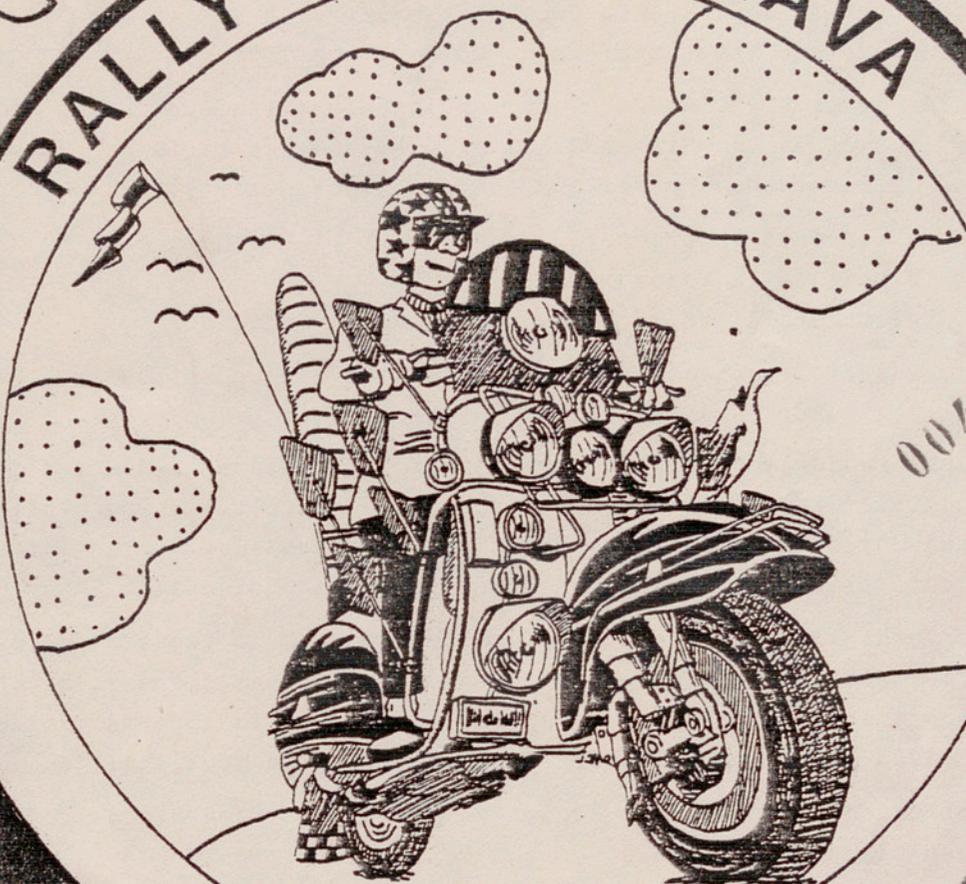


ASCAR

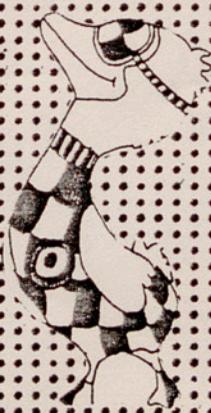


RALLY COSTA BRAVA



004

AGOSTO 1985



EDITORIAL

Tienes entre tus manos (o entre tus piernas, si estás buscando petróleo con la chica de la página 3), el primer número de D'Ascanio, un fanzine que hemos calificado como scooterzine mod.

¿Quién rayos era D'Ascanio? Era un ingeniero italiano de la primera mitad de siglo. Sin embargo, el que sabe qué es lo que inventó está de vacaciones, o sea que no te podemos decir si:

- a) inventó la scooter.
- b) diseñó la Vespa.
- c) comercializó la leche merengada en Sicilia.

La verdadera respuesta debe estar en alguno de nuestros artículos y si no, tendrás que esperar al número dos.

En consecuencia, podría haberse llamado perfectamente de otra manera: Dell'Orto (inventor del carburador de scooter), Innocenti (diseñador de Lambretta), o Dell'Nabo (célebre buscador de petróleo solitario al que rendimos homenaje en la página 3).

Como verás, aquí hay de todo y hemos procurado no repetir muchos de los temas habituales en los otros modzines barceloneses ni en el modzine malagueño "Aquí y ahora", que cubre la información de la Ciudad Condal sorprendentemente mejor que la andaluza (je, je).

Hemos cuidado mucho la redacción y las faltas ortográficas, pero aún ban algunass por silas hechais De menos?

Sólo están firmadas las colaboraciones. Los artículos restantes son obra del equipo redactor de D'Ascanio, compuesto por

Joaquín Felipe (corrector, escritor y piloto explorador imoc!)

J.L. Junior (disc-jockey del summer, escritor y paquete)

Nacho Lirola (mecánico, escritor, borracho y piloto)

Este primer número es sorprendentemente barato, pero no te confíes, el próximo será más caro -una sucia jugada de marketing-. Estamos muy orgullosos, porque sabemos de antemano que te gustará.

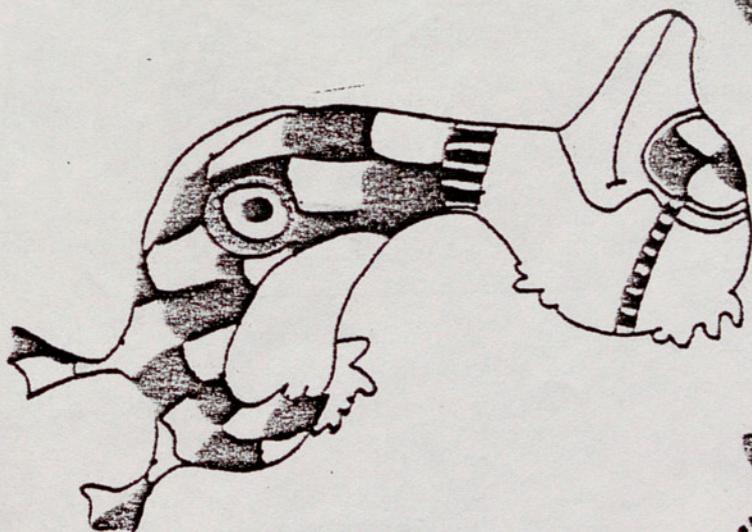
LA REDACCION

Pues sí. empezamos con una idea original. D'Ascanio ha tenido en cuenta desde el primer momento todas las necesidades que acucian al modernista contemporáneo y, como lo primero es lo primero, ahí va eso.

Se llama Lily, tiene 24 años y trabaja en un supermercado de New Brighton (Merseyside), de lunes a viernes. "El sábado es sagrado -me cuenta-, dedico toda la mañana a comprarme trapitos, los luzco por la tarde en el Mayflower de Liverpool y por la noche dejo que mi novio me los quite". Sale con Pat, un estilista de 19 años que aún no ha encontrado trabajo, "pero cuando está conmigo es un artista", añade ella, pícara.

Le gustan los descapotables, la Vespa Rally de Pat, montar a caballo (!?) y la Copa Especial con nueces y caramelo en Alfredo's.

Quizá se nos acuse de machistas por publicar fotos de chicas desnudas. D'Ascanio espera tu colaboración: si eres un chico guapo y estás dispuesto a posar desnudo en una postura cursi para nuestras cámaras, no dudes en escribirnos. Mientras tanto, traeremos muchas de importación.



...miauuuu...

ORIGEN DE LA SCOOTER
EMPRESA PIAGGIO

La empresa Piaggio fue fundada en Génova (Italia), en 1884. En un principio, se trataba de una industria de decoración naval próspera y exitosa, recibiendo pedidos de otras ciudades e incluso del extranjero (EE.UU., Holanda, Alemania, Londres...).

A comienzos de este siglo y sin olvidar la producción naval, se aventuró en la producción de materiales para ferrocarriles, funiculares y carrocerías completas para autocarros, que aumentaron su prestigio. En 1937, utilizando las patentes de Edward Budd Mfg., de Filadelfia, construyó en Europa máquinas automotrices de gran velocidad y trenes de acero inoxidable, consiguiendo vagones más rápidos, cómodos y resistentes, así como soldadores de acero inoxidable, inexistentes en nuestro continente hasta el momento.

En 1915, en plena Iª Guerra Mundial, Piaggio se encargó de la reparación de aeroplanos primero y de su construcción bajo licencia después. 1923 vería el comienzo de un amplio programa de desarrollo y producción de aviones, motores y motores de hélice propios. En esta última actividad adquirió Piaggio gran importancia, llegando a conseguir entre 1936 y 1940 motores de hasta 4000 cv.

Pasada la IIª Guerra Mundial, llegó el momento de plantearse una reconversión. Italia había perdido la guerra y la gente no necesitaba aviones ni helicópteros para pasearse por



El Doctor Enrico Piaggio promotor de la moderna realidad de la Empresa.

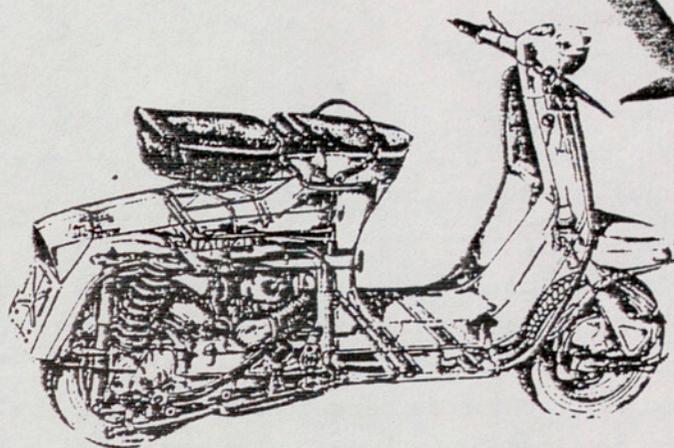


las calles. Era, pues, necesario lanzarse al mercado civil. Algo cómodo, barato, de consumo reducido... D'Ascanio, el gran ingeniero de helicópteros, sería el encargado de ofrecer al ciudadano ese nuevo medio de locomoción.

