

ITALIA DOMANDA

BELLEZZE PARLANTI MA NON PARLANO LE DUE SILVANE E LOLLO' di Domenico Meccoli	3
LE PICCOLE VERITÀ DI RASCEL di Renato Rascel	3
NEL MATRIMONIO QUAL È LA GIUSTA DIFFERENZA TRA UOMO E DONNA? di Luigi Cattaneo, Giuseppe Caronia, Luisa Gianferrari, Gian Domenico Pisapia, Marcello Boldrini, Abelardo Zambon, Adolfo Consolini, Tino Scotti, Arturo Tosi, Aldo Fabrizi, Enrico Paleari	4
CHI FURONO I PRIMI «CAFONI» di Alessandro Cutolo	6
LA MASCHERA E LA GRAZIA: ESISTE UN «TEATRO CRISTIANO»? di C. V. Lodovici	6
E DI SCENA LUCIANA NOVARO di Luciana Novaro	7
RAGAZZI VIOLENTI di Remo Cantoni	7

I NOSTRI GRANDI SERVIZI

DRAMMATICA STORIA DELLA BALENA di Giorgio Falchi (supplemento) I

IL MONDO DI OGGI

APERTA LA LOTTA PER LA SUCCESSIONE DI STALIN di Ignazio Silone	10
DAL SEMINARIO DI TIFLIS ALLE TORRI DEL CREMLINO	12
«L'UOMO D'ACCIAIO» ERA DI SALUTE DELICATA di Hans Flögel	21
PER MORIRE DI FAME MEGLIO L'ITALIA di Deodato Foà	23
LA «VOLANTE» DEL MARE È NEL MEDITERRANEO di Aldo Fraccaroli	26
LA PENNA D'UN GIORNALISTA GLI HA RIDONATO LA LIBERTÀ di Luciano Basso	32
PASSA PER VIA VENETO LA GIOVENTU' DORATA di Giorgio Nelson Page	34
GUIDANO UN PICCOLO GREGGE NELLE STRADE DI PARIGI di Guido Piovene	47
SEPPE DAL MAZZO DI CARTE CHE LA MORTE STAVA ARRIVANDO di Franco Rasi	66
ASPETTIAMO GLI 850 CAPOLAVORI CHE I NAZISTI CI PORTARONO VIA di Roberto Cantini	68

IL MONDO DI IERI

«VIDI PIANGERE LE INNAMORATE DI BENITO» di Rosa Ricci Crisolini	43
I TEMPI D'ORO di Armando Falconi	60

IL CINEMA

PERCHÉ I FRANCESI NON LE VOGLIONO BENE? di Oriana Fallaci	39
---	----

LO SPORT

PRONTO PER 80.000 TIFOSI LO STADIO OLIMPICO di Gian Domenico Giagni	50
NOVE CHILOMETRI NEL VUOTO di Franco Monicelli	71

LA MODA

QUESTA ESTATE DONNE RUSTICHE di Anna Vanner	58
---	----

LE ARTI

REMBRANDT A CASA SUA di Raffaele Carrieri	54
---	----

LA SCIENZA E LA TECNICA

COSTERÀ MENO E CORRERÀ DI PIÙ LA NUOVA MILLECENTO di Adriano Ravegnani	64
--	----

DALLA PARTE DI LEI

di Alba de Céspedes	8
-------------------------------	---

5 MINUTI DI RIPOSO

.	73
-----------	----

QUESTA NOSTRA EPOCA

AMLETO A MONTECITORIO di Manlio Lupinacci	76
VENTI QUADRI PER LA PRINCIPESSA di Irene Brin	76
EDWARD CORSI ITALIANO IN AMERICA di Gina Raccà	76
BACIARSI AL CINEMA di Arturo Orvieto	77
IL SOLE SPLENDE ALTO PER JOHN FORD di Nicola Orsini	78
ELOGIO D'UN TEATRO di E. Ferdinando Palmieri	79
IL «MACBETH» DI BLOCH di Guido Pannain	79
NEMICO DEL POPOLO di Clarino	80
SINFONIE CANZONI E JAZZ di Microsolco	80
VITA DI EDITORI: LICINIO CAPPELLI di Giuseppe Ravegnani	81
ANTOLOGIA DI LEONOR FINI di Raffaele Carrieri	81
ANCHE SENZA DONNINE MACARIO È BRAVO di Roberto De Monticelli	82
LA FILATELIA E I GIOCHI	83

EDITORE E DIRETTORE
ARNOLDO MONDADORI

CONDIRETTORE RESPONSABILE
RENZO SEGALA

*Nel supplemento
del prossimo numero:*

I 300 ANNI DI NEW YORK
*Rievocata, attraverso la cronaca,
la storia della più grande
città del mondo*



TUTTA
LA VITA
DI
STALIN



LA COPERTINA

Stalin ha cessato di essere il dittatore dell'Unione Sovietica e di tutti i Paesi satelliti, il dittatore di un terzo del mondo. Il destino di quest'uomo, che appariva ai suoi fedeli come sottratto alle leggi fisiche, si è concluso. Già nel marzo del 1951 il male che ora l'ha colpito si era preannunciato con sintomi meno gravi, ma ugualmente inequivocabili sul loro futuro sviluppo. L'ambizioso, superumano progetto di pianificare la vita di Lui sino ai cent'anni si è rivelato fallace, come ogni progetto che pretendesse forzare il misterioso decorso delle cose naturali. Ora che un gran vuoto si è creato nel mondo comunista tutti gli uomini della terra si chiedono con curiosità: chi lo riempirà?

