

Cannes: nel film «Mr. Klein» girato a Parigi

Lozey al servizio di Delon

E' un giallo sul periodo dell'occupazione, in cui uno sfruttatore di ebrei finisce vittima della grande razzia - Come si ruba una Ferrari nell'amara commedia «Dandy, la ragazza tutta americana» di Schatzberg, il regista dello «Spaventapasseri»

DALL'INVIATO

CANNES, 23 maggio. Mentre nella sezione «L'aria del tempo» stanno scorrendo le cinque ore e nove minuti dell'Orlando furioso di Luca Ronconi, che non può essere proiettato l'anno scorso per ragioni tecniche, trasmettiamo l'odierna corrispondenza su due film dovuti a cineasti entrati già vincitori di Palme d'oro a Cannes.

Mr. Klein è un film francese scritto da Franco Solinas, interpretato e prodotto da Alain Delon, in quale presenta personalmente stamane, sul boulevard del festival, il suo regista Joseph Losey. Si tratta di un giallo psicologico sul periodo dell'occupazione e più precisamente su quello odioso avvenimento conosciuto come la grande rafle, la grande razzia effettuata dalla polizia parigina il 16 e 17 luglio 1942 all'indomani dell'arrivo, quando consegnò ai nazisti quindicimila ebrei destinati ad Auschwitz.

Tra questi ultimi finisce anche il personaggio del titolo, che non è altro che un'antica famiglia cattolica; e Losey ci racconta come e perché.

Chi è Monsieur Klein? E' uno di quei francesi ai quali l'occupazione tedesca rende un avventuriero cinico con lo appartamento pieno di oggetti d'arte acquistati a prezzo di svalutazione da ebrei costretti a disfarsene. Ma un giorno si intravede nella necessità di discolarsi del sospetto di essere ebreo. C'è anzi un suo omonimo, Robert Klein, che si nasconde dietro di lui: bisogna scoprirlo e smascherarlo il suo gioco.

Perché si perde Klein-Delon? Perché, da buon eroe di film, non è soltanto cinico, ma anche affascinante, spericolato e curioso. Vuole, insomma, uscire vittorioso dall'occupazione, e arriva a risolverlo, ma chiuso in un ragnone piombato con moltissimi altri. La situazione potrebbe essere ironica, riferita al personaggio, ma diventa tragica, riferita all'insieme. In ogni caso, Losey non sceglie.

Il suo film, infatti, è accurato, elegante, sinuoso, popolato di ottime presenze femminili e maschili (Juliet Bertoletti, Jeanne Moreau, Michel Lonsdale, ecc.), ma è sostanzialmente al servizio di un attore, che nella fattispecie è anche il produttore. Ora, il personaggio è impostato con una correttezza esemplare, ma il fatto è che, oltre un certo limite, non si può andare oltre, e Losey non fa che battere sull'unico tasto possibile, quello dell'indignazione dell'egoismo di classe, ma due ore in questo ambiente e con questo protagonista lo costringono ad arrendersi, a rifugiarsi, al rastrellamento finale.

«Joseph Losey - esordisce Delon nella sua presentazione, con enfasi tutta francese - è ben più di un regista, anche se è uno dei primi nella storia del cinema». E' un direttore d'orchestra, un Karajan della cinepresa, uno che conosce la partitura cinematografica nei minimi dettagli e sottigliezze. E' vero, anche se non vediamo la differenza a favore del direttore d'orchestra. E' soltanto per la prima volta Losey lavorasse in Francia - dove aveva in progetto dal 1971, l'anno in cui rince la Palma d'oro al Messaggero d'amore, l'adattamento del capolavoro di Proust - ci ha messo dentro tutta la sua perizia nel girato d'investimento e nel ritratto di costume, ma in Mr. Klein manca la cosa più importante, quella che probabilmente stava più a cuore a Solinas: manca, cioè, an-

che di riflesso, il dramma collettivo. E anche nei suoi ritratti psicologici più sottili, è un film accademico e un po' spento.

La Palma d'oro di Jerry Schatzberg, più recente: risale al 1973, con lo spaventapasseri che però non la merita, sebbene il regista si guidasse in un'amaro duetto. Anche Dandy, la ragazza tutta americana, l'ultimo suo film presentato in questa occasione, è una commedia amara, ambientata in una città raramente vista al cinema: Seattle.

Se questa Torino degli Stati Uniti vive, infatti, dell'industria automobilistica, ci viene anche a oggi anche Dandy, la poverella che, non avendo mai avuto niente, adesso vuole tutto. E' un film di una «Dino» Ferrari, molto esclusivo atto a valorizzare la sua personalità, la sua intelligenza e la sua troppa sfortuna.

