

Triunfo

BODA REAL EN ATENAS

especial en color



**COCÓ
CHANEL**

**medio siglo
imponiendo
su estilo
al mundo**

AÑO XIX * NUM. 121 * 10 PESETAS
26 DE SEPTIEMBRE DE 1964

EL MILAGRO DE LA FIBRA ARTIFICIAL

Precios de venta

ESPAÑA	10 PTS.
ALEMANIA	1,30 DM.
BELGICA	15 F. B.
FRANCIA	1,60 N. F.
INGLATERRA	2/3 - 9
ITALIA	150 L. IT.
PARAGUAY	30 QRS.
PORTUGAL	7,50 ESC.
VENEZUELA	2 BLV.

Suscripciones

ESPAÑA

Trimestral	115 pts.
Semestral	220 "
Anual	425 "
Ejemplar suelto	12 "

EXTRANJERO

Portugal, Marruecos e Iberoamérica	550 pts.
Europa (excepto Portugal)	750 "
Otros países	900 "



DIRECTOR:

José Angel Ezcurra

Editor:

PRENSA PERIODICA, S. A.

Impresor:

HAUSER Y MENET, S. A.

Depósito legal: M. 1.272 - 1958

TRIUNFO no devolverá los originales que no haya solicitado previamente, y tampoco mantendrá correspondencia sobre los mismos.

triunfo

BODA REAL
EN ATENAS



COCO CHANEL
EL MILAGRO DE LA FIBRA ARTIFICIAL

Portada:

DANIELLE DE METZ

Por segunda vez se asoma a nuestra portada el rostro bello y juvenil de Danielle de Metz. Sin más virtudes que su sencillo atractivo —por el momento no podemos hablar de sus cualidades como actriz— Danielle ha conseguido introducirse en el cine francés, habiendo interpretado ya varias películas. He aquí una joven estrella de la «novísima ola».

Fotocolor: HAMILTON MILLARD

COPYRIGHT BY TRIUNFO 1964

Prohibida la reproducción total o parcial de textos, fotografías o dibujos, ni aun citando su procedencia

SUMARIO



FIBRAS

La fibra artificial, con sus aplicaciones para prendas de vestir, usos industriales, etc., se ha hecho absolutamente indispensable en la vida moderna. A mediados del siglo XIX se sintió la necesidad de producir materiales nuevos, ya que el marfil, sustancia que se empleaba en la fabricación de artículos de toilette, teclas de piano, piezas dentarias, bolas de billar, empezaba a escasear. Nació el celuloide y a partir de aquí se prosiguió investigando hasta que, cuarenta años después, fue descubierta la bakelita. Pero el descubrimiento del nylon sería el arranque de las actuales fibras sintéticas. (Páginas 19 a 25.)

PASSOLINI

Uno de los éxitos indiscutidos del Festival de Venecia ha sido «El Evangelio según Mateo», la película de Pier Paolo Pasolini que retraza, con absoluta fidelidad al texto, la vida de Jesús. Aunque en un principio, y en virtud de la filiación política del realizador, se organizaron aparatosas manifestaciones en contra por grupos extremistas, todo el mundo se ha inclinado ante la categoría del film, e incluso la Oficina Católica Internacional del Cine le ha concedido su premio. Nuestro enviado especial a Venecia, José Monleón, analiza en nuestras páginas la película premiada y el fenómeno. (Páginas 26 a 31.)



BODA REAL

En Atenas, concentración de testas coronadas para asistir a la ceremonia nupcial de Constantino de Grecia y Ana María de Dinamarca. En la catedral ortodoxa de la capital griega se ha celebrado la unión de los soberanos más jóvenes del momento. Se calcula que un millón de personas se había estacionado a lo largo del camino que iba a seguir la comitiva nupcial. Aclamaciones de entusiasmo acogieron el paso de Constantino y Ana María en carroza descubierta y demás notables que les seguían en coche. Un amplio servicio en exclusiva de nuestros enviados especiales. (Páginas 38 a 49.)