La 1100 non muore, ecco la nuova 1100: con questo «slogan», che racchiude in poche parole un complesso e quasi ventennale ciclo di esperienze e che, nello stesso tempo, riafferma la fedeltà a un modello caro a due generazioni di automobilisti, con questo «slogan», dicevamo, la Fiat ha lanciato sui mercati di tutto il mondo la «nuova 1100» presentandola al pubblico nella cornice internazionale del Salone Automobilistico di Ginevra.

Per due ragioni si è preferito presentare la vettura all'estero anziché in Italia: anzi tutto perché il Salone di Ginevra, che si è inaugurato il 5 marzo e che rimarrà aperto al pubblico sino al 15, offre la possibilità di un immediato contatto col mondo automobilistico internazionale, il quale vi partecipa con le prime novità dell'annata; in secondo luogo, perché è di primario e urgente interesse spingere avanti l'esportazione, alla quale la «nuova 1100» darà senza dubbio un forte incremento, e ciò nonostante le gravi difficoltà derivanti alla nostra industria automobilistica dall'attuale regime fiscale che la pone in condizioni di inferiorità in confronto a quelle delle altre Nazioni, che sgravano sistematicamente delle tasse di produzione le vetture assegnate ai mercati esteri.

Molto attesa

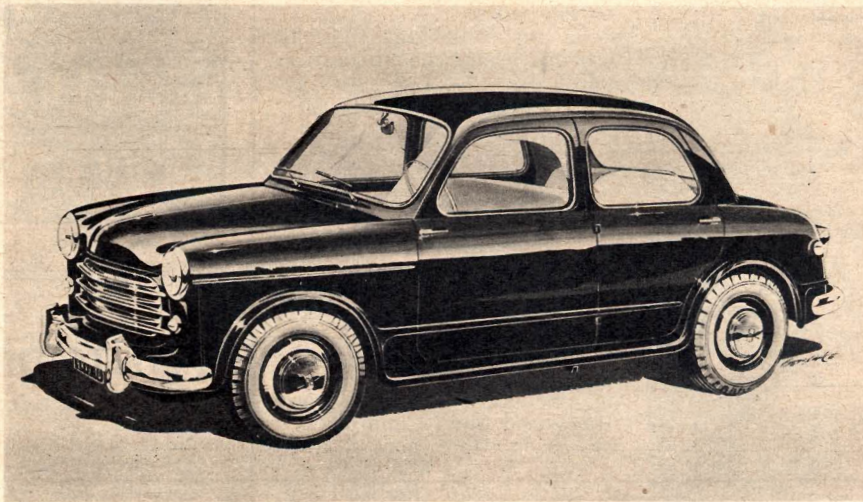
La nuova vettura era molto attesa, e da molti mesi correvano al riguardo voci e indiscrezioni che, alla luce della realtà, si sono dimostrate per lo più inesatte. Si parlava, infatti, anche in ambienti che, usando il linguaggio parlamentare, si potrebbero definire «ufficiosi», di una «1040» o di una «1200» (non si può escludere che tali voci fossero poste in giro per imbrogliare le carte in mano ai concorrenti). Che la Fiat si accingesse a rinnovare la «1100» era risaputo da tempo. Lo aveva già fatto per la «500»; aveva modernizzato la sua produzione automobilistica creando la «1400» e la «1900»; i nuovi impianti, le nuove attrezzature, i nuovi indirizzi tecnici, che avevano consentito la realizzazione di modelli di alta classe, dovevano necessariamente portare a una «nuova 1100», la più utilitaria delle vetture di media cilindrata. Tra l'altro, nel gran parlare che si faceva, vi era anche il rammarico che la Fiat cessasse la produzione di un'automobile così accreditata come la «1100».

La nuova vettura costituirà, per queste ragioni, una vera sorpresa per tutti: la Fiat, mettendo in cantiere *ex novo* un modello, nuovo come parte meccanica e come carrozzeria, è rimasta fedele alla «formula» della «1100» mantenendo intatte alcune caratteristiche più indovinate. Il nuovo modello non tronca perciò il successo della proverbiale vettura media italiana, bensì lo continua per accrescerlo. Tanto è vero che la Fiat ha voluto che portasse lo stesso nome: *nuova 1100*.

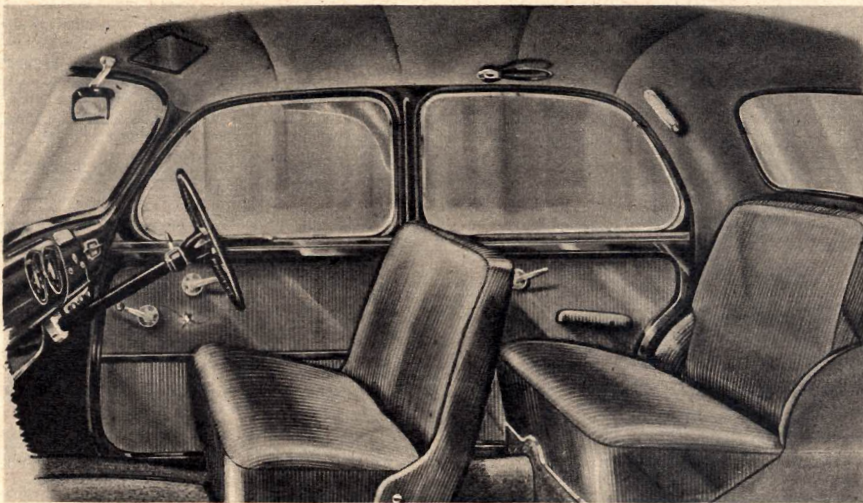
La «1100» nacque nel giugno del 1937 come «nuova balilla» (il modello si chiamava in termini tecnici 508/C). La prima 508, allora chiamata popolarmente «la balilla», era uscita dagli stabilimenti di Mirafiori nel 1932 con tali caratteristiche (995 cmc. di cilindrata, 20 HP., tre marce e due porte) da essere detta per quel tempo «un miracolo» come prima vettura utilitaria. Per cinque anni la «balilla» dominò il mercato italiano, si diffuse nei mercati esteri, dette una spinta formidabile all'automobilismo in Italia dopo la depressione

Costerà meno e correrà di più LA NUOVA MILLECENTO

Il 5 marzo, la Fiat ha presentato al Salone Automobilistico di Ginevra la nuova versione della classica vettura media italiana: ecco le sue caratteristiche.