Per arrivarci, la trafila è lunga, una specie di catena di montaggio del fatto; ma non manca né di fantasia né di amicizie. E insomma ce la fa, ma con dispersione, anche che davanti ai nostri occhi, e a quelli dell'avvocato tutto pulito che se ne innamora, e che si fa il suo ultimo la nostra Dandy (che invece si chiama Vurlia, ed è un nome che le dona), se non copre quella che probabilmente stava più a cuore a Solinas: manca, cioè, an-

Ugo Casiraghi

Rassegna contemporanea Brescia-Bergamo

Musicisti ventenni in punta di penna

Due lavori significativi di Pennisi e Clementi chiudono il ciclo delle nuove musiche - La manifestazione prosegue con l'800 russo e francese

DALL'INVIATO

BERGAMO, 23 maggio. Salvo Brian Fernyhough che ha inviato un pezzo per flauto, i musicisti contemporanei invitati alla Rassegna Brescia-Bergamo sono tutti italiani, dai venti ai sessantenni. Ciò dà ai concerti una certa aria di famiglia, sottolineata dalla scarsità del pubblico, scorgiamoli anche se gli applausi sono sempre calorosi: per la prima, come per la seconda e la terza generazione.

I dislivelli d'età, del resto, sono poco significativi. I ventenni, allievi del quarantenni, si sono avvertiti, e le tecniche dei maestri, si inseriscono rapidamente nel clima attuale dominato dal gusto del ritorni. L'avanguardia, sebbene di questi anni lascia ormai il posto ad un decorativismo in cui l'unica differenza tra «vecchi» e «giovani» sta nella maturazione della personalità.

Elenchiati quindi di «promesse»: Fabio Vacchi (Interludio), Aldo Bertone (De pezzini per pianoforte), Gilberto Cappelli (per flauto), Franco C. Leante (Impronta). Tutti sono tecnicamente ferrati e orientati ad un lavoro di Francesco Bettinelli (unico ammesso tra i sessantenni) ripete garbatamente Paolo Berti (Moderato per due pianoforti).

Per ultimo, come il dolce al termine del pranzo, gli organizzatori del ciclo hanno scelti i lavori di Francesco Pennisi (Acireale 1928) e di Aldo Clementi (Catania 1925). Essi, in effetti, distinguono felicemente dal panorama dei pezzi d'occasione, pur restando come gli altri nel clima di questa rassegna, e sono per due pezzi d'occasione, uno per flauto e uno per pianoforte, un pezzo questo di raffinata atmosfera in cui il timbro e il sottile intreccio degli strumenti creano un alone fragile (annunciato da titolo) e poeticamente suggestivo. De' pari Clementi, nella sua musica, ritrova il gusto dell'orecchia facendo notare una decina di archi e flauti attorno a una viola (entrambi per flauto), scritta in un pezzo di De Falla (senza titolo) su un pezzo fisso, geometricamente inesorabile, come un'andante confessione dell'impulsività di un'emozione.

Prima di chiudere il panorama contemporaneo (per la cronaca vanno ricordati anche i pezzi di De Falla, in cui la novità segnaliamo: i pregevoli esecutori, in parte i medesimi, di cui l'ultima sera, i pianisti Camillo e Umberto Bertetti, Gilberto Cappelli, Massimiliano Damerini, e il soprano Gabriela Ravazzi. Tutti giustamente applauditi.

Ora, chiusa la parentesi moderna, il festival pianistico continua con l'ottocento russo e francese.

Rubens Tedeschi

radiotv programmi

tv primo

- 12,30 Sapere
12,55 Sport
13,00 Tattili
13,30 Telegiornale
14,00 Corso di tedesco
14,45 Programma per i più piccoli
17,15 La TV dei ragazzi
18,15 Sapere
18,45 Cartoni animati
19,10 Cronaca elettorale
19,30 Cronaca elettorale
19,40 Fido diretto
20,00 Telegiornale
20,45 La guerra lampo dei fratelli Marx
19,30 Cronaca elettorale
19,40 Telegiornale
22,00 Cronaca elettorale 1976
22,30 Cronaca elettorale
22,45 Telegiornale

tv secondo

- 15,00 Sport
18,00 Sì, no, perché
18,30 Telegiornale
19,00 Il cavaliere solitario
19,30 Cronaca elettorale
20,45 Telegiornale
20,45 Telegiornale
22,35 Gulp!
23,30 Telegiornale

televisione svizzera

- Ore 14,30. Cinema: Giro d'Italia; 18: Per il mondo; 19:30. Telegiornale; 20:30. Il nostro Tio, documentario; 21:30. Telegiornale.

