione, spiegano, è semplice: la «Bagheera» è la prima «sportiva» venduta al prezzo di un *coupé industriale*, vale a dire al prezzo di una macchina di grande serie.

Si sarebbe portati a credere, a questo punto, che alla Matra-Simca abbiano deciso di produrre in perdita, ma ovviamente non è così. Semplicemente, per la costruzione di questa macchina che supera i 180 orari si sono utilizzati in gran parte pezzi della produzione di serie della Chrysler France; e quando si dice in gran parte ci si riferisce ad una percentuale dell'80 per cento. Il motore, ad esempio, è il collaudatissimo Simca da 1294 cm3 e molte delle parti meccaniche sono le stesse della Simca 1100. Si aggiunga che la carrozzeria, su una struttura in acciaio stampato, è in resina poliestere rinforzata da fibre di vetro e si comprenderà perché il prezzo di questa sportiva fuori dell'ordinario può essere stato tanto contenuto.

Un sicuro successo commerciale, quindi? Si direbbe di sì: sia perchè la «Bagheera» sta «andando molto» in Francia dove le vendite sono già cominciate, sia perché una prova su strada della macchina ci ha dato l'impressione che chi potrà permettersi la «Bagheera» ne trarrà non poche soddisfazioni. A parte la linea modernissima e aerodinamica (la vettura ha un coefficiente di penetrazione di 0,33), la soluzione dei tre posti affiancati, oltre che essere originale, consente a tre persone di stare in macchina veramente comode, cosa che non si può dire di tanti coupé 2+2.

D'altra parte anche questa scelta dei tre posti — vincolata dalla posizione «posteriore centrale» del motore — risponde ad una precisa esigenza dell'utenza che considera (60 per cento degli interpellati in una indagine di mercato) i tre posti l'ottimo per una vettura sportiva.

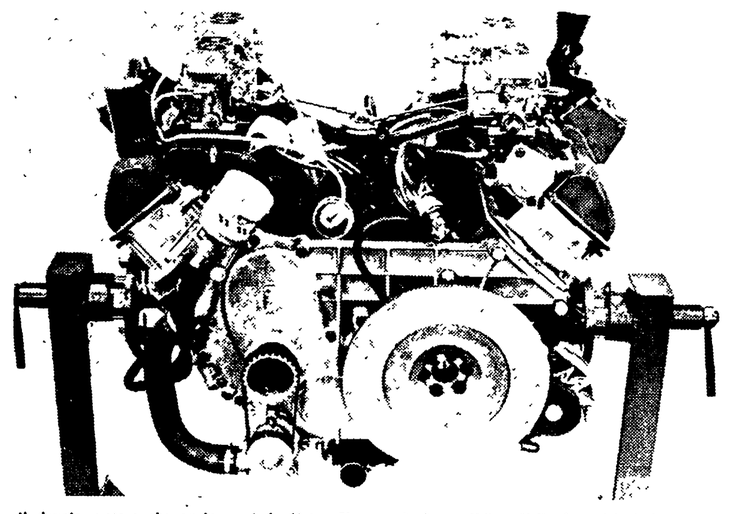
Sulla «Bagheera» i tre posti, si diceva, sono veramente comodi. Dopo la prova diremmo che lo sono sin troppo: è tanto lo spazio davanti ai passeggeri (i sedili dei due passeggeri sono fissi) che si renderà quanto prima necessario dotare la «Bagheera» di un «poggiapiedi», per evitare che gli «ospiti» portino le conseguenze della guida sportiva del pilota. Non basta, infatti, che i passeggeri siano assicurati dalle cinture (di serie) quando la macchina affronta ad elevata velocità curve, controcurve e tornanti, cosa che la «Bagheera può fare grazie alla sua tenuta di strada eccezionale.

La tenuta di strada — oltre che la linea della vettura e la spaziosità dello abitacolo — ci è parsa la principale qualità della «Bagheera» e forse proprio per questo quelli della Chrysler hanno scelto l'Alta Savoia per le prove, anche se le strade di montagna mettono in rilievo un difetto della «Bagheera» che si noterebbe meno in pianura: la limitata potenza del motore (84 CV a 6000 giri al minuto). Grazie alla sua linea aerodinamica e al peso a vuoto di 830 kg la «Bagheera» può infatti raggiungere i 185 chilometri orari e coprire il chilometro con partenza da fermo (con lo uso del cambio che è a quattro rapporti, tutti sincronizzati) in 33,5 secondi, ma è in salita che denuncia i suoi limiti. Limiti, d'altra parte, che la Casa non ignora, tant'è che per chi vuole davvero «correre» anche su strade di montagna è già quasi pronta la soluzione ottimale (e costosa, visto che si parla di 6 milioni di lire) rappresentata dalla Matra-Simca «Bagheera U.8».