LA «NUOVA 1100»: COSTERÀ CIRCA UN MILIONE E CONSUMERÀ MENO BENZINA



L'ABITABILITÀ È MOLTO MIGLIORATA: VI POTRANNO SEDERE CINQUE PERSONE

economica mondiale che sconvolse gli ambienti finanziari negli anni che corsero tra il 1929 e il '31. Basta pensare che ancora oggi circolano nel mondo non meno di cinquantamila vecchie «balilla». Quando nel 1937 prese propriamente il nome di «1100», la vettura aveva queste caratteristiche: 1089 cmc. di cilindrata, 32 HP., motore con valvole in testa, ruote anteriori indipendenti, quattro marce, quattro porte e una linea aerodinamica. Da quell'anno, immutate le caratteristiche fondamentali, la «1100» andò evolvendosi in versioni sempre più perfezionate, di pari passo al progresso dell'industria motoristica, fino alla «1100 E» del 1949. I risultati di vent'anni di continue esperienze si possono riassumere in uno solo, di fondamentale importanza: la «1100» ha largamente appagato la

clientela italiana e straniera. A centinaia di migliaia di esemplari è andata per il mondo e, come già per la «balilla», numerosissime sono ancora le vetture delle primissime serie che continuano a fare un ottimo servizio. (Proprio in questi giorni la Fiat ha premiato un autista di piazza che con il suo taxi 1100 ha percorso 500.000 chilometri.) Nel mondo dell'automobile, sono diventate proverbiali la robustezza, la inconsumabilità, l'accelerazione, la sobrietà di questa vettura che come nessun'altra ha messo così profonde radici nel tempo e nelle abitudini del pubblico.

Ed ecco, lucente nella sua linea modernissima, pronta a lanciarsi per le strade di tutto il mondo, l'ultimo rampollo della «formula 1100». Già abbiamo detto che le caratteristiche più indovinate sono rimaste immutate:

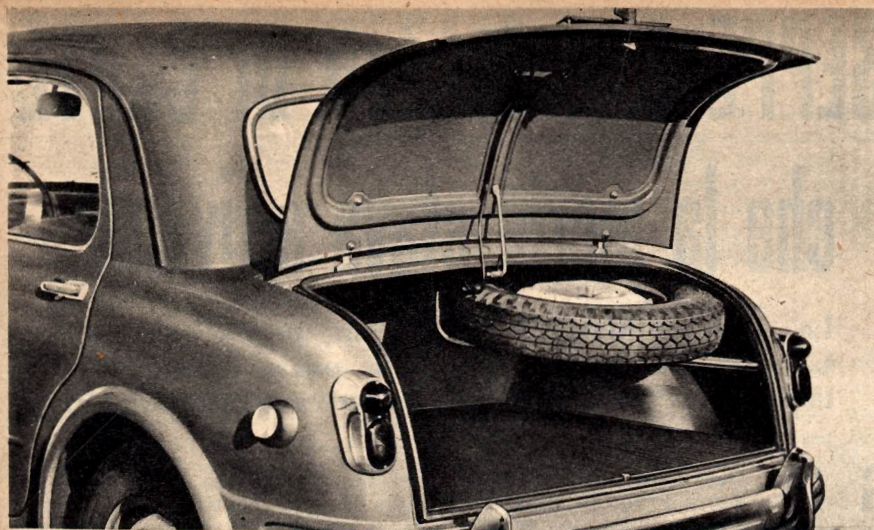
il motore è sempre l'ormai classico, infallibile 1100, la cui potenza è stata tuttavia aumentata, portandone gli HP da 32 a 36, e di cui sono stati perfezionati alcuni particolari di essenziale importanza: vi è un nuovo albero contrappeso, i sistemi di alimentazione e di carburazione sono stati modificati integralmente, le curve di potenza e di consumo migliorate, il gruppo propulsore, in fine, è montato su un diverso tipo di sospensione. Ne risultano notevolmente accresciute velocità e accelerazione, con minor consumo. Ecco le cifre: la vettura raggiunge agevolmente i 115 chilometri orari e può percorrere in un minuto 1400 metri partendo da fermo e con l'impiego del cambio, contro i 910 metri del primo «balilla», i 1050 della «quattro marce» e i 1260 della «1100 E». Le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti, del tipo della «1400», quelle posteriori a molle a balestra di nuova progettazione. Il ponte, di tipo completamente originale, è a gruppo ipoide e permette una maggior robustezza e silenziosità. Lo sterzo è anch'esso di nuova progettazione, con la leva del cambio sistemata sotto al volante. Per ciò che riguarda prezzo di vendita e consumo, i dati sono ancora segreti: non si è lontani dal vero, però, quando si parla rispettivamente di un milione circa e di sei litri e mezzo per cento chilometri.