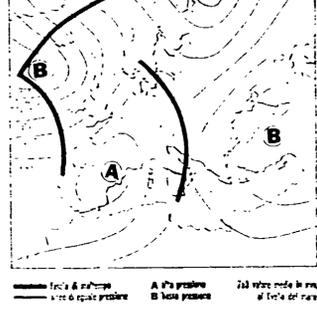
televisione capodistria

- Ore 19,30. L'angelo del rapito; 20:30. Il nostro Tio, documentario; 21:30. Telegiornale.

televisione montecarlo

- Ore 19,30. Un peccato di famiglia; 20:30. Il nostro Tio, documentario; 21:30. Telegiornale.

situazione meteorologica



L'afflusso di aria fredda che nelle ultime ventiquattrore ha caratterizzato il tempo sulla nostra penisola... LE TEMPERATURE

Table with columns for location and temperature. Locations include Palermo, Catania, Siracusa, etc.

Luca Pavolini Direttore
Claudio Petruccioli Condirettore
Bruno Enriotti Direttore responsabile
Editrice S.p.A. «l'Unità»
Tipografia T.E.M. Viale Fulvio Testi, 75 20100 Milano

motori

SARA' MESSA IN VENDITA DALLA FIAT ALLA FINE DEL MESE

Nuova la vecchia «Centoventotto»

Dieci versioni grazie ai «pacchetti» di varianti - Ridotto del 10 per cento il regime di rotazione dei motori e, di conseguenza, ridotti del 7 per cento i consumi - I prezzi dei vari modelli

A fine mese si vedranno circolare in Italia le Fiat Nuova 128. Il nuovo, in questo caso, sta a significare che queste vetture, il cui anno di nascita risale al 1969, continueranno a conservare tutte le caratteristiche vecchie di cui 2 milioni 400 mila automobilisti sono orgogliosi, cioè ad oggi, soddisfatti, e che in aggiunta i futuri acquirenti della 128 potranno godere di alcune innovazioni tecniche e di confort suggerite da sette anni di esperienza.

Tanto per cominciare, la Fiat ha deciso di abolire le distinzioni tra la versione «normale» e la versione «special» affidandosi, per far fronte alle minori o maggiori esigenze dei clienti, a «pacchetti» di varianti ed optional che serviranno egregiamente a diversificare la gamma che si presenta in pratica, disponibile in 10 versioni. Si hanno infatti: una berlina 2 porte 1100 base, una berlina 4 porte 1100 base, una berlina 4 porte 1300 base, una Panorama (l'ex familiare) 1100 base. I prezzi, IVA compresa, sono rispettivamente di 2.773.000 lire, 3.069.000 lire, 3.050.300 lire, 3.044.400 lire.

Un «pacchetto» confort (non utilizzabile per la berlina due porte) prevede, per 177 mila lire in più del prezzo base, l'installazione di autoriscaldatori e posteriori interruttori ridisegnati con grande imbottitura e schienale regolabile per posizioni anteriori; rivestimenti e tappezzerie.

Nuovo autobus interurbano «Fiat 370»

L'Industrial vehicles corporation (I.V.C.) internazionale fondata l'anno scorso con la partecipazione della Fiat e della Klockner-Humboldt-Deutzler per la produzione di veicoli industriali - presenterà nel prossimo autunno un nuovo autobus interurbano che andrà sotto il marchio Fiat.

Il nuovo veicolo - che entrerà in produzione nel settembre di quest'anno - sarà un autocarro a tre assi, con capacità di 55 passeggeri e con un elevato grado di confort - informa la casa - grazie alle ampie flessibilità del telaio e delle sospensioni, di tipo pneumatico.

Il motore sarà il noto sei cilindri in linea della serie pesante con una potenza netta di 260 CV (DIN).

ria in tessuto o fintapelle di qualità superiore; vaschetta portaoggetti tra i sedili anteriori, deflettori apribili, lavaverriere a comando elettrico, termometro acqua, accendisigari, luci di retromarcia incorporate nei fanali posteriori.

A sua volta il «pacchetto» confort lusso comprende (includendo anche la berlina due porte), oltre a quello elencato, un prezzo complessivo di 236.000 lire, i seguenti particolari: plancia di colore marrone, volante di colore marrone con cuscinetto centrale, cassetto ripostiglio sotto plancia, rivestimenti dei sedili in velluto o fintapecchia di alta qualità, cristalli posteriori apribili a comando (per la versione due porte) tappeti in moquette, modanatura che fiancherà in acciaio inossidabile, fucce nere sottoporta, registratore antifurto, paraurti in acciaio inossidabile, pneumatici a sezione metalizzata, ruote di nuovo disegno, tappo carburante con serratura.