Abbiamo potuto vedere un prototipo della «U.8» in occasione delle prove della «Bagheera». Anche per la «U.8» l'ing. Guedon, direttore studi della divisione automobilistica della Matra e che è, come dire, «il padre della Bagheera», è stato vincolato dall'impegno di utilizzare soprattutto parti della produzione di serie. Il risultato è che la «Bagheera U.8» sarà una macchina bimotore, perché il suo propulsore — un 8 cilindri a U di 2588 cm3 di cilindrata — è composto da due gruppi motore (sempre quelli della Simca 1100) affiancati a 82° su un carter di collegamento e sistemati longitudinalmente. I due alberi motore sono collegati tramite una catena silenziosa e l'alimentazione è assicurata da 4 carburatori doppio corpo Weber tipo 36 DCNF.

Naturalmente altre parti della «U.8» sono state modificate in considerazione della potenza quasi raddoppiata e delle prestazioni (velocità massima oltre 230 chilometri orari). Il cambio, ad esempio, è del tipo Porsche a 5 velocità più retromarcia. I freni anteriori e posteriori sono a dischi ventilati con circuito indipedente e ripartitore di frenata. Ruote e pneumatici sono, anteriormente, 185-70 VR 14 e posteriormente 205-70 VR 14. La capacità del serbatoio è di 80 litri.

Le sospensioni, che sulla «Bagheera» sono a barra di torsione, sulla «U.8» saranno del tipo adottato sulle macchine di «Formula 1» ed anche questo fa comprendere a quale tipo di utenti sarà destinata la «U.8». Se la «Bagheera», infatti, può ancora considerarsi una macchina per una piccola famiglia disposta ad accettare la passione sportiva di chi sta al volante, la «U.8» finirà per avere prevalentemente un impiego sportivo, soprattutto in Francia dove i limiti di velocità si vanno facendo sempre più rigorosi.

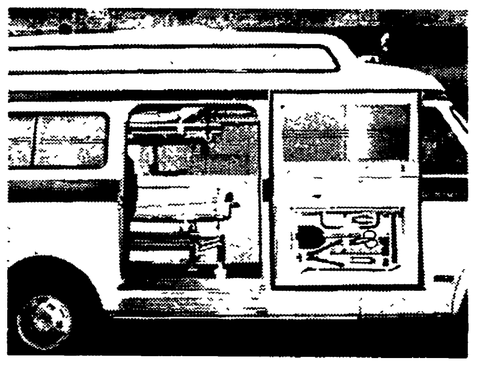


Il doppio motore che equipaggerà la Matra Simca «Bagheera U.8». Nella foto del titolo: a sinistra il prototipo della «U.8», riconoscibile per le feritoie supplementari di raffreddamento sulla parte posteriore della fiancata; a destra il modello che da ottobre sarà in vendita in Italia.

Per i dieci anni della società in Italia

Un'autoambulanza della General Motors

E' stata chiamata «Pellicano» - Studiata per il soccorso agli infortunati della strada



Una vista parziale del «Pellicano» della General Motors. Si notano, nel pannello della portiera di destra, una parte degli attrezzi che vengono utilizzati quando si debba estrarre un ferito dalle lamiere contorte di una automobile.

La General Motors Italia ha festeggiato recentemente i dieci anni di attività. Dieci anni che si chiudono con un bilancio estremamente positivo e che è sintetizzato da queste cifre: 18.468 veicoli venduti nel 1963 e 57.958 (previsione) veicoli venduti nel 1973; 35 300 vetture GM in circolazione in Italia nel 1963 e 315.000 in circolazione nel 1973; concessionari e stazioni di servizio da 92 a 510; fatturato da 7,25 miliardi a 74,38 miliardi.

La ricorrenza ha offerto il destro per una iniziativa che è solo in parte commerciale: la realizzazione di un veicolo-ambulanza (il primo esemplare è stato regalato alla CRI (su telaio Bedford CF concepito per l'assistenza agli infortunati della strada e quindi provvisto di attrezzature che consentono di liberare rapidamente il ferito dalle lamiere che lo imprigionano e di garantirne, per quanto possibile, la sopravvivenza durante il trasporto sino al più vicino ospedale.

Interessanti, sul veicolo-ambulanza, che è stato chiamato «Pellicano», queste attrezzature e particolari:

— la barella «life-lift» che, con un particolare sistema di rulli, consente di caricare il ferito senza toccarlo mediante un «tapis roulant»;

— la disponibilità di un verricello con azionamento idraulico con capacità di traino sino a 15 quintali, di un «cric» a carrello per sollevare sino a due tonnellate, di una fiamma ossidrica e di tutta una completa dotazione di attrezzi quali martello, cesoia per lamiere, pinza, tronchese, seghetto per metalli, badile, tenaglia, ecc.;

— l'ampia disponibilità di spazio: con due infermieri in piedi all'interno, possono essere trasportati sei infortunati, due dei quali su barella, e altri quattro — se colpiti in modo minore — su altrettante poltroncine imbottite (due nella cabina di guida a fianco dell'autista e altri due nel comparto ambulanza);

