

IL TEMPO GIGANTE PÅ LANDEVEIEN

Flåklypa Grand Prix viste øyeblikkelig alle tendenser til å bli en publikumssuksess i Norge. På Snarøya ble det laget et barometer, med billettsalget som en rød søyle. Den gikk rakt til vær.

Det er ikke underlig at jubelen var stor. Caprino hadde i en alder av 55 år nådd et høydepunkt. For første gang fikk han full økonomisk handlefrihet, og kunne tenke mer langsiktig. Fristelsen til å forsøke lansering av filmen i utlandet ble nå stor.

Fra før visste han at norske filmer ikke er det som lettest lar seg selge internasjonalt, og i utgangspunktet regnet han det som nesten dødfødt å forsøke seg med en helaftens norsk dukkefilm. Det hadde vært vanskelig nok å få omsatt kortfilmene.

Skulle det være sjanse til å nå et publikum utenfor Norge, måtte det et helt spesielt og annerledes PR-fremstøt til for å vekke interessen. Når for eksempel et tenåringspar vil på kino, hvor som helst i verden, er de som regel allerede påvirket av de store filmselskaperenes enorme reklamekampanjer med all verdens plakater av kjente skuespillere og regissører. Massemediene har foret dem med stoff lang tid før lanseringen. Så ser de på dagens kinotilbud i avisene - og nederst: Helaftens norsk dukkefilm. Ikke særlig fristende.

Hva kunne lokke utlendinger til å se den norske filmen? Hva kunne få massemediene til å interessere seg for den, og hva kunne

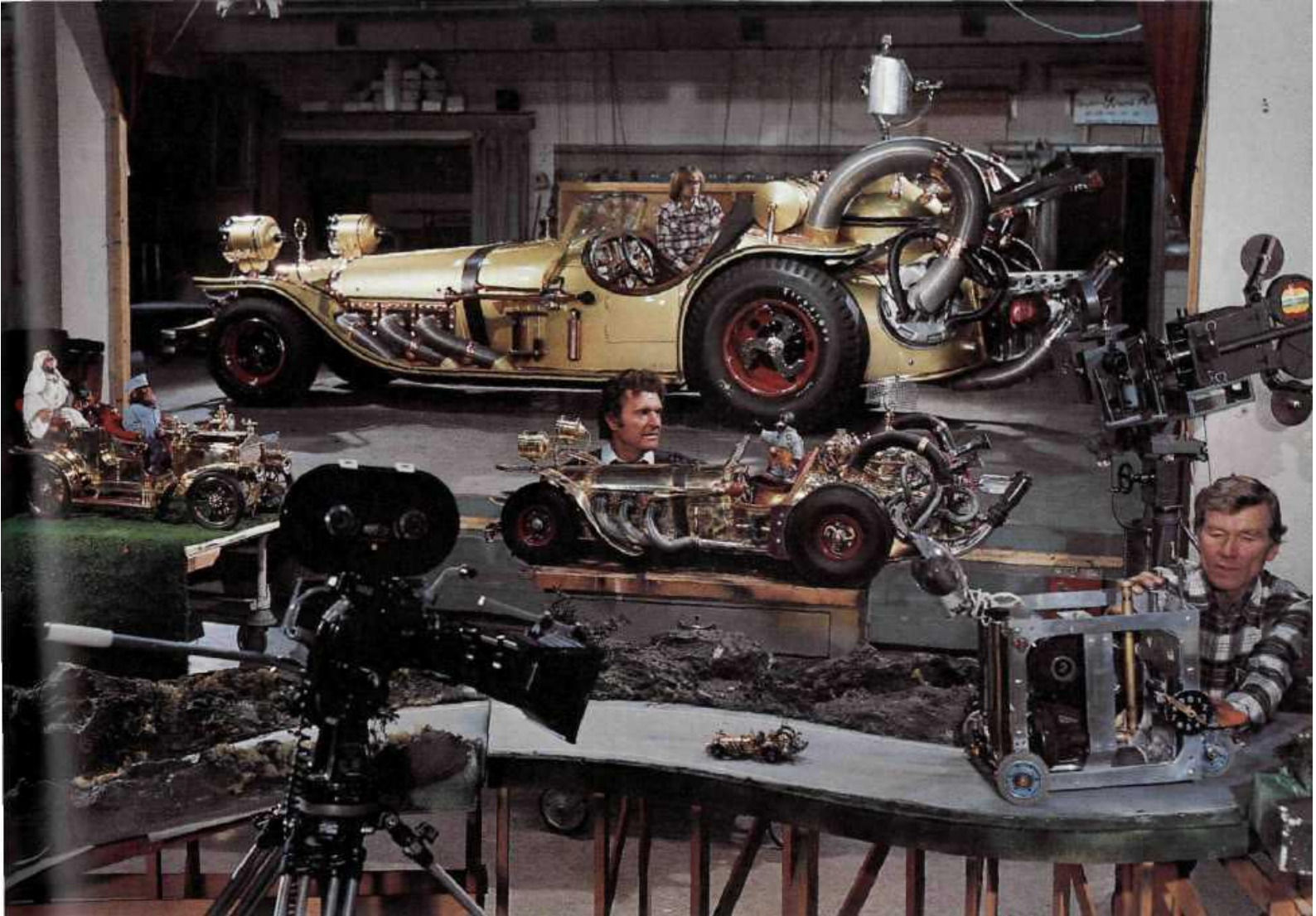
settes inn av reklame uten enorme økonomiske investeringer? Hva kunne dekke alt dette på én gang? Selvfølgelig hovedrolleinnehaveren i filmen: Il Tempo Gigante, i full størrelse, nei, større - så stor som mulig!!!

