

EPOCA

FOTOGRAFATO IN CARCERE
GIOVANNINO GUARESCHI

PRESENTIAMO A COLORI
LA NUOVA 600 FIAT



100 lire

Settimanale - 13 Marzo 1955 - Anno VI - n. 232
ARNOLDO MONDADORI EDITORE

FRANCA MAY
E LA "SEICENTO" FIAT

GLI ITALIANI VOGLIONO l'utilitaria fuori serie

In Italia 77 persone vanno a piedi rispetto a una che va in macchina. Tuttavia, finché non sarà aumentato il reddito medio dei nostri ceti operai e piccolo-borghesi, l'automobile per tutti non diverrà realtà.

Con la 600 Fiat è finalmente arrivata la vera utilitaria che il pubblico italiano sospirava da tempo, la macchina alla portata di tutti? La nuova automobile ha un prezzo che è circa tre volte il reddito medio italiano e il suo costo d'esercizio, che si può calcolare uguale a quello della Topolino, raggiunge all'incirca la misura di quel reddito (Reddito medio L. 211.000, Costo d'esercizio per 10.000 km. all'anno 200-250 mila lire al minimo: 16-20 mila lire al mese). Ma trascuriamo le medie che danno sempre un'idea balorda della realtà e atteniamoci più precisamente alla categoria sociale dei potenziali acquirenti dell'auto. Allora, bisogna dire, anche per quelle famiglie del ceto medio che hanno un reddito mensile sulle 100 mila lire (1 milione e 200 mila l'anno) - impie-

Inchiesta di GIANNI BALDI

gati, professori, magistrati, tecnici, operai specializzati, ecc. - il prezzo e il costo d'esercizio della nuova utilitaria sono fuori delle loro possibilità, sebbene questa 600, con un prezzo minore di quello della Topolino, si presenti come un ulteriore passo avanti verso la macchina ultraeconomica.

Ma prima di esaminare il «problema» dell'utilitaria in Italia, conviene porsi due domande. L'italiano vuole davvero una macchina utilitaria, nel vero senso della parola, cioè un mezzo di trasporto economico e pratico senza tante pretese d'eleganza e velocità?

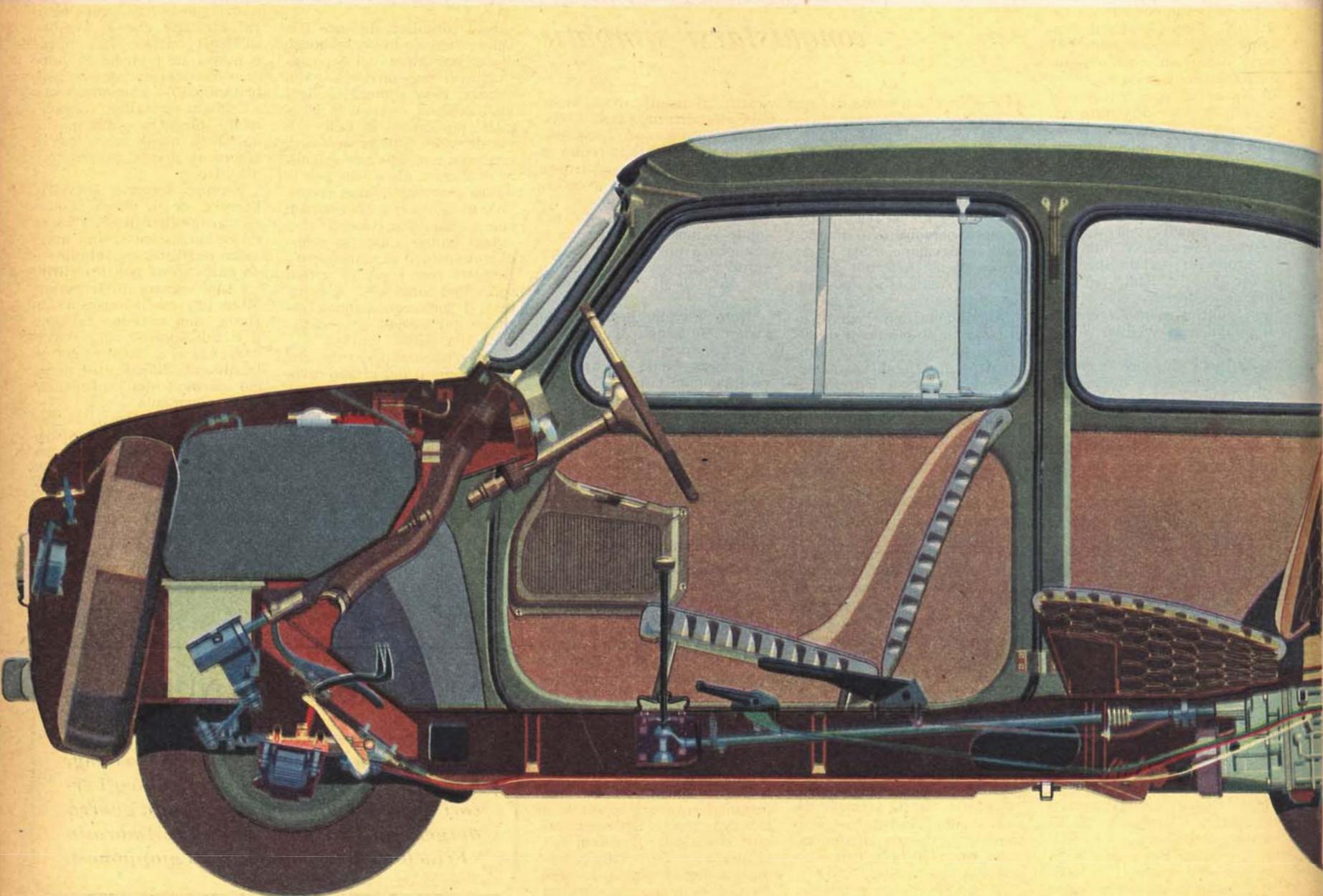
Esistono in Italia condizioni obiettive, economico-sociali, per la