La carrozzeria è stata radicalmente rivoluzionata: a struttura portante, essa è più leggera e compatta della precedente. Una più razionale sistemazione dei sedili ha permesso di aumentare l'abitabilità della vettura (in quello posteriore possono trovar posto comodamente due adulti e un bambino) e di agevolarne l'accesso. Accresciuta pure, e in maniera notevole, la capacità del bagagliaio, grazie anche a un dispositivo brevettato che permette una diversa sistemazione della ruota di scorta. Sono state aumentate le luci della vettura, cosicché gli ampi vetri della vettura offrono una completa visibilità nelle quattro direzioni.

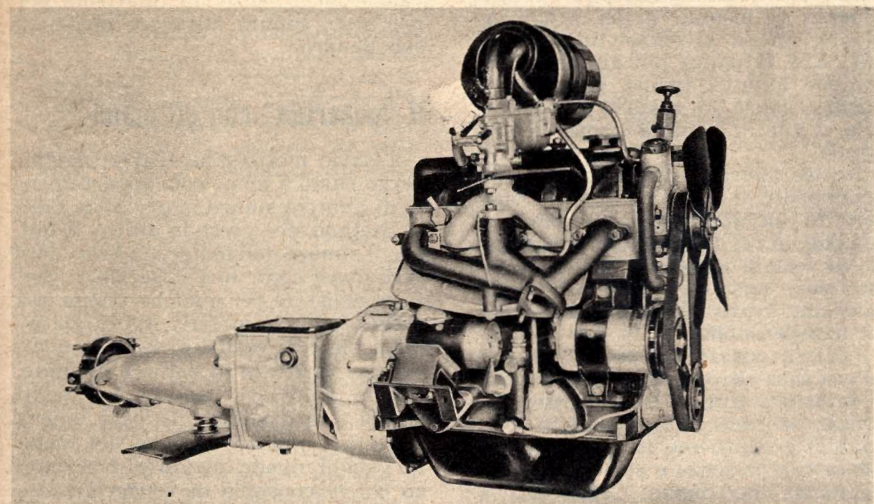
Massima docilità

Di queste migliorate caratteristiche ci potremo rendere conto guidando la vettura nei larghi viali del Valentino. Alla Fiat-Mirafiori, ci aveva accolti Carlo Salamano, il non dimenticato asso del volante, capocollaudatore e papà di tutte le macchine nate negli stabilimenti torinesi. Avevamo già studiato l'auto nei suoi dati tecnici; occorre ora saggiarne la tenuta di strada, la ripresa, il molleggio, la guida, la frenatura. Cominciò Salamano. Sotto le sue mani di provetto guidatore, la piccola vettura sembrò prender vita. Aggredì l'erta salita con incredibile agilità, si bevve in «terza» e in «quarta» ogni macchina che trovò sulla strada, silenziosa, composta e sicura. Nella discesa, poi, affrontata a velocità sostenuta, non sgarrò di un millimetro: tra uno stridore di pneumatici, teneva ogni curva, obbediva ai comandi del consumato pilota docilmente, come si conveniva a una macchina di classe. E quando toccò a noi di guidarla, ci diede l'esatta misura delle sue possibilità e delle sue qualità, proprio in virtù di una di quelle quotidiane sorprese della strada. Mentre correvamo sulla via di ritorno, un camioncino voltò improvvisamente a sinistra: un colpo di freno, una breve sterzata, la macchina si inchiodò in pochi metri, senza ribellarsi.