Cuenta la leyenda que una de las premisas del nuevo proyecto consistía en deshacerse de un almacén repleto de motores compatibles para aviones de caza y helicópteros de bolsillo. No podemos certificar este extremo pero, en cualquier caso, D'Ascanio, estudiando los anteriores criterios de construcción de motocicletas, pensó que el motor debería estar separado del conductor y, además, cubierto. Así nacieron la transmisión sin cadena y el cambio en línea, incorporado en el grupo rueda-motor. Para el resto del diseño, se basaría en conceptos estrictamente aeronáuticos.

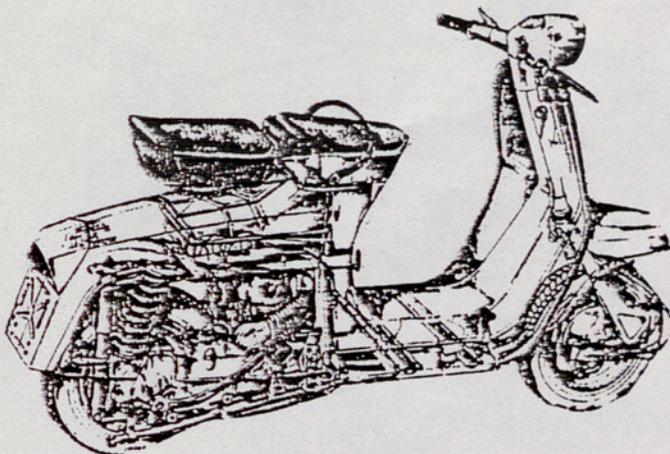
Así, en 1945, D'Ascanio presentó el proyecto al doctor Enrico Piaggio, que éste aprobaría al cumplir el requisito exigido: ser práctico. Definitivamente, sería en 1946 cuando, tras un prototipo puesto a punto por el propio Piaggio, se ordenaría la producción en serie: así nacía la VESPA.

Dos años más tarde, apareció el VESPACAR, vehículo triciclo derivado de la Vespa. Todos los modelos de Piaggio fueron fabricados bajo licencia primero en España y más tarde en el Reino Unido y Francia. Recordemos el caso español del popular biscúter (bi-scooter), chapuza de cuatro ruedas impulsada por dos motores de Vespa.



Más tarde, Piaggio entra en la fabricación de ciclomotores, adquiriendo en 1969 los derechos de la casa Gilera, de lo que resultó la VESPINO. En 1973 se pasó a la náutica, tomando como punto fuerte los motores del HI DROJET y, ya en 1980, adquiere los derechos de la casa Bianchi para fabricar bicicletas.

PIAGGIO-VESPA sigue en la actualidad trabajando en nuevos modelos de Vespa, cada vez más rápidos, más seguros, pero también bastante más feos.



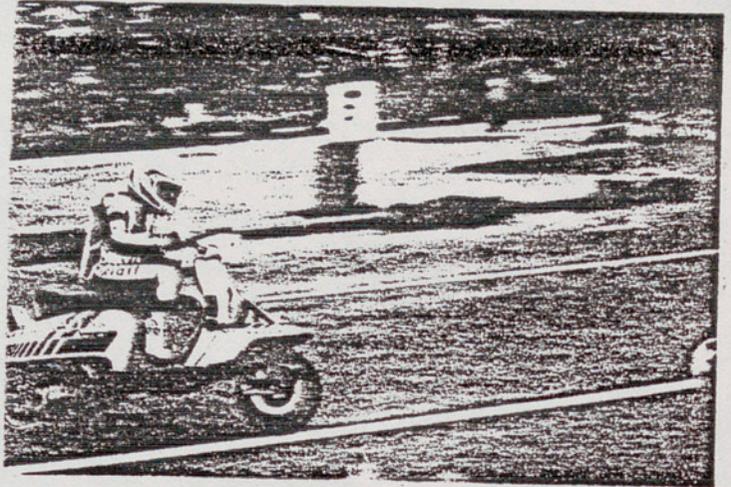
24 HORAS DE SCOOTER

LAS 24 HORAS...

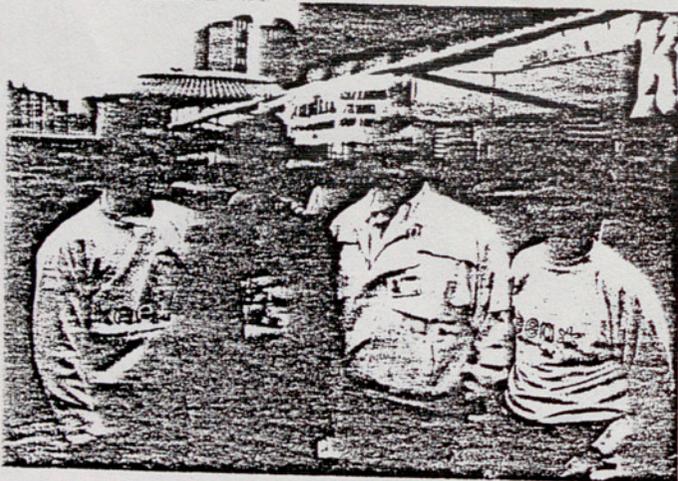
Las 24 horas de la Scooter fueron organizadas por un grupo de universitarios con mucha imaginación: en un principio, no debían cobrar entrada.

Como era de esperar, no sólo se cobró entrada; además los organizadores se vieron obligados a pedir apoyo económico a las marcas participantes. Una cosa es pedir una ayuda, pero pretender que las marcas carguen con todos los gastos es demasiado.

La casa Lambretta, sin poder romper sus presupuestos anuales, dijo que era mucho dinero y que no podía acceder a la petición de los universitarios irresponsables, cosa que aprovechó la casa Vespa, aceptando la propuesta. Vespa, económicamente hablando, es mucho más fuerte y puso una so la condición: "Sólo participarán Vespas".



La Lambretta que quedó en 7ª posición.



El equipo Lambretta (ver texto).

De ahí la lógica y justificada protesta de Lambretta -más concretamente, de "Motos Verdi", que pensaba preparar algunas-. Gregorio Antón, de "Verdi", redactó inmediatamente una carta de protesta, de la cual tenemos una copia que refleja los hechos con claridad.

A consecuencia de la protesta, se les fue concedido el permiso de participación en la carrera -sólo 15 días antes de la misma-. "Verdi" encargó tubos a la casa Murcia, pero debido a la falta de tiempo, éstos no pudieron ser entregados listos y se tuvo que acabar la preparación con los ori

MOTOS VERDI

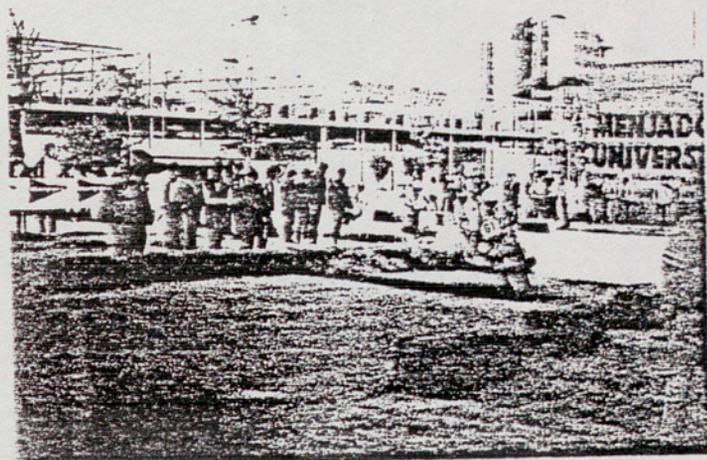
ginales de Lambretta. ¿Qué hubiera pasado si los tubarros hubieran llegado a tiempo?

Empezó la carrera y todo iba sobre ruedas (nunca mejor dicho). El 1er. lugar estaba ocupado por Vespa Ballart, seguida de dos Lambrettas, que fluctuaban entre los cinco primeros puestos. Todo iba bien hasta que a una de las "lammys" se le partió el cigüeñal, perdiendo 40 vueltas aproximadamente. La Vespa, sin embargo, no tuvo ninguna avería grave, llevaba todas las de ganar y, como era de esperar, lo hizo. ¡Felicidades!

La "lammy", a pesar de esa avería que la entretuvo casi dos horas, fue recuperando puestos hasta conseguir el 7º lugar, empatada a vueltas con la 5ª y con la 6ª "Vespa". ¿Por qué 7ª una Lambretta y no una de las Vespas?... Me parece que nadie lo sabe.

En un principio, era una carrera de resistencia, pero parece que para algunos no quedó muy claro... SE CAMBIO EL MOTOR DE UNA VESPA, "CARTER" INCLUIDO.

Estos fueron los grandes protagonistas por parte del equipo Lambretta: (de izq a dch): Toni Castelló, Miquel Ferré y Joan García (cuya "lammy" ocupó el 7º lugar). Vemos también a Luis Lasa, Jefe de Ventas de la casa Lambretta en Eibar (Guipúzcoa). En nuestra opinión, falta otro gran protagonista, el que hizo posible la participación de Lambrettas en esta carrera: Gregori (Jefe Mecánico de "Motos Verdi")



Otro momento de la carrera.