larga diffusione della macchina, cioè il popolo italiano ha già raggiunto quel grado di benessere - quella possibilità di reddito - che gli consenta il possesso universale dell'automobile, come ad esempio il popolo americano?

Si citano, parlando dell'utilitaria, esempi stranieri. La Francia con la Citroen 2 cavalli, la Germania con la Volkswagen, l'Inghilterra con l'Austin Seven, per riferirci ad alcuni Paesi, avrebbero già prodotto le loro vetture popolari. Ma si hanno presenti le forme di queste macchine? Una di esse rassomiglia a una scatola di sardine: ci manca la chiavetta per rivoltare indietro la capote e l'im-

agine è perfetta. Una fabbrica inglese, la Standard-Eight, per abbassare ancora i prezzi della sua utilitaria, ha tolto al tipo normale i pannelli interni delle portiere, ha abolito il cruscotto e le pareti divisorie interne, anche col bagagliaio, e al posto dei sedili ha messo quattro strapuntini: l'ha ridotta insomma a ruote, motore, chassis.

In quei Paesi circolano anche delle specie di tricicli a motore che vorrebbero presentarsi come automobili minime, a bassissimo prezzo, e non sono che veicoli rimediati, per un pubblico di facili contentatura. Tutto questo è ancora più notevole, se si tiene presente che quei popoli hanno redditi molto superiori a quelli dell'italiano. L'Austin Seven citata, che costa 475 sterline (L. 820.000



circa), rappresenta il 20% del reddito medio britannico.

Ma l'italiano rifiuta l'utilitaria di questo tipo. L'italiano non vuole viaggiare sopra una macchina a tre ruote, non vuole scatole di sardine o bagnarole col motore, non vuole sedere su strapuntini e nemmeno entrare in macchina dal davanti. Il nostro pubblico ha gusti difficili, tiene molto alle apparenze, a far bella figura.

Basti osservare certi possessori di *motorscooter*, per convincersi di questa particolare mentalità motoristica nazionale. Costoro hanno messo sul loro piccolo mezzo tutte le cose più inutili: contachilometri, specchio, fanalini di direzione, parabrezza, seggiolini ovattati e colorati. C'è da scommettere che qualcuno aspirerebbe a metterci anche la radio e il riscaldamento. Aggiungiti inutili, fin che si vuole, ma che rivelano un'esigenza di comodità e di eleganza, oltre che di velocità, di cui bisogna tener conto nel fabbricare una macchina utilitaria.