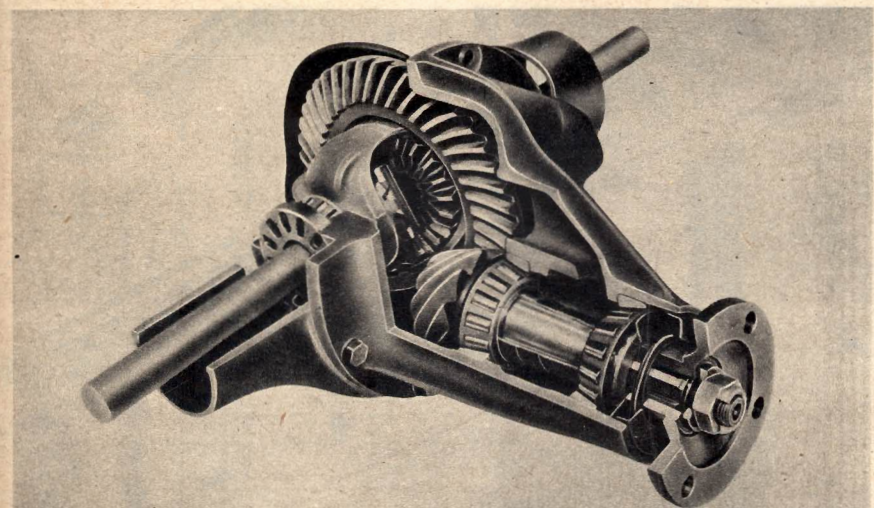
Adriano Ravegnani



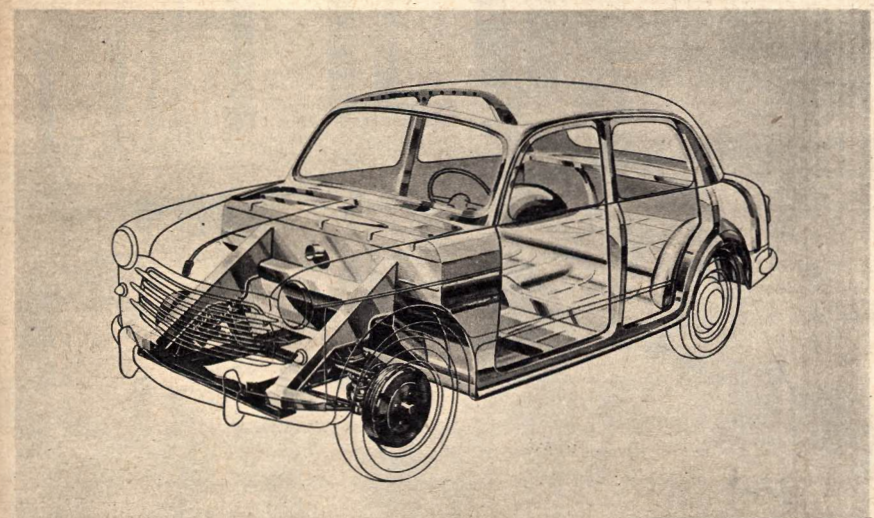
IL BAGAGLIAIO CON LA BREVETTATA SISTEMAZIONE DELLA RUOTA DI SCORTA



IL GRUPPO MOTORE « 1100 »: VI SONO STATE APPORTATE ALCUNE MODIFICHE



IL PONTE PRESENTA UN GRUPPO RIDUTTORE DI ORIGINALE PROGETTAZIONE



LA CARROZZERIA, COMPLETAMENTE RIFATTA, E A STRUTTURA PORTANTE

Usate OMO per avere il bucato più pulito del mondo!



OMO È UN VERO
MIRACOLO PER LAVARE!

Guardate la roba lavata con OMO, vi sorprenderà! È pulita, veramente pulita, così pulita come non era mai stata!

Proprio così, Omo fa diventare i tessuti davvero puliti. La sua traboccante, portentosa schiuma è diversa da qualunque altra! Essa fa miracoli: penetra nei tessuti, stacca tutto lo sporco e lo ferma nell'acqua. Voi potete realmente vedere la sporcizia scomparire a vista d'occhio! Non buttate via l'acqua scura dove avete lavato, potete ancora servirvene; basta agitarla e la schiuma tornerà abbondante. Ringraziate Omo se d'ora in poi il vostro bucato sarà il più pulito del mondo!



"Ah, che meraviglia!" Non starete in voi dalla gioia quando vedrete il bucato lavato con Omo. Tutto saprà di pulito, di fresco. Niente al mondo rende i tessuti così puliti come Omo — niente! E ricordate: con Omo non si deve usare sapone!

Garanzia

Se non sarete soddisfatti potrete inviare il rimanente del prodotto alla Soc. Lever-Gibbs, Milano e vi sarà restituito quanto avete pagato.