Sólo queda agradecer la colaboración de Luis Lasa y Gregori, felicitándoles por ese 7º puesto y, cómo no, destacar la brillante actuación de Vespa Ballart.

Gracias también a Vampus (David para algunos), sin cuya colaboración no hubiera sido posible la realización de este artículo.



Castelldefels

... Y OTRAS COSAS

Viernes, 12 de julio de 1985

Sin duda, una fecha histórica para el modernismo barcelonés.

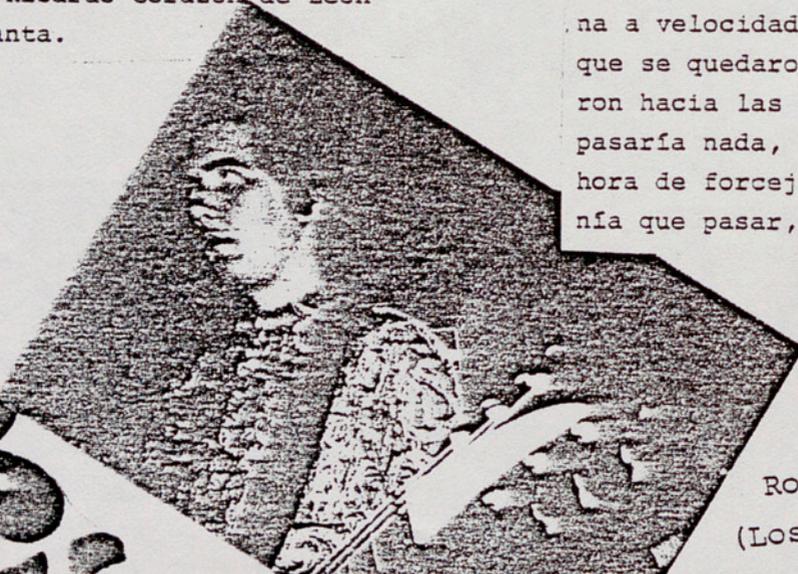
En primer lugar, hablaremos del soberbio concierto ofrecido por el binomio Kamenbert-Los Negativos. Tras un periplo motorizado por Castelldefels (Felipe no es un guía tan fiable como parece), encontramos el coche de los Kamenbert, que nos guió hasta El Castillo (de irás y no volverás), lugar de la actuación.

El recinto, al aire libre, estaba medio lleno de mods, "normales" con la prole y todos los "quillos" locales. Abrieron fuego Los Negativos, con un sonido fuera de serie, el que merecen canciones de tal calidad. Alfredo se iba turnando a la Rickenbacker y el Farfisa, Carlos cantaba como los ángeles, Roberto llegó a saltar un par de veces (?)... Pero la gran sorpresa fue Valentín con su batería, que parecía Keith Moon resucitado y tocó sentado, de pie y como le salía de los en general. El único fallo fue la canción "Stop", una pieza complicadilla en la que se cruzaron más que Ricardo Corazón de León en Tierra Santa.

Hacia el primer bis, algunos "colegas" ya se estaban pasando con nuestro Nacho, que no estaba precisamente para inflar globitos. Pero la cosa se arregló dando cuatro hostias a quien hizo falta y siguió el concierto: alguien gritó "Taxman" y Los Negativos la interpretaron sin haberla ensayado jamás (¿cuál será su Lp favorito de los Beatles?); mención de honor para Alfredo, que sacó el solo igualito que en el disco.

Kamenbert tampoco defraudaron. Maica llevaba un fascinante vestido verde con collar de perlas auténticas y estrenó en público su nuevo peinado de flequillo potente. Las piezas favoritas de D'Ascanio: "Tuve una novia si codélica" (¡aprended, tortilleras!), "Esta noche" y la magnífica versión de "The last time".

Y entonces se armó la cosa: todos los quinquis de la zona se habían apostado a nuestro flanco derecho armados de botellas, ladrillos y barras metálicas, en postura amenazante. Por el flanco izquierdo, algunos mods recordaron que se habían dejado algo al fuego y regresaron a Barcelona a velocidad supersónica. De los que se quedaron, unos cuantos se fueron hacia las motos, creyendo que no pasaría nada, pero al cabo de media hora de forcejeo verbal, lo que tenía que pasar, pasó.



Robert
(Los Negativos)

No cantaremos las glorias de los héroes (más de uno insospechado) de la noche, tan sólo mencionaremos al pobre Joaquín, que fue el que recibió primero. Por lo demás, media hora de combate con botellas, ladrillos, piedras y sillas -no quedó entera ni una-, tras la cual los quinquis se replegaron hacia la salida. Aprovechamos el momento para subir a las scooters y salir volando -la verdad es que ellos nos triplicaban en número-. Pero entonces nos apercibimos de que nos habían cerrado las puertas del Castillo y volvían a subir por la rampa. Dejamos las motos otra



Alfredo (Los Negativos)



vez y logramos ponerlos en fuga a sillazo limpio.

Entonces llegó la Policía Nacional y, sorprendentemente, nos escoltó hacia la salida sin hacer preguntas tontas, gracias a lo que el regreso a Barcelona era posible. Sin embargo, el amigo Nacho seguía eufórico -cosas del alcohol-, y pegó un frenazo brusco que se llevó al pobre Víctor 54321 por los suelos. Al mismo tiempo, Roberto Negativos se había quedado en el Castillo y las llaves de su Lambretta estaban en el bolsillo de Nacho. Mientras José María 113 se entendía con la Guardia Urbana por el accidente -no iba bebido-, otro modo regresó con las llaves al Castillo, esquivando a su regreso una lluvia de objetos contundentes, que no esquivó el coche de Kamenbert (un cristal de vacaciones).

Balance general

Nosotros: un herido y un cristal.

Ellos: más de cinco heridos menos veces que el nuestro.

El Local: unas 40 sillas.

(cont. pág 18)

BARNA SCOOTER CLUB

Este S.C. estará formado, en un principio, por Mods y scooter-boys, aunque está abierto a todo aquel que pueda interesarse.

Todos los miembros deberán pagar, a partir del mes de septiembre, una cuota mensual de 300 £, dándoles ésta derecho a:

- 1) Disponer de local para encastrarse con la moto.
- 2) Estancia pagada en las distintas scooter-runs organizadas por D'Ascanio.
- 3) Fuerte rebaja en todas las fiestas organizadas por D'Ascanio.

Para formar parte del S.C. sólo hace falta rellenar este impreso y enviarlo al apartado de Correos 37143 08080 Barcelona

NOMBRE..... APELLIDOS.....
CIUDAD..... DIRECCIÓN.....
TEL..... MODELO SCOOTER..... C.C.
COLOR..... MATRICULA.....
MOD?/SCOOTER-BOY?.....

SCOOTER CLUBS

TOP CATS S.C. 12 Dalham Road, Moulton, Newmarket, Suffolk CB8 8SR U.K.
INCROYABLE S.C. 22 Chemin de Vassieux 69300 Caluire FRANCE
CLAYBILLIES S.C. Gavin, 24 Park Rd, Fowey, Cornwall PL23 1 ED U.K.
RAT PACK S.C. Karl, 15 Loggans Road, Hayle, Cornwall U.K.
BATMAN FRIENDS S.C. Andrea, Via Sbrozzi 20, 47037 Rimini ITALIA
ELITE S.C. John, Coromandel, Retot Road, Albecq, Catel Guernsey CHANNEL I.
VESPARELLAS S.C. Jackie, Milton Place, Fosse Andre, Peter Port Guernsey id.
FRECCIE CROMATE S.C. Catale, Via Cardinale Massaia 24, 10147 Torino ITALIA
WEST MODISM S.C. Marc, 9 Allée des Troènes, 44600 St. Nazaire FRANCE
SOUL BURNERS S.C. Derek, The Spur, Petit Marais, Vale Guernsey CHANNEL I.

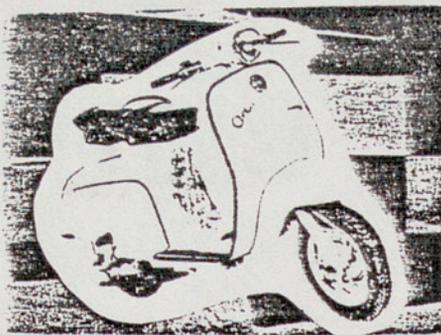
Con "Perry", los mejores recuerdos de la concentración. Evite con "Perry" malos recuerdos mucho después.

6 Lubricated protectives
BAYER Silicone

Extra sensitive
Perry

SEX & HYPNOSIS

A book by Paul Thomas, author of *Psycho Cybernetics, Hypnosis & Losing Weight, Every red blooded man ought to know how to use hypnosis with his wife or girlfriend to make sure that he gives her fantastic sexual pleasure. (If you don't think so, read The Hiss Report)* \$2.00 Postpaid
Psycho Cybernetic Dynamics
Dept. PH1, #101, 11655 Olympic Blvd., Los Angeles, CA 90064



ELIGE CONDUCTOR Y SCOOTER

Por ejemplo, nadie en su sano juicio se atrevería a hacer un viaje, por corto que sea, con Vampus. Para ir con Nacho se ha de tener un considerable desprecio del peligro, especialmente cuando ha bebido un poco. Con Sureda siempre llegarás el último y con Alfredo, te pierdes. Con Situs, vomitas por el ajetreo y el slalom y con Monti te vuelves loco.

En cuanto a modelos, si tienes prisa, escoge una Vespa. Si quieres llegar seguro, escoge una Lambretta. La técnica de coger las curvas no es fruto de tres viajes sino de años de conducción en el asiento de atrás. Si la curva se coge por el sentido en el que va colocado el motor de la Vespa, conviene inclinarse sobre el lado contrario, más que nada, para no caerse.