Disponibili anche secondo varie combinazioni, sia per la versione base che per le altre, numerosi optional che vanno dal cambio a termico, alle cinture di sicurezza, all'antifurto, ai cristalli atermici.

Un «pacchetto» aggiuntivo, la Nuova 128 esternamente non differisce granché dal precedente modello. E' tuttavia, facilmente riconoscibile per la nuova calandra, per i paraurti in resina, capaci di sopportare senza danni urti con velocità di 4 km orari, e per i nuovi gruppi ottici posteriori.

Decisamente diverso, invece, l'interno della vettura, grazie alla nuova plancia con quattro portastumenti ed eccellente disegno, al nuovo volante di minori dimensioni e con imbottitura centrale, ai rivestimenti, alle tappezzerie e al disegno dei sedili.

Modifiche sono state apportate anche alla meccanica, soprattutto allo scopo di utilizzare al meglio le doti di elasticità della vettura. Per questo sono stati allungati i rapporti così che, riducendosi del 10 per cento il regime di rotazione del motore, il consumo di benzina risulta inferiore di mediamente del 7 per cento.

Migliorati anche i sincronizzatori del cambio (sono stati adottati quelli della 131) per la prima e per la seconda marcia. Modifiche sono state anche apportate alle manovre di commutazione del motore, alla marmitta di scarico, che ora dovrebbe avere una durata doppia di quella della vecchia 128, e al sistema frenante, con la sostituzione di particolari.

ri facili sino ad oggi ad arruolarsi. Nonostante le modifiche ai rapporti, la 128 conserva le sue caratteristiche di vettura brillante. Con la vettura utilizzata per la prova

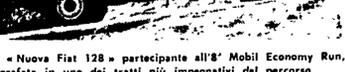
abbiamo provato a tirare le marce al limite registrando velocità di 52 km orari in prima, di 90 km/h in seconda, di 135 in terza. Le velocità massime indicate dai percorsi tortuosi dalla casa rimangono quelle

del precedente modello: 140 orari con il motore 1100, 145 con il motore di 1300 cc. Sempre impeccabile la tenuta di strada, facilitata dai percorsi tortuosi dalla trazione anteriore.

L'ottava edizione della gara a risparmiare benzina

Al Mobil Run la 128 ha fatto 100 Km con soli 5,84 litri

A un concorrente belga ne sono bastati 5,47 - La corsa si è svolta deliberatamente su un percorso molto tormentato



Una «Nuova Fiat 128» partecipante all'8° Mobil Economy Run, fotografata in uno dei tratti più impegnativi del percorso.

In quarta marcia, in rettilineo, senza dislivelli e alla velocità costante di 80 chilometri orari una Nuova 128 con motore di 1100 cc consuma, secondo i dati elaborati dagli uffici tecnici della Fiat, 5,50 litri di benzina per cento chilometri. Un giornalista belga, De Barys, è riuscito ad ottenere lo stesso risultato su un percorso misto nella zona di Crotone.

Va detto, naturalmente, che il tracciato De Barys non ha percorso in un'ora, ma in ore 1'18"06, ma va anche detto che l'itinerario studiato dalla Mobil - che appunto nel Cronosha ha organizzato quest'anno l'8° Mobil Fiat Economy Run - è stato studiato con economia - era il più ricco di dislivelli, di curve e controcurve e di attraversamenti di centri abitati che mai sia stato dato di affrontare in competizioni di questo genere. Basti dire che una Nuova 128, in questi tempi, hanno dovuto viaggiare nell'ultimo tratto del percorso sui 120 orari, come una di quelle che, in tutte le condizioni ideali di cui si è detto all'inizio, comporta un consumo di 8,3 litri di benzina per 100 chilometri.

Un risultato eccezionale, certo, quello di De Barys, ma non basta se si considera che i 44 giornalisti belgi, francesi e inglesi con i quali ha gareggiato, viaggiando su un percorso misto, hanno percorso, mediamente 17,30 km con un litro di benzina. Il gruppo dei 48 giornalisti austriaci, danesi, finlandesi, tedeschi, greci, norvegesi, olandesi, svedesi e svizzeri, con una media di 66,47 km orari, hanno percorso con un litro di benzina 16,50 chilometri, così come i 57 italiani che hanno viaggiato ad una velocità leggermente inferiore: km 63,83. La media generale è stata di litri 5,84 per 100 chilometri e si è quindi potuto dimostrare come era evidentemente nelle intenzioni degli organizzatori, che la Mobil e una benzina ad alte prestazioni e che la Nuova 128 e un'auto parsimoniosa nei consumi.