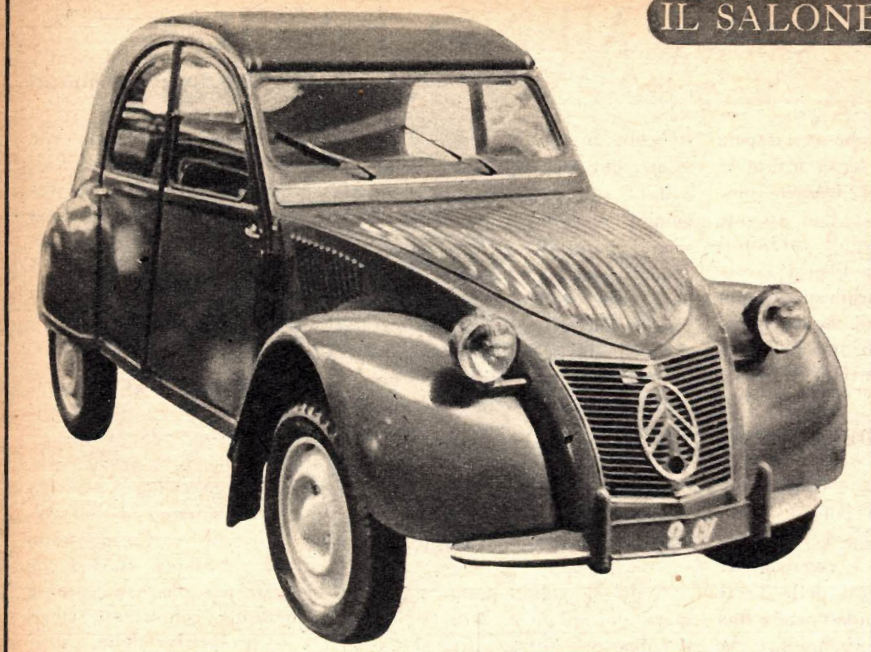


UN PACCHETTO LIRE 160

OMO PULISCE MEGLIO DI QUALUNQUE ALTRA COSA

E UNA SPECIALITÀ LEVER

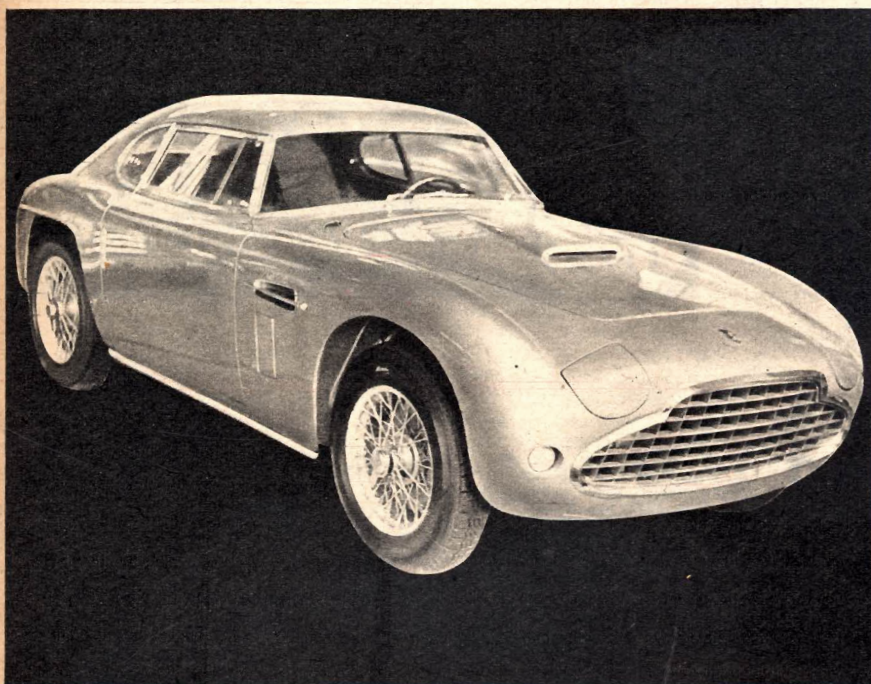
53-XMO-04-555



La Citroën, dopo molte esitazioni, ha deciso di esportare la «2 cavalli»: costa in Svizzera 675 mila lire. Il suo aspetto giustifica largamente il basso prezzo.



La Jaguar, una vettura sport che sta ottenendo successo in tutto il mondo. È il più famoso prodotto inglese: 3500 cmc. di cilindrata e duecentoventi Km. all'ora.



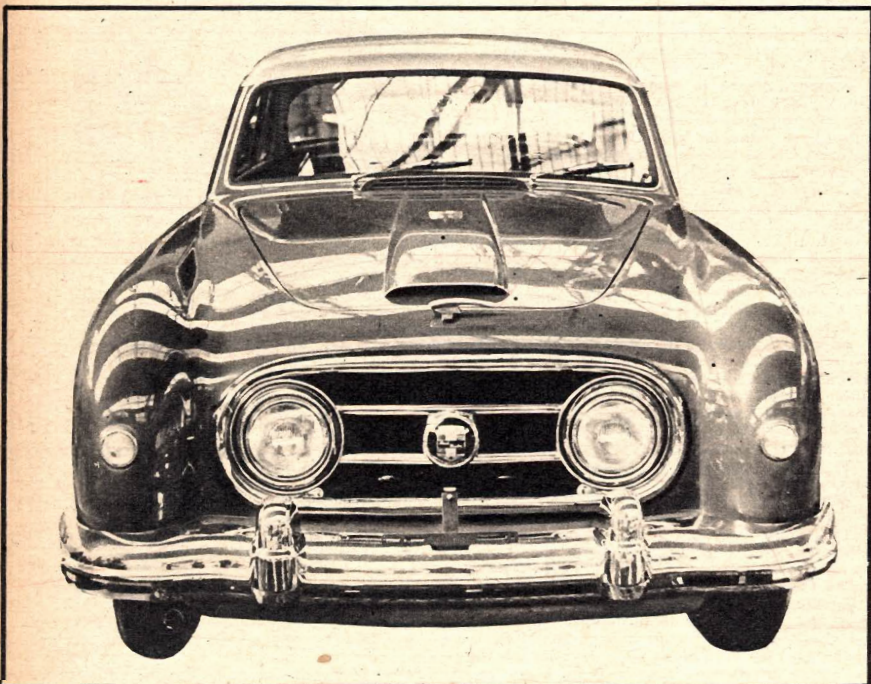
La Cisitalia ha presentato alcuni modelli derivati dalla «1100» e dalla «1900» Fiat. Questo, carrozzato «a barchetta», ha riscosso larghi consensi nel pubblico.

TUTTI VOGLIONO conquistare i mercati

Il Salone di Ginevra, la cui ventitreesima edizione è stata inaugurata il 5 marzo dal Presidente della Confederazione svizzera, segna una svolta decisa nella lotta ingaggiata nel dopoguerra dalle principali nazioni europee per la conquista dei mercati. E si può dire che questo ultimo atto ha visto il trionfo dell'Italia, proprio per quella «nuova 1100» di cui tanto si era parlato ma di cui fino all'ultimo giorno nulla si era saputo. In pochi giorni la Fiat ha venduto a Ginevra alcune centinaia di vetture del nuovo modello. Questo significativo successo è basato sul fatto che la nuova 1100 risponde perfettamente a quanto l'utente svizzero, e in generale quello europeo di medie possibilità, richiede oggi al veicolo a motore: quattro

posti, basso costo d'esercizio e basso prezzo. E proprio su questo ultimo punto la Fiat ha vinto la battaglia: il confronto tra i 6950 franchi svizzeri della 1100 e i prezzi delle altre macchine europee di analoga, o quasi, impostazione è a netto vantaggio della Casa torinese. Bastano le cifre: l'inglese Hilmann tipo «Californian» costa 8350 franchi, la tedesca Ford «Taunus» 7990, la cecoslovacca Skoda 8250, la francese Simca «Aronde» 8975 franchi.

Tutta la nostra produzione ha ottenuto un generale consenso. Dall'Alfa Romeo alla Lancia, da Moretti alla Siata, dalla Cisitalia a Ferrari, dai carrozzieri Pinin Farina e Viotti alla «Touring», è stata una sola rassegna che dimostra l'alta classe e l'ormai proverbiale buon gusto italiano.