Y, para finalizar, un pequeño ranking de seguridad en scooters, los conductores más peligrosos:

1/ primero y con ventaja, Vampus; su récord es una conmoción cerebral y la

moto a tomar por el culo.

2/ Marol, que incrustó su guardabarros en la matrícula de un Ford Fiesta; además, mordió el asfalto volviendo de Palamós.

3/ Nacho, pronto será el primero, se cae solo: media hostia delante del BUC, de antología, cuando intentaba arrancar la moto empujando a la vez que corría y daba gas, pero resbaló desafortunadamente...; la más reciente fue en Castelldefels, un frenazo que lo dejó en pie mientras la scooter se llevaba a Víctor, uno de nuestros miembros, con rotura de ligamentos (¡pero salvó su camisa sicolodélica!).

4/ Felipe se llevó por los suelos al mismo Víctor mucho antes, en un día de lluvia; dos meses después, intentando evitar a un travesti que se le cruzó en las Ramblas, se partió un colmillo y se puso un ojo de vacaciones -fallido intento, pues el travesti también cayó-.

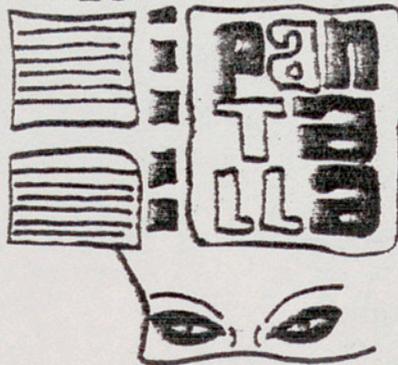
Añadiré que Situs causa baja como víctima. Un coche se saltó un Stop y su Vespa no vale ni para latas de sardinas.

Esperando recibir vuestras cartas, dirigidas al PAQUETES SCOOTER CLUB "YA NOS LA COMPRAREMOS" (Aptat. Correus 37143 08080 Barcelona), p'a lo que manden aquí estoy yo. P'a mí ná es problema.

EL ZAR ALEXIS



ESTRENOS



MUY BUENA



BUENA



DIVERTIDA



PASABLE



FLOJA

P. - ¿Hay demasiados fanzines mods?

R. - ¡No, nunca!



CINE REACCIONES

"EL RETORNO DE RINGO"

En fin, poco podemos decir sobre el "Reacciones", pues su calidad salta a la vista. Sigue siendo el mejor, aparte de D'Ascanio, claro (je, je). En este número, artículos muy interesantes sobre ropa mod veraniega y otras cosas. No hay tantas páginas de humor como otras veces, pero su lugar está ocupado por la relación de las muchísimas actividades llevadas a cabo en el último trimestre. Las fotos han quedado muy bien impresas. Nos prometen un fabuloso especial sobre la concentración.



SALA PILSEN EXTRA

"PEQUEÑO GRAN HOMBRE"

¡Bravo por "Pilsen Extra"! Tras el nº 1, repleto de pifiadas, han decidido volver a empezar. El nº 0, el actual, está bien redactado y tiene entrevistas con Tweed (Francia) y Gilles (del fanzine "Start!"), además de información sobre las actividades de la temporada y un artículo sobre Carmel McCourt, cantante inglesa de jazz actual que, al igual que los R.E.M. bla bla bla... ¡Pequeñito, pero matón!

uuu.
—¿Le gusta el judo? Dicen que es cinturón negro.
—Me gusta, pero sólo tengo este cinturón.
—¿Te estás al que lleva a la cintura?



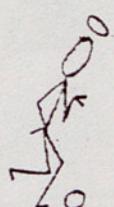
PALACIO D'ASCANIO

"EL MAYOR ESPECTACULO DEL MUNDO"

Se trata de D'Ascanio, fanzine recién aparecido que reúne todas las condiciones para hacer temblar a la competencia: artículos interesantísimos, redacción excelente, compaginación de primera, etc. Para más información, retroceder a la página nº 1, que sale el sumario.

Con Marujita Díaz conversa un rato. Se cala un sombrero cordobés. Hay un ligero baile. Maruja Díaz está muy gordita. Roger Moore la abraza. Fuma la pipa y coge la guitarra. Le dice:
—Yo, de guitarrista. Y tú bailas.

Si su mujer le ve cercado de mujeres
—quapas, ¿qué?
—Me pega.



5-4-3-2-1 ODEON

"EL FINAL DE LA CUENTA ATRAS"

"5-4-3-2-1" no es un modzine, sino un fanzine netamente sicodélico. La redacción es correcta y la cantidad de información bastante voluminosa, conteniendo una entrevista con Flowers (!) (?) y revista de grupos sicodélicos actuales. Interesante también su biografía de The Barracudas. Mucho más que interesante, sin embargo, es la maquetación, lo mejor que se ha visto en Barcelona en "prensa alternativa" (je, je).



CINEMA UNIO RECREATIVA
"GERMANS SOUL"

PROXIMO ESTRENO:

"LA NOCHE DE LAS ALMAS EN PENA"

Se trata del fanzine de la Societat Soul de Barcelona, que aparecerá poco después de la concentración. Además, la Societat Soul está apalabrando un antiguo local de jazz para utilizarlo como sala de baile a partir del próximo octubre.



ASTORIA VA COMO LOCA

LA PANTALLA EN MADRID

"MAD MAX XXVIII"

Queremos incluir también una breve reseña del modzine madrileño "Van como locos". Se trata de uno de esos fanzines tan cretinos que se dedican a cagarse en los demás mods y modzines. Como nosotros somos así, pasamos de decir nada más. Abur.

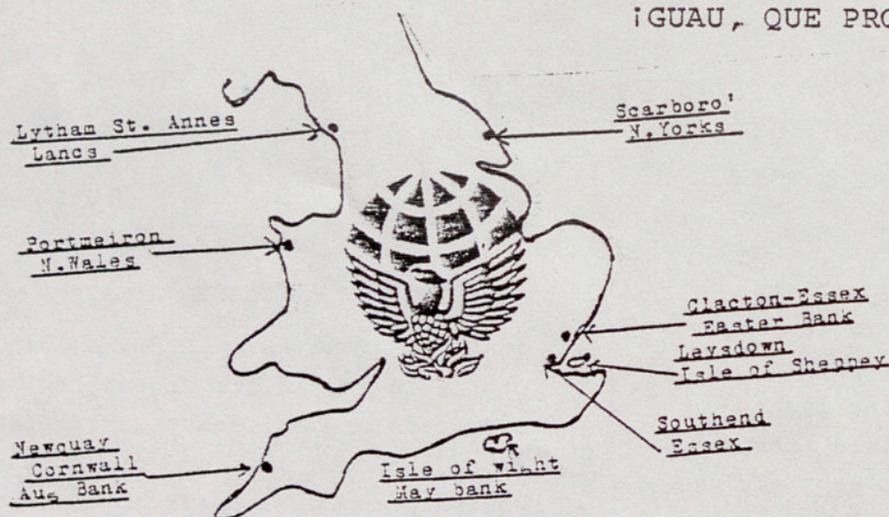


PROYECCIONES REVIVAL

"MISION IMPOSIBLE"

"Revival" ha sido la sorpresa de la temporada, con su presentación multicolor y el suplemento cultural "Dexedrina nº 0". Tiene artículos muy interesantes sobre la historia de los mods de Barcelona -diferente al de Ringo en "Reacciones"-, una entrevista excelente con Los Negativos y más entrevistas con todos los grupos que tocarán en la concentración. Sin embargo, la redacción es pésima y se hace peleon para leer; a ver si el número 3 les queda perfecto, hombre! También es destacable la historia de Brighton 64, escrita por el propio Ricky Brighton. Por último, nos parece positivo un artículo sobre los americanos R.E.M. que no tienen nada que ver con los mods pero hacen música de madre

¡GUAU, QUE PROGRAMACION!

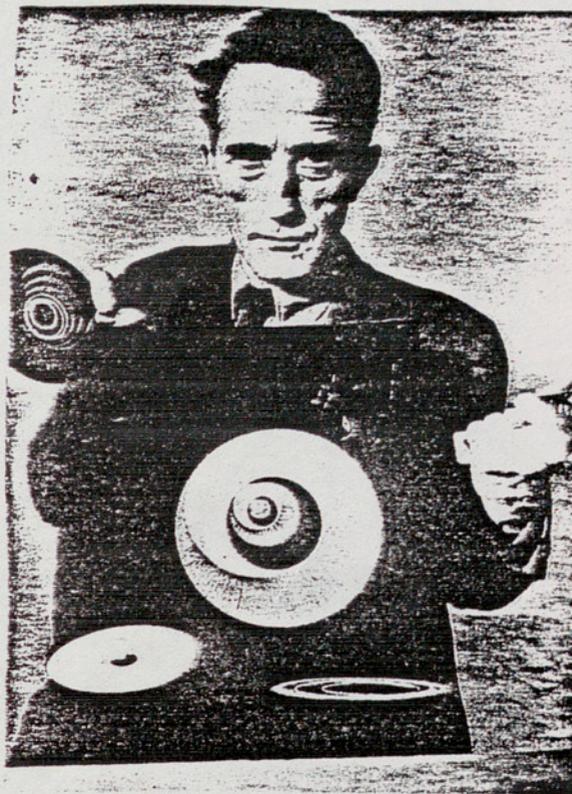


¡Y CON GAFAS TRIDIMENSIONALES!

LA SCOOTERMANIA Y OTRAS...

Cercanos al tiempo, los maniáticos de la estética modernista hemos dispuesto de sendas muestras de lo que se dió en llamar Pop-Art, que indudablemente sigue siendo de rabiosa actualidad pues pasado, presente y futuro dejan de existir dentro de esta corriente artística, siempre innovadora.