— la grande capacità delle due bombole dell'impianto di ossigenoterapia, che consente la somministrazione di ossigeno per un periodo di tempo molto lungo;

— una bomboletta portatile di ossigeno per una pronta assistenza al di fuori del veicolo;

— quattro fari di ricerca orientabili, anche tutti nella medesima direzione, per assicurare l'intervento anche durante le ore notturne;

— una serie di piccole installazioni per ottenere la maggior efficacia negli interventi di pronto soccorso, dalle prese supplementari di ossigeno alla predisposizione per il fissaggio e l'utilizzo di apparecchiature sanitarie speciali, quali cardiorianimatori, elettrorespiratori, ecc.;

— un estintore di notevoli dimensioni in grado di spegnere completamente l'incendio di una vettura;

— una serie di apparecchi sanitari, dallo sfigmanometro a mercurio al rianimatore manuale completo di maschera con cuscinetto abbassalingua, dallo aspiratore di corpi estranei che ostacolano la respirazione alle attrezzature per la cura di fratture, per i flaconi di plasma, e via dicendo.

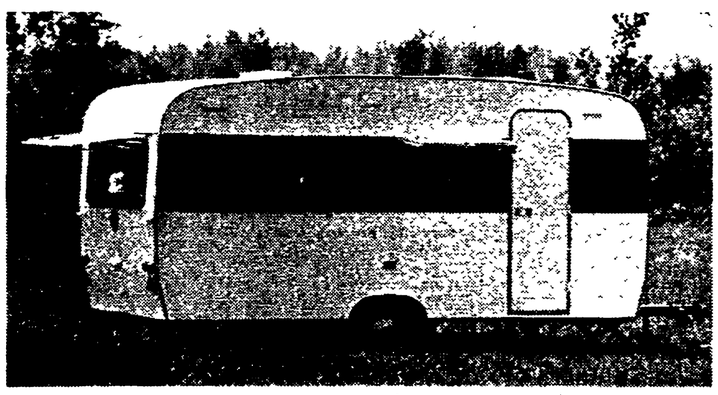
Il «Pellicano», a pieno carico, può viaggiare a una velocità massima di 120 chilometri orari.

● Ron Tauranac — il quotatissimo tecnico progettista che in molti anni di collaborazione con Brabham ha dato vita ad alcune delle monoposto da corsa di maggior successo — ha ripreso la collaborazione tecnica, in veste ufficiale, con la squadra corse «Iso-Marlboro». A fianco del direttore sportivo Williams, ha assistito ieri a Monza al Gran Premio d'Italia.

La Elnagh ha messo a punto i modelli 1974

Quattro nuove caravan «europee»

Colori più vivaci e miglioramenti costruttivi per le roulottes più vendute in Italia



Nei giorni scorsi la Elnagh di Zibido San Giacomo, la casa milanese produttrice di «roulottes» — che oggi occupa un posto di rilievo nella produzione anche europea di caravan che ha registrato quest'anno il maggior numero di immatricolazioni in Italia — ha presentato i nuovi modelli della produzione 1974.

La novità è rappresentata dalla nuova serie denominata «Europea» che comprende quattro nuovi modelli che escono per alcuni dettagli, soprattutto estetici, dalla linea tradizionale della casa. Si tratta infatti, di modelli caratterizzati da una marcata utilizzazione di vari colori: all'interno l'uso di colori diversi interessa ad esempio, i battenti delle porte e degli armadietti, all'esterno le caravan della nuova serie sono caratterizzate da una larga fascia color senape all'altezza della finestratura. Il tutto conferisce alle nuove caravan una particolare nota di vivacità.

Per quanto riguarda l'intera produzione che, con la nuova serie, raggiunge oggi ben 18 modelli complessivamente, con una ampia fascia di scelta per tutte le esigenze della clientela, tutti i modelli hanno subito alcune modifiche migliorative sia esteticamente che funzionalmente: fra i miglioramenti di maggiore interesse ricordiamo il nuovo disegno della porta, l'applicazione della luce esterna sull'ingresso, nuove maniglie e serrature più sicure.

Per il resto, tutta la produzione Elnagh continua ad essere caratterizzata da un rilevante, ottimo standard tecnologico e dalla utilizzazione dei ritrovati e dei materiali che già costituiscono, da tempo oramai, i punti di forza delle caravan della casa e cioè i freni elettromagnetici automatici, le sospensioni a barra di torsione con ammortizzatori, la struttura di base in «lamellato» (legni ad alta resistenza trattati con un processo particolare, pareti in duralluminio prelaccato a fuoco, telaio protetto plasticamente, ecc.

Alle caravan della nuova serie «Europea» sono stati dati i nomi di quattro passi alpini: 325 Bernina, 275 Spluga, 375 Sempione e 435 Stelvio.

NELLA FOTO: la caravan «435 Stelvio».

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**