SURREALISMO

A partir de este número se inicia la colaboración en nuestras páginas del prestigioso crítico José María Moreno Galván. Su primer trabajo hace un análisis a fondo del apasionante fenómeno del surrealismo, que en todas las ramas del arte constituyó, a partir de los años veinte, una ruptura con la cultura que hasta entonces se consideraba válida. Con una visión realista y actual, Moreno Galván estudia, en un lenguaje claro y lúcido, esta manifestación que —si bien hoy aparece un poco alejada de nosotros en el tiempo— ha sido fundamental históricamente. (Páginas 58 a 65.)



colaboraciones

Panorama Internacional, por Eduardo Haro Tecglen	Págs. 33 y 34
Cara y Cruz, por Ignacio Agustí	Pág. 37
Surrealismo 1924-1964, por José María Moreno Galván	Págs. 58 a 65
Los grandes nombres del cine, por Manuel Villegas López	Págs. 75 y 76

reportajes

Urbanina: el coche ideal para la Zona Azul	Págs. 12 a 17
El milagro de la fibra artificial	Págs. 19 a 25
El evangelio según Pasolini	Págs. 26 a 31
Boda real en Atenas	Págs. 38 a 49
En Orbita	Págs. 51 a 54
La Olimpiada a la vista (II)	Págs. 55 a 57

ella

Coco Chanel	Págs. 66 a 72
-------------	---------------

comentarios

Cine, por Jesús García de Dueñas	Pág. 72
Libros, por Ricardo Doménech	Pág. 73
Teatro, por José Monleón	Pág. 73

concursos

Quiz	Pág. 77
Un televisor cada semana	Pág. 78

amenidades

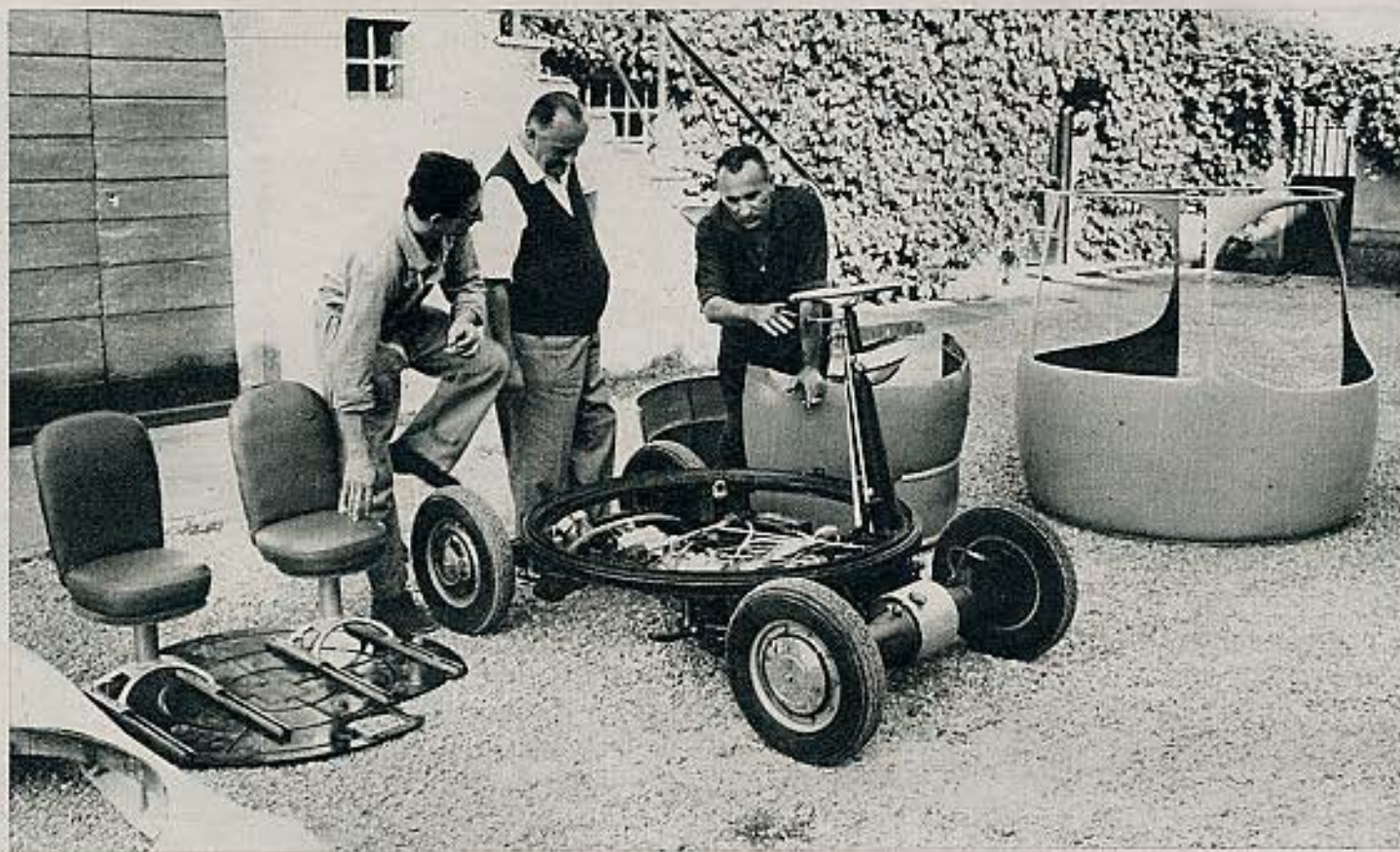
Problemas; Humor; Los Picapietra; Grafología, por Sesma; El mensaje de las estrellas, por Acrux; Soluciones	Págs. 79 a 83
---	---------------