Duchamp, Hamilton y Rauschemberg nos han introducido en su obra, de la mano de la Fundació Miró. Mientras tanto, en la galería Joan Prats, hemos podido disfrutar del muestrario del mítico artista abstracto de los 60's Kenneth Noland, que expuso durante las mismas fechas que Rauschemberg. Sobre este último trata la ficha artística siguiente...



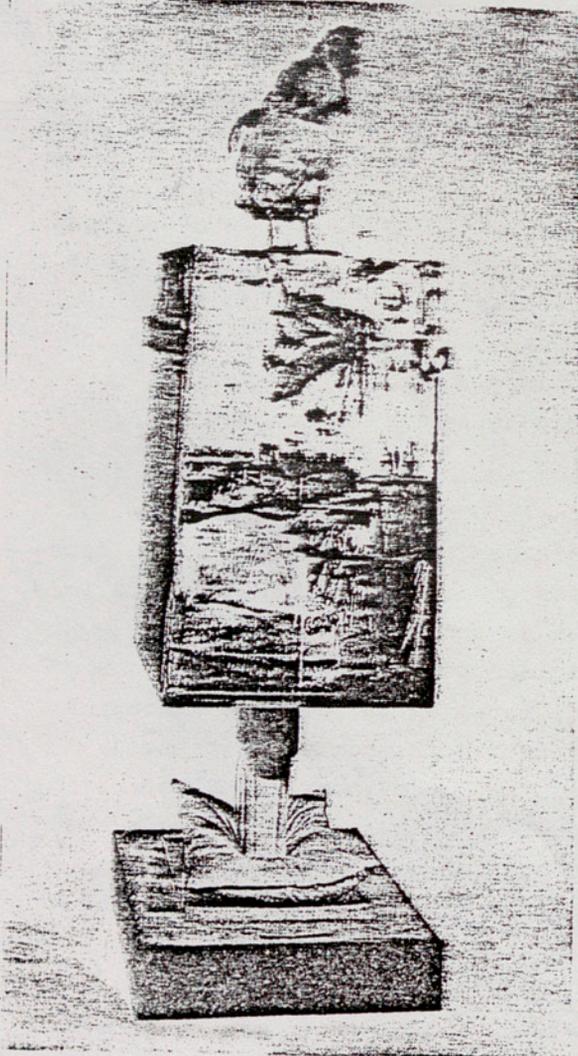
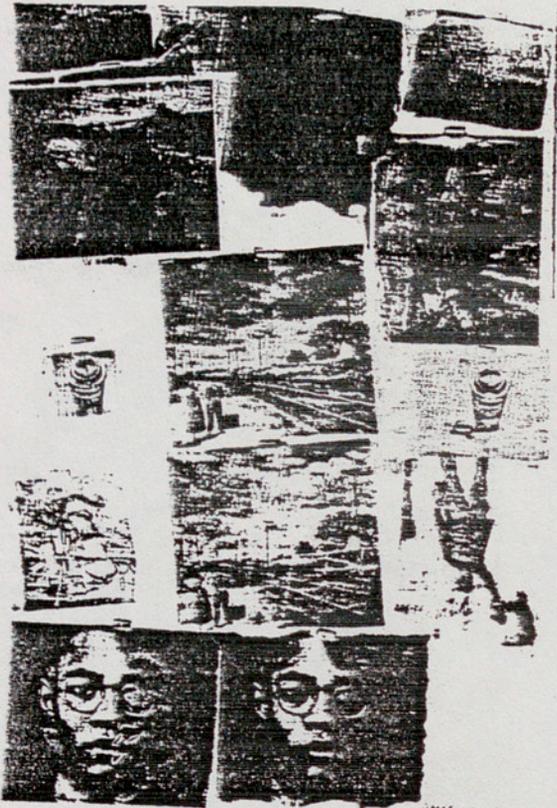
Robert Rauschemberg



En su taller

No importa que Robert Rauschenberg -artista pop nacido en Texas en 1925, epitafio que reza su lápida de nacimiento-, fuera identificado en un principio con el neo-dadaísmo o un modo de hacer más vanguardista.

Contrariamente al purismo de Hamilton, Liechtenstein, Wesselmann, etc, no hace de sus obras un cliché fotográfico ni una ampliación de la imagen en superficie. Transformará y reciclará para obtener dimensiones y volúmenes en su forma de expresión artística. Elemento típico de su obra es el fotomontaje, simple transporte de fotografías, generalmente de prensa, a una tela previamente tratada a base de frotamiento con plumillas o bolígrafos sin tinta. Un ejemplo claro es su famosa "Odalisca".



Fue en 1961 cuando, junto con obras de Jasper Johns y Klinehalz, propagó su arte del desecho, de configuración personal, en la Reuben Gallery de Nueva York. Está marcado entonces por el gran maestro John Cage, al que conoció en el Black Mountain College de California, participando en los primeros "happenings" organizados por éste y el también mítico Kapnow.

De esa gran escuela, Rauschemberg y Claes Oldenburg son los llamados al estilo más vanguardista en la línea pop. Pero Rauschemberg sería sin embargo el que alcanzaría mayor fama en el viejo continente, gracias al premio de la Bienal de Venecia de 1964.

Hemos de recordar también su participación en el prelude del arte pop, con sendas muestras hechas en Nueva York en 1958. De todo el periodo descrito hasta ahora nos hablaba la exposición en la Miró (obras pertenecientes a la galería Leo Castelli).

El resto, mucho más nihilista. Y también las anécdotas de las citas del mismo Rauschemberg y el grande de los grandes, Marcel Duchamp, negando el dadaísmo o el nihilismo en sus fotomontajes típicos. En sí, el conjunto de la Miró dejó sin respiración y saciada la ansiedad a todos los que pisamos la Fundación, pero esperamos más savia con la que poder seguir satisfaciendo nuestro instinto de "homo artisticus". Blow up... Miró!

EL OJO PSICOMOTRIZ

SCOOTERING

¿Qué mínima relación hay entre las scooters y el arte Pop? Porque, a primera vista, cualquier scooter bien pintada y limpia, habla por sí sola de la estética de su dueño.

La aparición del arte Pop en Inglaterra coincidió con la explosión Mod y tal movimiento -que evidentemente incluía carácter artístico-, no dejó pasar ese arte consumista que le iba como guante en mano.

En un principio, las scooters estaban preconcebidas según los primeros modernistas para la ciudad, la limpieza y el cuidado de la ropa. Poco a poco, aparecieron las primeras scooters pintadas por los propios dueños, de modo que no tardó en llegar la competencia al respecto. A partir de aquí, todo objeto era válido para la decoración.

Inicialmente se colocaron elementos típicos, como grifos en el guardabarros delantero. Como todo era cuestión de estética y no de utilidad, la mayoría de los faros no se encendían y los retrovisores estaban tendidos hacia el cielo o bien hacia la cara del mod y no detrás suyo.

Las matrículas o nombres en el carenado de la "Lammy" no eran nada del otro mundo y la parka estaba tan íntimamente ligada que o tenías las dos cosas o no tenías ninguna. Excepto las chicas mod (que carecían de ambas cosas), llevar una gabardina en scooter quedaba tan "out" como llevar una parka a pie.

Solo el tiempo cambia las costumbres y 10 años y pico de diferencia fueron suficientes. Conceptos mods como el baile o el vestir han cedido bastante terreno al de la scooter. El ejemplo claro de esto lo tenemos en las recientemente llamadas "scooter-runs", aparecidas poco después del revival del 79. Actuaciones a larga distancia obligaban a preguntarse "¿por qué ir en tren?". El concepto de moto para ciudad había desaparecido y, poco a poco, se fueron organizando dichas salidas deliberadamente.

Se perdió algo en la estética para ganar en lo funcional (respaldos, planchas recortadas, etc.). Incluso cualquiera -fuese mod o no-, que tuviera Vespa o Lambretta podía apuntarse a la movida. La reaparición de los scooter-boys fue decisiva para que los mods reorganizaran nuevas salidas bajo el nombre de MOD-RUNS.

Estos scooter-boys eran ex-mods que se dedicaron enteramente a la moto, preocupándose menos por la estética y la música (ver REPLICA). A la vez que aparecen revistas y magazines acerca del mundo de la scooter (éstas y las Choppers no están consideradas por sus dueños como motos), se están dando en Europa casos de slogans y parches que rezan: "no jeans neither scooter" (ni tejanos ni scooter), en Inglaterra; "join the anti-scooter-run league" (únete a la liga anti-scooter-run) o "yes to smart Lambrettas" (sí a las Lambrettas elegantes), en Italia.

Que cada uno piense y actúe como crea conveniente, pero que lo haga estando seguro de ello.

POW!

Lambretta

REPLICA A "SCOOTERING"

La redacción de D'Ascanio desea aclarar algunos puntos sobre el artículo anterior:

Históricamente, el mod estándar de 1963 en adelante es el resultado del cruce entre el modernista o estilista y el scooter-boy de entonces. Se puede asegurar con tranquilidad que el 70 % de los mods catalanes se han desarrollado sobre el patrón de este mod del 63 que tiene trajes, cazadoras, scooter y tejanos y no ha de avergonzarse por ello.

Es cierto que los excesos de los scooter-boys en algunos países del extranjero han conducido a slogans como los que cierran el artículo anterior, pero AQUI ESTO NO OCURRE, por la sencilla razón de que la escena mod barcelonesa -eje de la catalana-, es una escena PROPIA con sus costumbres propias.

En Barcelona tiene scooter el que quiere y puede y los "estilistas" que no "quieren" tenerla se apuntan de paquetes para ir a donde sea. La scooter es una moto "limpia" comparada con otras motos, pero el que tiene una sabe perfectamente que también se enguarra y unos tejanos son una prenda muy socorrida para conducir.