Questa volta, tra l'altro, a dimostrare che i concorrenti truccati, se si considerano i risultati, sono stati qualificati dopo il controllo del «disco d'oro» collettivo su ogni vettura, il cui grafico denunciava la marcia in folle, lo spegnimento del motore, il distacco della frizione.

Forse se il controllo non fosse stato fatto solo «per campione» ma se tutti i concorrenti sarebbero stati più numerosi, ma comunque l'Economy Run ha ancora una volta dimostrato che una vettura leggera, lo sfruttamento delle marce alte, la previsione delle necessità di arresto e quindi il risparmio dei freni possono rendere meno costoso l'uso dell'automobile.

GIA' IN VENDITA LE NUOVE VETTURE SPORTIVE DELL'ALFA ROMEO

Con il lancio dei modelli 1600 e 2000 GTV sono diventate tre le Alfetta coupé

Hanno tutta la «grinta» che ha reso famose le macchine della Casa milanese - Soltanto qualche piccolo neo, ma da non trascurare in macchine di questa categoria



Altre due motori, o meglio altre due cilindrate, per il coupé Alfetta GTV. La Casa di Milano ha già lanciato sul mercato la GT 1.6 e la GTV 2000, offrendo così agli appassionati di auto sport un'alternativa di scelta tra tre diversi modelli, almeno sino a quando continuerà ad esse prodotta la vettura di prezzo 1800 cc, che sino ad oggi è già stato venduto in oltre 20.000 esemplari.

Una prova del modello con motore di 1902 cc non ha fatto altro che confermarci quanto già si sapeva di questa vettura sportiva dell'Alfa, per la quale non sono state necessarie modifiche meccaniche di rilievo, salvo l'indurimento degli ammortizzatori. La macchina, con un motore di maggiore potenza (145 CV SAE a 5500 giri, coppia massima di 216 km a 4000 giri) ha tutta la «grinta» che ha reso famose le Alfa Romeo. Per soprammercato, alle caratteristiche di precisione delle vetture sportive si accompagna un confort tipico di una gran turismo, anche se non abbiamo potuto fare un'analisi di merito di quanto meno di un gran qualche polo neo che non si sarebbe voluto osservare in una vettura che, IVA esclusa, è a listino per 6.290.000 lire.

Nei, ci hanno spiegato gli addetti ai lavori, che saranno rapidamente in grado di essere eliminati e che, in un parlarono proprio in seguito all'uso della vettura. Rientra in questa categoria la tenuta laterale dei sedili che a noi è parsa insufficiente, soprattutto per chi sta al fianco del guidatore quando la macchina affronta le curve a velocità elevata e che, ci è stato spiegato, migliorerà quando il nuovo modello di sedili tenderà ad affiancarsi.

Un qualche intervento, in-

vece, si renderà necessario per distanziare meglio i pedali del freno e dell'acceleratore, per rendere più maneggevoli le leve di apertura dei finestrini, per rendere più agevole l'uso del cambio, per rendere più agevole il cambio di marcia, per rendere più agevole il cambio di marcia, per rendere più agevole il cambio di marcia.

Il motore della 1.6 (cilindrata effettiva 1570 cc) ha una potenza di 125 CV SAE a 5600 giri e una coppia di 16,8 km a 4300 giri. La 1.6 impiega 32'8 per coprire il chilometro con partenza da fermo; con partenza da 40 km/h in 4a marcia impiega 34'3. La sua velocità massima è indicata in 176,4 chilometri orari.

Naturalmente anche i due nuovi coupé che si affiancano all'1.6 hanno il cambio a 5 marce. Il prezzo, IVA esclusa, del modello 1.6 è stato fissato in 5.200.000 lire.

Alfa potenza del motore della 2000 GTV si è accennata. Basti dire ancora che la GTV percorre il chilometro da fermo in 30'6 e che, in quarta marcia, da velocità di 40 chilometri orari, copre il chilometro in

fermo; con partenza da 40 km/h in 4a marcia impiega 34'3. La sua velocità massima è indicata in 176,4 chilometri orari.

Naturalmente anche i due nuovi coupé che si affiancano all'1.6 hanno il cambio a 5 marce. Il prezzo, IVA esclusa, del modello 1.6 è stato fissato in 5.200.000 lire.

Alfa potenza del motore della 2000 GTV si è accennata. Basti dire ancora che la GTV percorre il chilometro da fermo in 30'6 e che, in quarta marcia, da velocità di 40 chilometri orari, copre il chilometro in