DIPTICOLOR

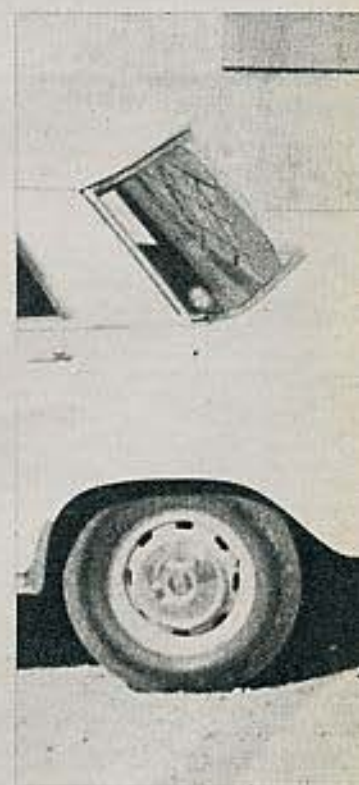
Constantino y Ana María	Págs. 42 y 43
-------------------------	---------------

EL URBANINA

UN COCHE IDEAL PARA LA "ZONA AZUL"



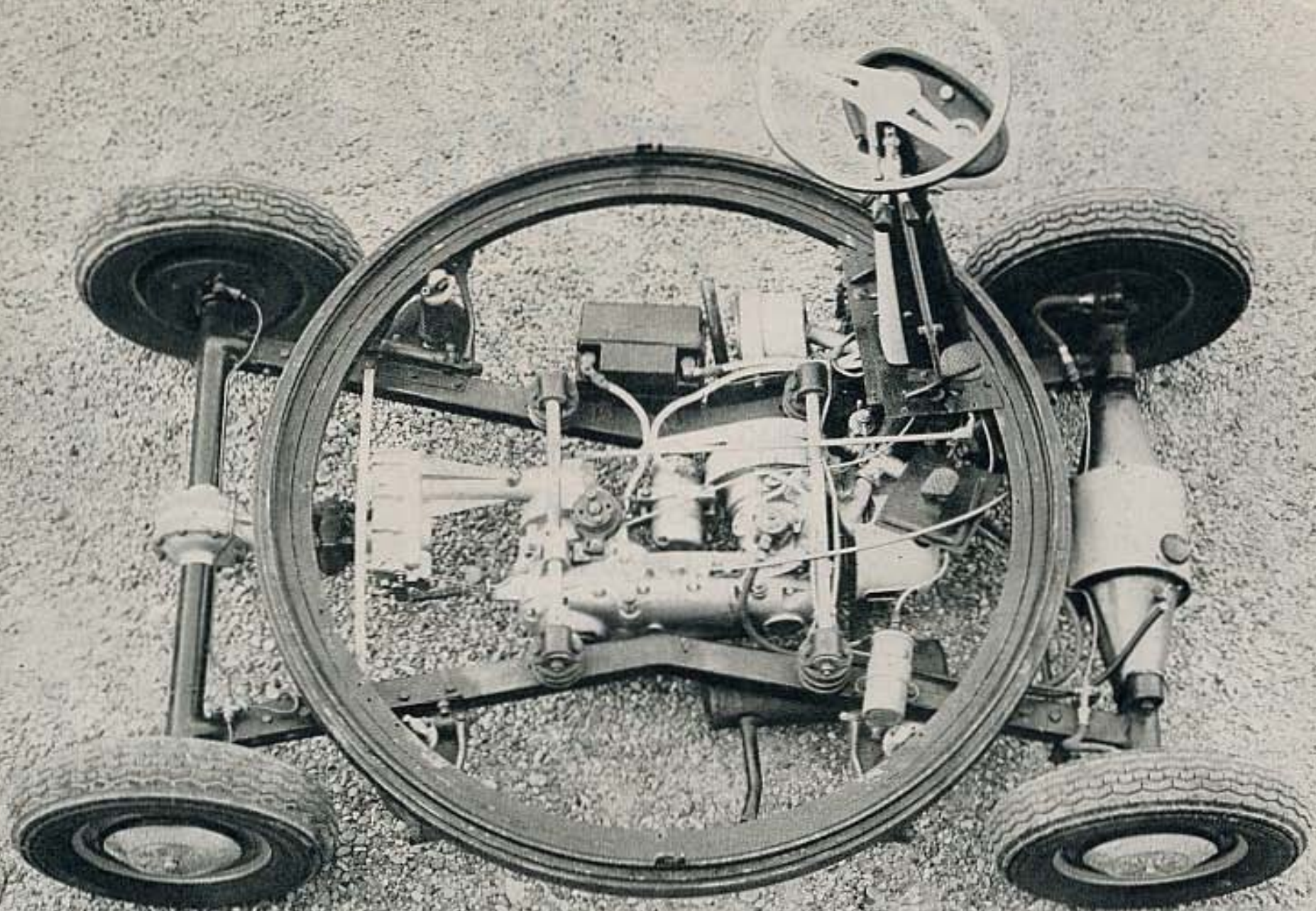
En una vieja residencia palaciega construida en el siglo XVIII y enclavada en las colinas de Poggio Adorno, en los Apeninos toscanos, ha sido diseñado un pequeño y revolucionario coche utilitario: el «Urbanina». El inventor del modelo es el marqués de Piergirolamo Bargagli, que hace unos años le dio por hurgar en su coche, un «Aprilia» (un «Lancia» muy primitivo) y mediante la adición de diversas mejoras consiguió que el coche alcanzase la velocidad de 185 kilómetros por hora. Como puede apreciarse en estas fotografías, el «Urbanina», por su reducido tamaño y la facilidad de rotación de su carrocería circular, puede aparcar con enorme facilidad en un espacio increíblemente pequeño.





LOS problemas del aparcamiento están en trance de superarse, al menos en determinadas zonas de las grandes capitales. Los Municipios atienden a esta cuestión y ensayan fórmulas que a veces dan resultado y otras ocasiones se revelan incapaces de hacer frente a la multitudinaria demanda de aparcamiento de tanto coche que ha surgido en la vida moderna. Pero, al mismo tiempo que los organismos competentes se preocupan de este problema, la iniciativa privada trata de aportar su granito de arena. Tal ha sido la intención del marqués de Piergirolamo Bargagli, caballero campesino de cincuenta y cuatro años de edad, que siempre sintió una gran pasión por la mecánica. Puede parecer paradójico que un coche utilitario de las características del que ha diseñado el citado aristócrata haya nacido en una vieja residencia palaciega construida en el siglo XVIII y enclavada en las colinas de Poggio Adorno, en los Apeninos toscanos. Con la colaboración del experto en mecánica automovilística Narciso Cristiani, el marqués ha puesto a punto un pequeño y revolucionario coche utilitario que ha sido bautizado, eventualmente, con el nombre de «Urbanina», término que en lengua italiana expresa la idea de «para ser usado en la ciudad». El origen de este diseño es de hace varios años, cuando al marqués le dio por hurgar en su coche, un «Aprilia» —un «Lancia» muy primitivo— y mediante la adición de diversas mejoras caseras consiguió que el coche alcanzase la velocidad de 185 kilómetros por hora, cuando la velocidad límite de dicho modelo era de 125.