Slogan por slogan, los que tenemos "tortuguita" y pasamos de ir a pie, podríamos hacernos un parche de "la envidia, que devora y corroe", pero no es el caso, sería buscar crispación DONDE NO LA HAY.

D'Ascanio.

Pero el resto del fin de semana tampoco fue moco de pavo, estando anunciada la actuación de Kamenbert en Zeles para el sábado y una fiesta Beatle para el domingo.

En la actuación del sábado estuvieron presentes los CINCO DE SIEMPRE, y fue una lástima, porque tocaron muy bien, quedando consolidada la nueva orientación hacia el soul y el baile desde que Maica canta con ellos. La fiesta del domingo se redujo al pase del video "Beatles Complete", al final del cual y en vista de la escasa concurrencia, los organizadores hicieron un sospechoso mutis por el foro. Vayan desde estas páginas unas palabras hacia todos los que están metidos en la Beatlemania en Barcelona: ¡PANDILLA DE INUTILES!



Felipe, que interpretó "Do you love me?" con Kamenbert

Pero la fiesta siguió su curso: Kamenbert interpretó una selección de las mejores canciones de su repertorio y acto seguido llegó la Jam-Session, pues se tocaron un sinfín de temas de los 60's, de la mano de algunos Kamenberts, algunos Negativos, algunos Brightons y varios espontáneos:

"Shakin' all over", "Do you love me?", etc. Momentos memorables son los de Carles y Maica cantando a dúo, Gemma (de Minnies & Coopers) estrenándose en público y Alberto Brighton sumamente emocionado con una Rickenbacker negra -a la que le sacó gran partido-. Peor para el que se lo perdió.

ALREDEDOR DEL MUNDO EN SCOOTER



Esta sección de nuestro scootermagazine estará dedicada principalmente a los viajeros, a esos modernistas motorizados que surcan las carreteras en busca de otras emociones, otros estilos de vida, otras puestas de Sol (¡vale ya, poeta!), otras pajas, otros precios, etc., propagando sobre ruedas el valor y la audacia de los mods catalanes alrededor del mundo.

Hablaremos del estado de las carreteras, la relación de precios en el extranjero, la simpatía de los habitantes y las precauciones que conviene tomar antes y durante el viaje. Para hacerlo mejor, necesitamos tu ayuda: si has hecho algún viaje de más de 80 kilómetros y crees interesante explicar tus aventuras -con la scooter, claro-, escríbenos a "D'Ascanio (Alrededor del mundo en scooter)", etc. De la misma manera, consulta con nosotros cualquier duda. D'Ascanio cuenta con un excelente equipo con experiencia en mecánica y viajes largos (¡hasta 1.100 km.!), que resolverá tus preguntas en un periquete. Escríbenos, díenos cual es tu proyecto y cuales son las características de tu "tortuguita".

Un Mod de l'Eixample en París.

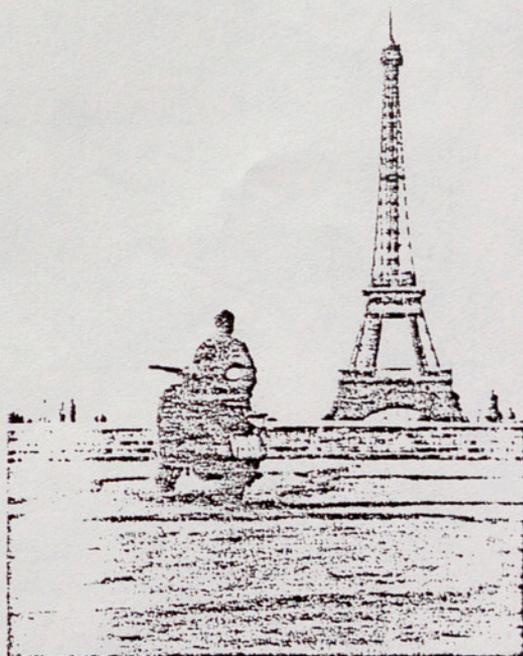
GENERALIDADES SOBRE EL VIAJE EN SCOOTER

En primer lugar, vamos a terminar con un rumor que ha acobardado durante meses a muchos viajeros potenciales: una Lambretta 200 en buenas condiciones es absolutamente apta para realizar un viaje, por largo que éste sea.

Antes de partir de viaje, sin embargo, deberá comprobar el sistema de luces -más delicado que el de la Vespa- y cuidar especialmente el tema de los recambios si el viaje es al extranjero: el ámbito de fabricación de Lambrettas se reduce actualmente a España, Italia y la India (no es broma).

Concluiremos este apartado con las tres reglas que harán invencible a nuestra scooter:

- * carburación afinada.
- * herramientas y recambios suficientes.
- * 1/4 de hora de descanso a cada puesta de gasolina.

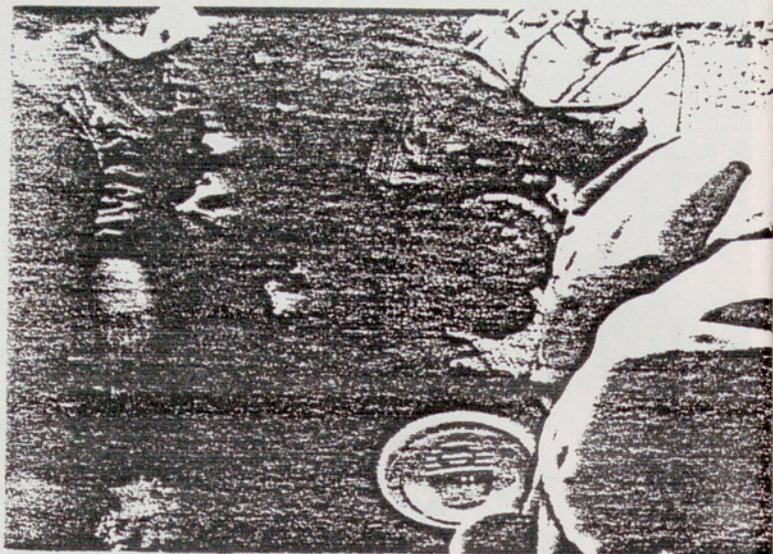


ECOS DE SOCIEDAD

Por último, haremos mención en este apartado de los viajes más relevantes que hayan tenido lugar recientemente. En este número rendimos homenaje a esos bravos muchachos que conformaron la 1ª expedición Mod Scooterizada al Extranjero, con destino a Toulouse (Francia).

Nuestros héroes partieron de Lloret de Mar a las 13'00h. del Sábado Santo y, tras problemas fronterizos y un pinchazo junto al cementerio de Alzone, llegaron a la estación de tren de Toulouse a las 23'00h., perdiéndose la fiesta que en esos momentos se daba en su honor.

El domingo, tras pasar la noche en el siniestro Hotel Severin (Londres 1941), pasaron un día de calor inusitado visitando la ciudad de la mano de los pocos mods locales y por la noche acudieron al concierto de Les Calamités



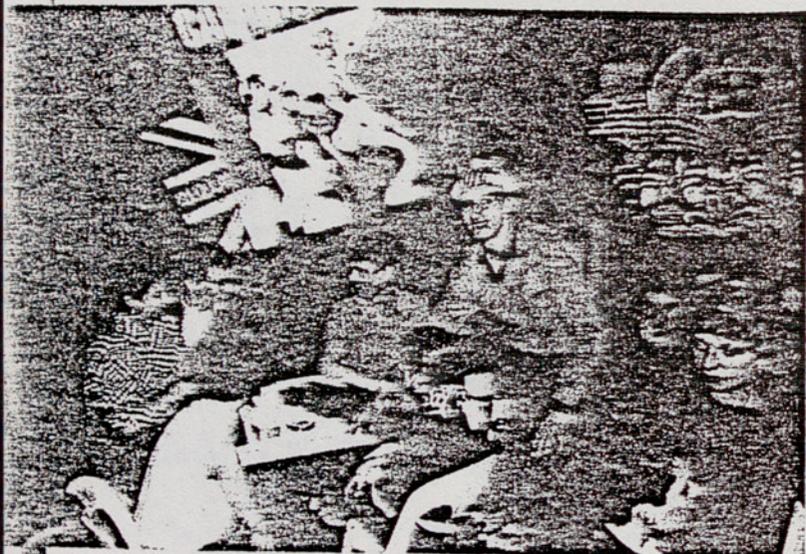
conjunto pop francés compuesto por tres pavas y un batería.

Se imponía una potente entrevista para D'Ascanio, pero no había papel a mano y el que la hizo solo se acuerda de dos nombres (Isabelle y Odile), de que son naturales de Dijon (donde hacen la mostaza picante) y de que les gustaría tocar en Barcelona (eso se lo dirán a todos). Pero fueron muy simpáticas y pasaron de la prensa oficial -que hacía cola en la puerta-, para posar con Felipe y Vampus en una de las fotos que acompañan el reportaje. ¡Bravo por ellas!

El lunes, hacia las 10'00h, se emprendió el viaje de regreso hacia Lloret, si bien la Lambretta de Jorge volvió a pinchar al poco rato, momento que también recogieron nuestras cámaras. Hacia las 20'00h. se cumplió el objetivo.

Los componentes: Vampus (Lambretta 200 trucada), Joaquín (Lambretta 200), Jorge (Lambretta 200) y Felipe (Vespa 200). Cinco puestas de gasolina en total y una velocidad media de 30 km/h., más la pericia de los pilotos, bastaron para llevar a buen término la operación.