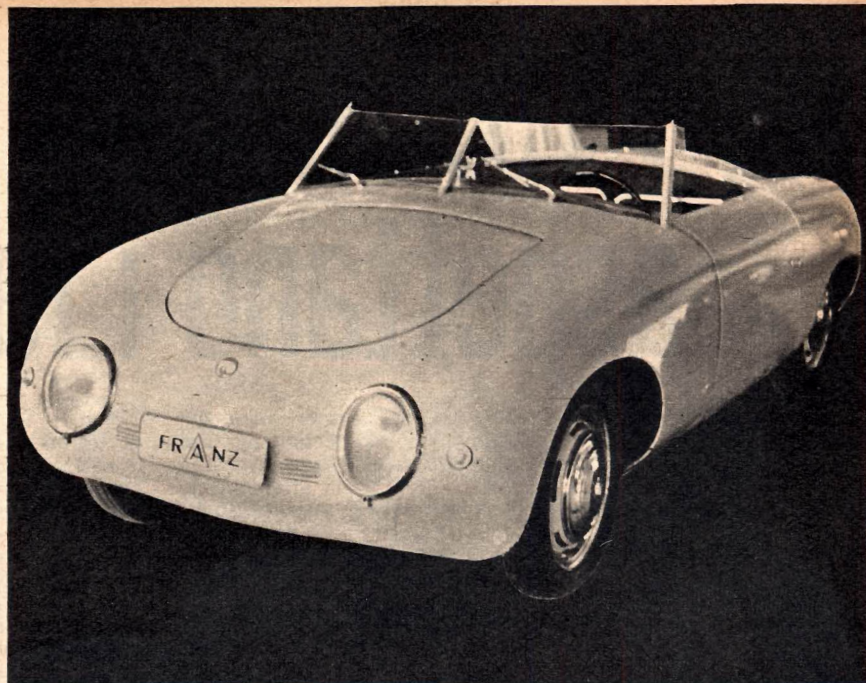
Una Nash - Pinin Farina. La carrozzeria, contro le consuetudini americane, è autoportante e lo stile fonde il gusto italiano con le esigenze d'oltreoceano.



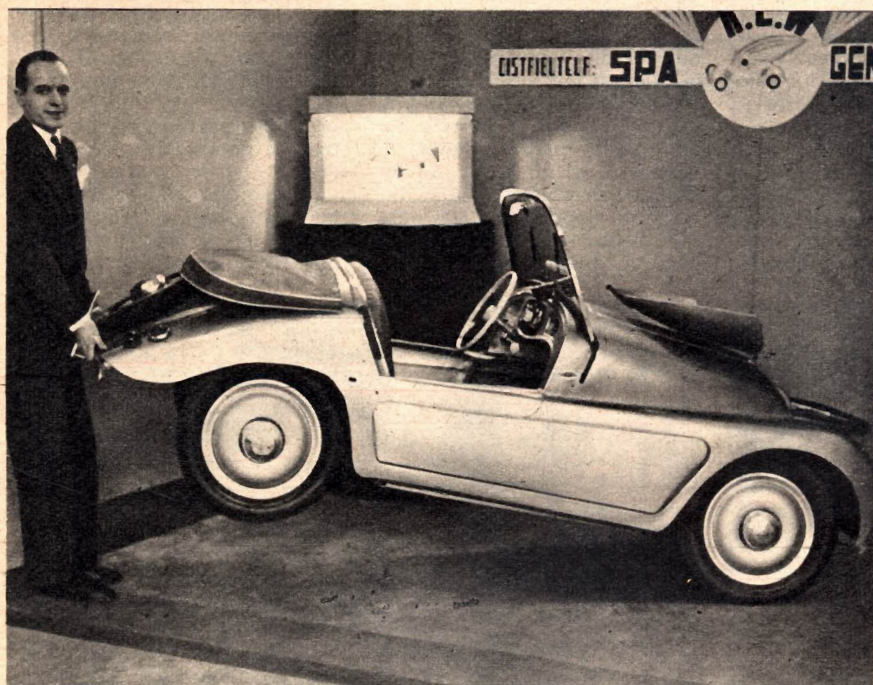
La Mercedes 3000, vincitrice della «Carrera Messicana», è una delle più celebri vetture sport. Ora la casa ha iniziato il montaggio del motore su telai di serie.



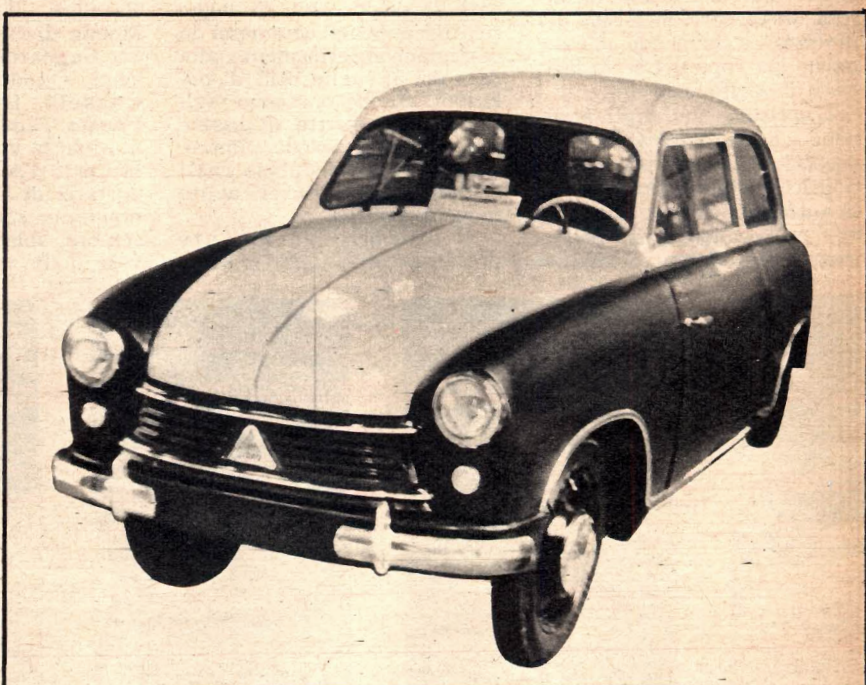
La «nuova 1100» Fiat è stata la novità di maggior successo e interesse. Il suo prezzo viene infatti giudicato di assoluta concorrenza anche sui mercati esteri.