El «Urbanina» es un coche de cuatro rue- **SIGUE**

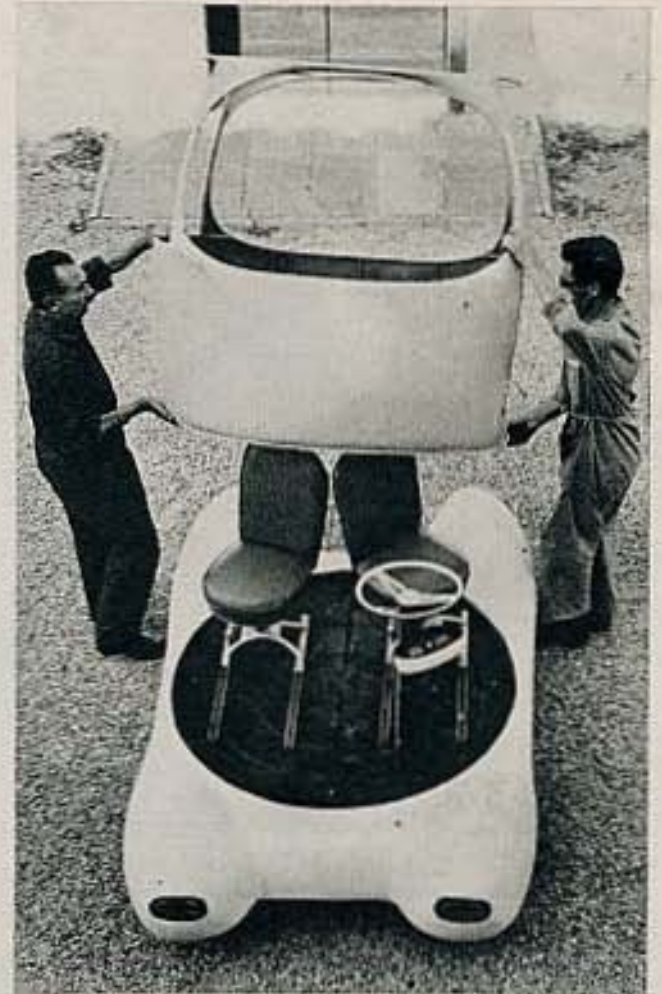


das inspirado en las características de los viejos «Sedán-chairs», es decir, que aprovecha hasta el límite máximo el espacio y el material que lo constituye. Para obtener un máximo de capacidad interior, el motor y demás mecanismos se hallan situados debajo de lo que se podría llamar carrocería. El motor es de una capacidad de 200 c. c., con una potencia de siete caballos al freno, lo que le permite una velocidad máxima de sesenta kilómetros por hora y una aceptable «reprise». El vehículo mide 184 centímetros de longitud y 121 de anchura: es decir, se trata de uno de los modelos más pequeños del mundo.

Todas estas características hacen del «Urbanina» el coche ideal para el transporte individual por la ciudad. Pero donde se halla el verdadero valor utilitario de este coche es en la forma de entrar o salir de él. El chasis va montado sobre un círculo que permite girar sobre sí mismo para adoptar la posición más conveniente. De esta forma, el vehículo puede ser aparcado en un espacio de varios centímetros o milímetros superior a él mismo. El problema, en un coche normal, sería cómo salir de él hallándose en un espacio tan reducido: no se podrían abrir las puertas o, aunque dichas puertas no existieran, el conductor no podría salir del vehículo; pero con el sistema de chasis giratorio, el chófer puede dar, a voluntad, vueltas a la carrocería hasta que las puertas adopten la posición que corresponde al espacio abierto y el conductor pueda salir tranquilamente de él. Puede decirse que el «Urbanina» es el primer coche del mundo para el que no existen problemas de aparcamiento. El peso total del vehículo es de 260 kilos y su precio, cuando comience a fabricarse en serie, no excederá de 30.000 pesetas, cantidad que trasladada a cifras españolas, teniendo en cuenta el nivel de vida italiano, es francamente ridícula.

(Fotos RADIAN PRESS)

EL URBANINA



El chasis del «Urbanina» va montado sobre un círculo que permite girar sobre sí mismo para adoptar la posición más conveniente. La longitud del vehículo es de 184 centímetros y su anchura, de 121: es, por tanto, uno de los coches más pequeños del mundo. Para obtener un máximo de capacidad interior, el motor y demás mecanismos se hallan situados debajo de lo que se podría llamar carrocería. La velocidad máxima que alcanza es de sesenta kilómetros hora.