Gracias a Jean Pierre (guía en Toulouse), Lydie (nos pagó una cena) y Jean-Marc de Les Queen-Bees (nos presentó a Les Calamités). NO GRACIAS a los que durmieron en nuestras camas del Hotel Severin -un nombre a recordar- la noche anterior, por dejar las sábanas a tope de pelos y roña.

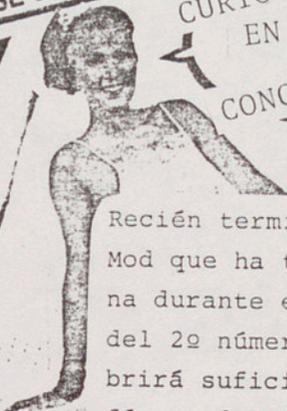




GENTE MARAVILLOSA

¡NO SE LAS PIERDA!!

CURIOSIDADES
EN LA
CONCENTRACION



Recién terminada la Concentración Mod que ha tenido lugar en Barcelona durante estos días y a la espera del 2º número de D'Ascanio, que cubrirá suficientemente y con fotografías todo el evento, pasaremos revista a algunos hechos curiosos relativos a la misma:

1) Hecho el balance económico y estando pagados todos los grupos que tocaron en la misma, las cuentas arrojan unas pérdidas totales de ¡TACHIN TACHIN!: 400€. ¡Vaya déficit! Ya decíamos nosotros que no iba a ser rentable, ya.

2) En el viaje de regreso, una scooter de Madrid y otra vizcaína dijeron "¡Basta!" y sus pilotos y paquetes hubieron de pernoctar en Zaragoza.

3) Estuvo entre nosotros Natalia Figueroa, de París. No era la auténtica, pero sí parienta lejana de la famosa mujer de nuestro internacional Raphael. Por cierto, Natalia perdió unos cheques de viaje y fue a reclamarlos a la sucursal del Banco Hispano Americano de la calle Fontanella en la mañana anterior al "Rififi" de la cámara acorazada. ¿Tendrá ella alguna relación con los ladrones? ¿Sería el mismísimo Franco Pilozzi, "Rey de la lanza térmica", oculto bajo el nada sospechoso disfraz de modette? Si hay recompensa, D'Ascanio investigará a fondo todo el asunto,

4) Si veis algún "caco" vestido de modernista... La concentración ha dado lugar al asociacionismo. Un claro ejemplo lo tenemos en el "Club de las maletas robadas", compuesto por todos los asistentes al Rally que en

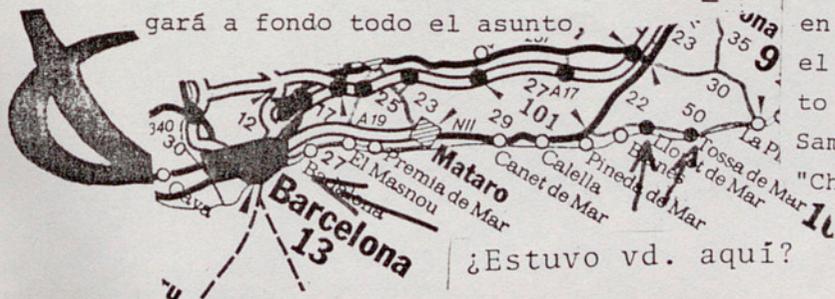


¿Qué rayos tiene que ver Raphael con la concentración?

un momento u otro han sido desvalijados de sus pertenencias por nuestros incansables rateros.

Pertenece al mismo Mr. Armando Laborda (no la gorda), de Madrid, al que le fue sustraída una maleta con todo el vestuario veraniego en Vinarós (Castelló), por lo que pasó la concentración con un polo, unos tejanos Wrangler y la ropa que le prestaron unos y otros.

Si grande es el mérito del socio fundador, no menospreciaremos a los siguientes adheridos: la mismísima Natalia Figueroa -de nuevo-, que ya en Lloret echó de menos su bolsa con ropa y cheques de viaje; un servidor que escribe estas líneas, que perdió en Lloret una cazadora Terlenka con el carnet de identidad ("la única foto en la que estoy guapo"); Giorgio Sammarino, de Rimini, cuyo 2 caballos "Charlestón" fue "reventado" junto a



¿Estuvo vd. aquí?



Faire y Pautos

Aragón, 351 - Tel 207 52 68
BARCELONA - 9

El taller que reparó la scooter del hermano de Juan Pardo

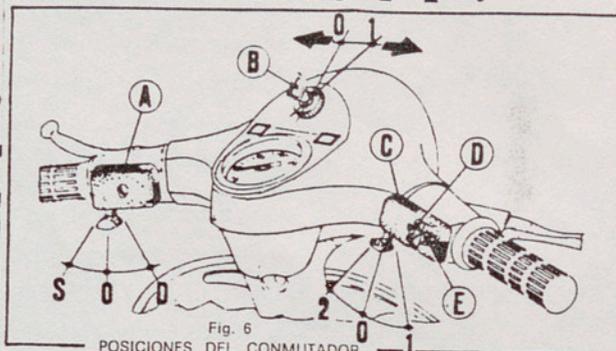
Santa María del Mar, en Barcelona, desapareciendo una bolsa con toda la ropa veraniega del italiano y la cámara de fotos y el pasaporte; por último, el batería de Dique Seco aparcó su coche en el mismo sitio tres días después, obteniendo idénticos resultados.

5) En el viaje de regreso a Lloret desde Tossa, algunos "yo también voy sin casco" fueron invitados por la Benemérita a hacer la pausa del cigarrillo mientras les eran impuestas sendas multas. La justicia tampoco descansa en verano.

6) El francés de Perpinyà que llevaba una senyera en la moto (ya sabéis, aquel que sólo sabía decir "tengo la puñeta fresca") hacía unas potentes levantadas de rueda con su Vespa 125 hasta que el embrague optó por la huelga salvaje.

El embrague, dispuesto a ser el gran protagonista de las averías de la Concentración, también dio un disgusto al sicodélico Fernando Pardo, de Madrid (tiene un hermano que se llama Juan, ¡jia, jia!). Se le fundieron los discos del mismo y tuvo que regresar al hogar apretujado en uno de los coches asistentes.

En la ida hacia Lloret, dos de los modzinerosos de "Revival" observaron que su Lambretta perdía aceite. Más tarde se dieron cuenta de que el líquido era aceite de oliva, de una botella del equipaje que se había reventado. Ufanos tras el descubrimiento, disfrutaron de la estancia en Lloret, sin saber que al regreso se quedarían tirados en la carretera por una avería de veras.



7) Dos punks fueron apaleados en Lloret de Mar por los scooter-boys franceses. El primero fue un caso divertido: se metió en el callejón del Dirty Dick's sin querer y, tras recibir las primeras hostias, buscó refugio -¡qué cándido!-, dentro del local. Allí se dió cuenta de que había metido la pata hasta el fondo y fue "deshauciado" nuevamente a golpes. En la calle le esperaban los de antes...

Además, un italiano no mod intentó probar con sus manos la textura del trasero de la novia de Ringo, esta vez delante del Sportsman. A juzgar por el número de gente que nos asegura haberle dado de patadas, debió regresar a "la bota que chuta Sicilia" cargado de agradables "recuerdos" de la hospitalidad catalana.

SIGUE

8) Por último, el caso de JL Junior, nuestro popularísimo "dee-jay del summer", fue a su vez apaleado el sábado día 17 cuando se disponía a sacar su billete en el funicular del Tibidabo, acompañado de su novia y otra pareja -itodo un romántico!-.

¿Rockers? ¿Punks? ¿Iturriaga? ¡NO! Cinco familias de "honrados inmigrantes" se le intentaron colar y como no se dejó, le propinaron una golpiza salvaje de patadas y bolsazos que lo dejaron aún más feo de lo que era y con una costilla rota. Denunció los hechos a la policía y pronto tendrá lugar el juicio.

Al regresar a su casa, su madre -no hay más que una-, le tenía preparado un suculento plato de costillas a la brasa (!) (?).



LAS VISIONES «OP ART»

Línea recta, pequeños cuadros de diseño «óptico», conjunto de bandas bicolors. — JANINE DE PORTER.

Teatro

Grupo

TUPERWARE

"BARNA'S MELODIES"

Puede parecer extraño que D'Ascanio comente una función teatral. Sin embargo, el grupo Tuperware ha estado conectado de una manera u otra al importante desarrollo de la escena barcelonesa en los últimos dos años y algunos mods han participado en Barna's Melodies como actores, rotulistas, etc.

Barna's Melodies fue estrenada ya hace algo más de un año durante la Semana Cultural del Casal dels Transformadors. Se trata de una comedia musical bastante divertida, con unos planteamientos y desarrollo (aventuras de un conjunto musical femenino), bastante satisfactorios y una resolución no del todo conseguida. De la misma manera, los números musicales eran bastante buenos sobre el papel.

El estreno del año pasado tuvo bastantes fallos, pero la diversión pudo con todo y Tuperware quedó como una firme promesa de viento joven en el tedioso teatro de hoy. Sin embargo, nos encontramos con que un año más tarde la cosa ha ido a peor: los altibajos en la interpretación y el calor sofocante del Centre Cívic de Hostafrancs convirtieron la comedia en una sucesión de sketches de mayor y menor fortuna (algunos de ellos interminables).

¿Causas? Falta de ensayos y carencia absoluta de dirección, si hemos de ser exactos. Más público en la primera representación que en la segunda, y todo amiguetes. En fin, una lástima, una oportunidad perdida.