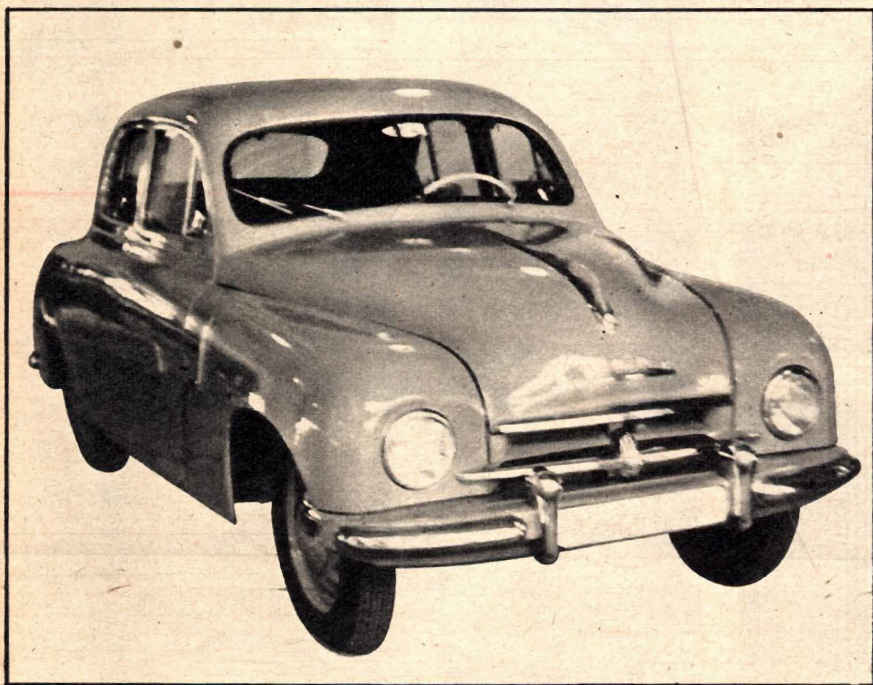
La «V.V.D.» di Franz è un'altra interessante novità: di costruzione austriaca, essa monta un motore posteriore 1100. Può raggiungere i centoquaranta Km. orari.



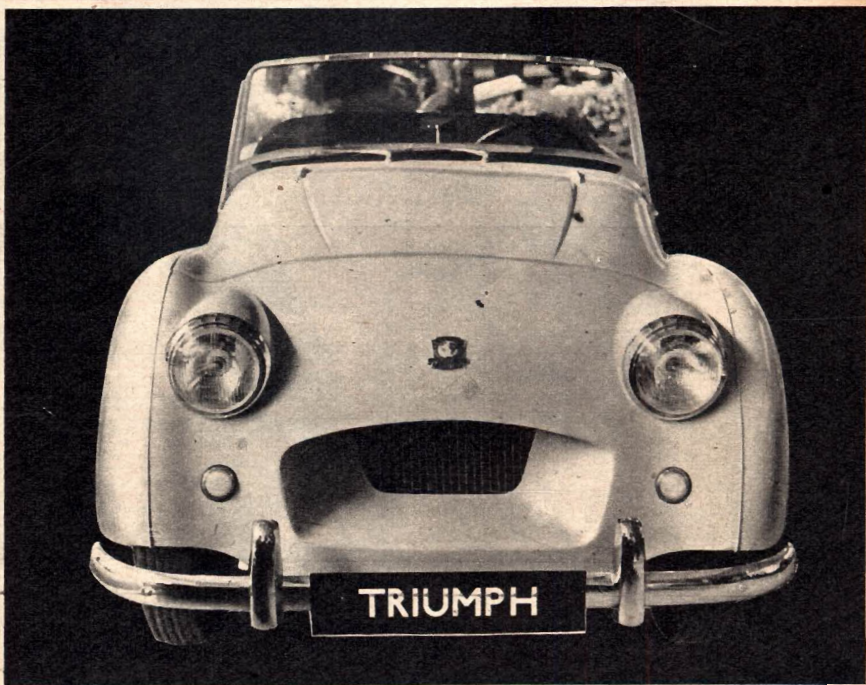
L'autoscooter «K.L.W.» ha un motore Ilo da 123 cmc. Raggiunge i 70 orari e consuma un litro di benzina ogni 35 Km. Il suo costo in Svizzera è di 560.000 lire.



La Borgward 600 è l'ultima utilitaria tedesca. La carrozzeria è in legno ricoperto di pelle. Costa un po' meno della «nuova 1100» Fiat, ma è evidente il minor valore.



La Skoda è l'unica utilitaria d'oltre cortina presente a Ginevra. Di cilindrata 1221 cmc., costa 1.200.000 lire in Svizzera e ottocentocinquantamila in Cecoslovacchia.



La Triumph due litri è una novità assoluta: raggiunge i 170 orari e costa in Svizzera 1.550.000 lire, prezzo basso per una vettura di così elevate prestazioni.