Flaskehalsen for en slik plan ville bli bilens bredde. Største tillatte bredde på europeiske veier er to og en halv meter. Med den bredden ville bilen bli 6,75 meter om den skulle holde samme dimensjoner som originalen i filmen. Idealmål, tenkte Caprino, da ville den vekke oppsikt. Den skulle ha flest mulig av de vanvittige Aukrust-inspirerte innretningene, men samtidig være så forseggjort at selv bilprodusenter måtte ta av seg hatten og bukke! Kjempeidé, men hvordan få den gjennomført?

Det første som måtte til, var en dialog med Samferdselsdepartementet, som er den øverste instans for den som vil driste seg til å bygge bil i Norge. Slike planer er i seg selv uhørte, for den slags gjør man ikke på egen hånd her i landet. Og i hvert fall ikke med en design der frontpartiet er som en gammel Bugatti, og bakparten i stil med en romrakett.

Men «Flåklypa» var etterhvert viden kjent i landet, og mye godvilje for alt som hadde med filmen å gjøre, hadde bygget seg opp. Etter et halvt års harde forhandlinger, ga departementet til slutt sitt betingede «løyve», men selvsagt med en rekke forutsetninger og krav. Karosseriet måtte blant annet bygges på en allerede eksisterende bil, importert og registrert i Norge. Da ville understellet være betryggende korrekt. En annen betingelse var at en representant for bilsakkyndige skulle være til stede under oppbyggingen, og at bilen måtte registreres som veteranbil. Det betød dengang at den bare kunne befinne seg på veien ved spesielle anledninger.

Caprino kontaktet først Volvo for å høre om svenskene ville bygge bilen, men svaret var negativt. For det første ville det bli uoverkommelig dyrt. De ønsket heller ikke å utføre slike arbeider i selskapets modellverksted, det ville distrahere miljøet, - og ikke var det en Volvo heller! Caprino forsøkte Mercedes, men fikk omtrent samme svar, gigantkonsernet hadde vanskelig for å tro at det lille filmselskapet i Norge hadde råd til slikt.



Il Tempo Gigante i alle størrelser. Foran ser vi Bjarne Sandemose med den minste utgaven, så Ivo Caprino med størrelse 2, og bakerst Charley Patey med landeveisversjonen.

Som så ofte før tenkte Caprino:

- Vi gjør det selv! Her i filmstudioet. Vi bygger en racerbil større og mer strøken enn alle andre!

Takket være motstanden steg pågangsmotet og besluttsomheten.

Samtidig fortsatte det norske folk å gå mann av huse for å se filmen. Selv de som sjelden eller aldri går på kino, slo av TV'n, tok med seg barnebarna og dro av sted. Det kom penger i kassen. Selv om kinoene tok det meste, var muligheten til stede for å få finansiert den dumdristige «bilprodusentens» ville ideer. Særlig etter at han fikk tillatelse til, som rett og riktig var, å utgiftsføre bilen som et reklameprosjekt.

Det var ingen grunn til å nøle. Men racerbiler som virkelig kjører, bygger man jo ikke sånn uten videre. Både Sandemose og

Caprino er gode til ganske mye, men det er visse grenser, og her måtte de ha faglig hjelp. Nå ble det gjort kjent at Il Tempo Gigante skulle bygges i full størrelse og at Filmcentret trengte en karosserimaker. Det skortet ikke på henvendelser.

En dame ringte og påstod at hun hadde mannen Caprino søkte.

- Jeg er gift med verdens beste karosserimaker, skjønner du, sa hun.

- Det er du sikkert, sa Caprino forsiktig. Han får jo så mange rare telefoner.

- Han er italiener, sa hun.

Dermed spisset Caprino ører, og ba henne komme og vise ham frem. Det gikk ikke lang tid før det banket på døren, og der stod en hyggelig italiener med norsk kone. Og Ermanno Martinuzzi var faktisk en av verdens beste karosserimakere, en bilkunstner av de store.

Utdrag fra Per Haddals bok:
*Ivo Caprino, Et portrett av
Askeladden i norsk film.*

Hjemmets bokforlag, Oslo 1993.

Kan kjøpes på vår webshop:

www.caprino.no