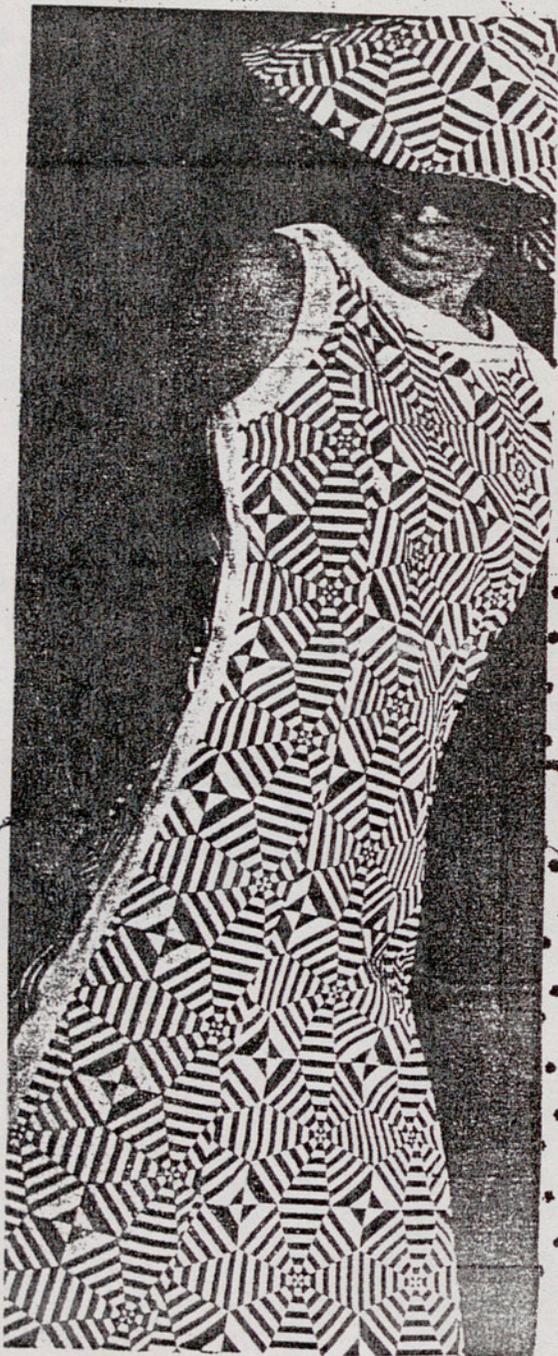
¡AUN HAY MAS!

...PERO MUY POCO

Sin embargo, los que fueron se pasaron un buen rato y estamos seguros de que la próxima vez saldrá mejor o no saldrá.



P. - ¿Creen en algo, las ratas?
R. - FE DE ERRATAS



- 1) En el artículo ORIGEN DE LA SCOOTER, se dice que los motores de la Vespa eran originalmente para aviones y helicópteros. En realidad, se trataba de motores de arranque para avión y no podemos confirmar si también para las "libélulas de acero".
- 2) Hay quien dice que las 24 horas de Scooter sólo fueron 6. Nosotros seguimos insistiendo en que eran 24. Por otra parte, España es el estado que celebra más campeonatos de Scooters al año de Europa (y presumiblemente del mundo, pues no creemos que en Brasil ni Australia bla, bla, bla.).
- 3) La fecha de los "Sucesos de Castelldefels" a recordar era el 5 de julio y no el 12. A nuestras bajas, nos olvidamos mencionar un chichón en la cabeza de determinado estilista que no es el mismo desde entonces.
- 4) El comentario del scooterzine madrileño "Van como locos" se debe a una malinterpretación de intenciones. Pedimos excusas y recomendamos que en el próximo número aparezcan menos cosas "malinterpretables".
- 5) En el artículo sobre Rauschemberg los pies de foto están equivocados. El hombre de bigote es John Cage y el otro Marcel Duchamp.

METRO
GOLDWYN
MAYER
presenta:

JILL KENNINGTON
BOBAY MORRY
ANN HORNAN
MELANIE HAMPBERRY

BLOW UP

El fotógrafo Thomas se ha especializado en retratar modelos que exhiben los más modernos troques, lanzados por los creadores de la moda femenina, pero es al mismo tiempo un enamorado de su cámara y a menudo sale en busca de historias interesantes, a la luz de un sol, velado muchas veces por una tenue niebla.

A bordo de su efímera aventura la muestra, un poco al azar, en busca de algo que le facilite un buen reportaje, o una simple fotografía. Los parques son sus lugares preferidos. Y hasta uno de ellos se dirige Thomas, sabiendo que sólo se trata de sus sesiones, o de una simple cosa, para lograr su objetivo.

La suerte le es propicia al sorprender a una pareja de enamorados besándose y, sin que ellos se den cuenta empieza a disparar su cámara, una y otra vez. Ella es una mujer joven, atractiva, encantada. El, un hombre de mediana edad, austero, olvidados de cuanto los rodeo están en un paraje silencioso.

Pero luego un momento en que Jane, tal se llama la mujer, descubre al fotógrafo. Asustado, se apresura de su acompañante y corre hacia él, estigando que le entregue los negativos, a lo que Thomas se niega rotundamente. Sólo le delinea a retenerlos, si tan siquiera la mirada suplicante de Jane.

La misma tarde de aquel día, Jane se presenta en el estudio de Thomas pidiendo de nuevo la entrega de los negativos. Es tan grande su desespero que, a cambio, se muestra dispuesta a todo. Thomas no comprende la ansiedad de esta desconocida, ni su reacción.

Serminamente intrigado, Thomas le hace entrega de un carrete sin revelar. Ya en su poder, Jane desaparece del estudio escondiéndose bajo su mirada un cámara de granada que Thomas no quiere captar. Se había demorado obsesionado por la idea que bulla en su mente e indiferente a cualquier sentimiento.



Una vez, su más reciente ha desaparecido. Thomas frente a los verdaderos jilones, los que no ha un regalo a Jane. Un anillo, descubriendo en ella algo más que la estampa entre un hombre y una mujer. ¿Algo con lo que pueda probarse a pensar se presenta ante sus manabrazos ojos y su mente aturrida.

Es un revolver lo que sujeta aquella mano que aparece entre un nudo de plantas? ¿Es un collar lo que se ve en el suelo, en otras fotografías? ¿Es al cuerpo del hombre que acompañaba a Jane? Thomas repasa las fotos con minuciosidad, precisión, absorbiendo por lo que descubre en ellas.

Thomas está aturrido. No sabe qué hacer con las fotografías. Tras repasarlas una vez más, sale a recorrer las calles de Londres, los más típicos locales por turismo, Carnaby Street de noche, siempre en busca de Jane, a la que no encuentra por ninguna parte. ¿Cómo y de qué manera debería llegar la verdad?

Durante el recorrido le rodean y apartan de su objetivo unas jovencitas obstinadas en que los convierta en modelos. Desatan vórtices en el ambiente que Thomas conoce y domina a la perfección. Y poco importa que las grite y trate con desprecio. Conspicuo que Thomas se fija en su público rostro es como entrar por la puerta grande.

Más tarde, Thomas va en busca de un amigo para aplicarle lo que él cree un plan, pero lo encuentra demasiado aturrido. Encuentra a un amigo que no puede ayudarlo y al propio Thomas. Su amigo se muestra dispuesto a ayudarlo en su perestroika en el local dispuesto a escucharle con tranquilidad y tratar de olvidar el asunto de las fotografías.

Thomas Patrick consigue apañarse. Al día siguiente vuelve al parque, pero el calor ha desaparecido. Cuando se dispone a abandonar, se fija en un grupo de jovencitas aborrecidas jugando una partida de tenis florentina. Entonces se da cuenta de que no todo es visible en la vida y es tanta para su cámara. ¿Estaba allí al calor o no? ¿Dónde se encuentra la verdad?

7

8

9

10

11

12

feliz despertar

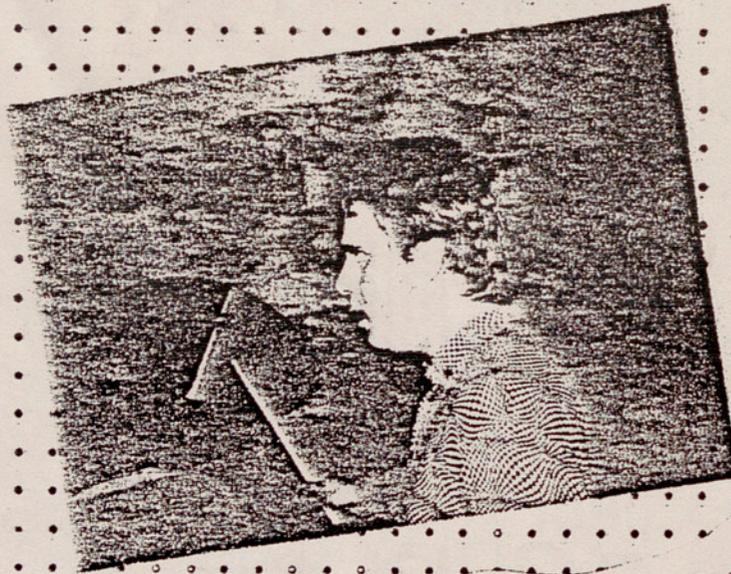


¡ES QUE CUNDE
MUCHO...!
D'ASCANIO, Aptat.
de Correus 08080
37143 Barcelona

LEER D'ASCANIO
ME HACE VER
DOBLE

000

00



go! service
THE OTHER SIDE
JETZT CHOCOLATE
STUNDE X FACTORY
KLECKS-THEATER
01. juni 1985 20.30 h

negatives

W

Esto fue D'Ascanio. SCOOTERZINE MOD . PRECIO: 125 E. NUMERO 1

AGOSTO 1985 Otro éxito de PRODUCCIONES VIOLETAS E

00