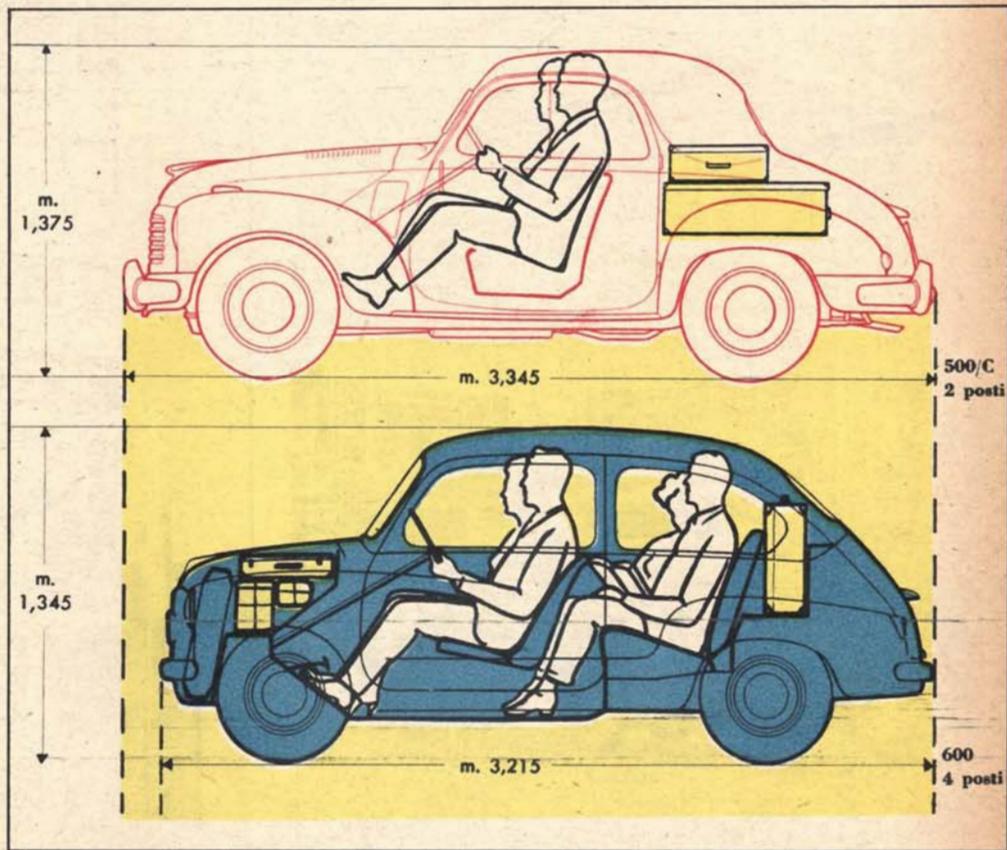
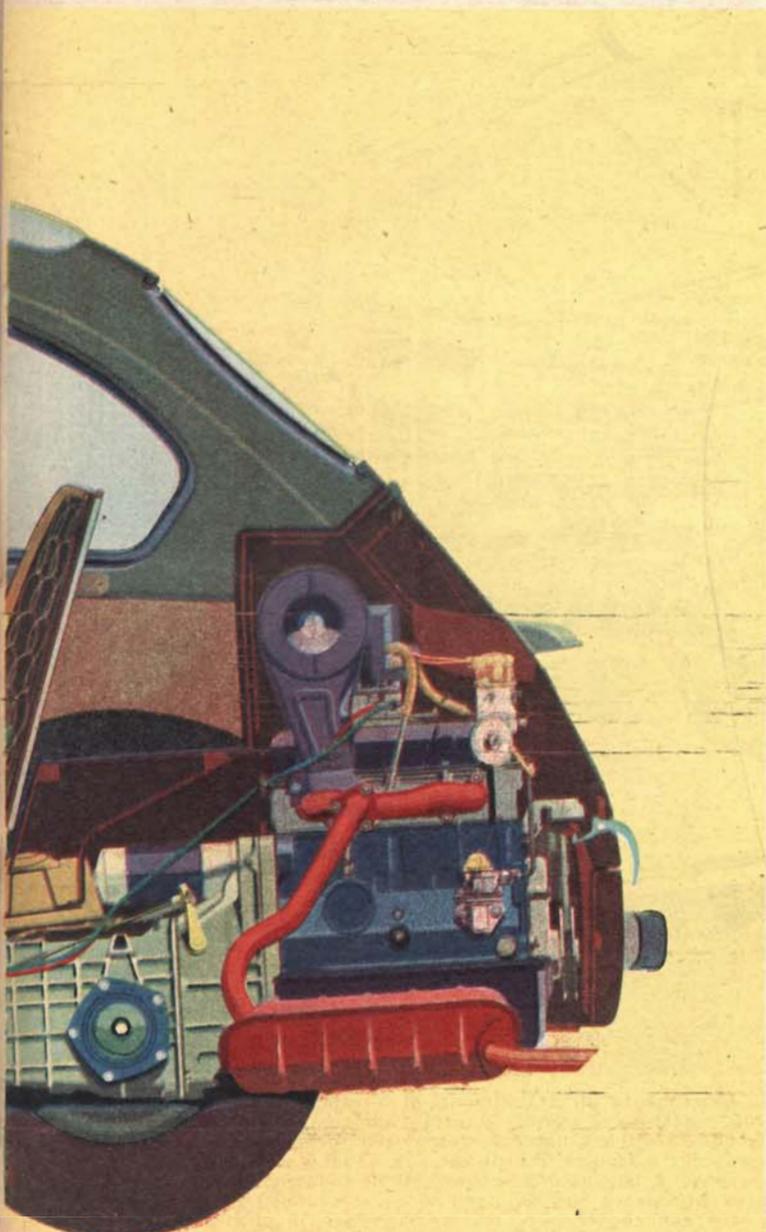
Questo è il punto. Comodità, eleganza, velocità, basso prezzo d'acquisto, basso costo d'esercizio, alto rendimento, lunga durata. L'italiano - ci si consenta queste note accertate, sicure, di psicologia spicciola - vuole che l'utilitaria sia abbastanza comoda, di linea elegante, piuttosto veloce (almeno più di un *motorscooter* e magari di un *pullmann*) e nello stesso tempo ab-

(Il testo segue a pagina 42)



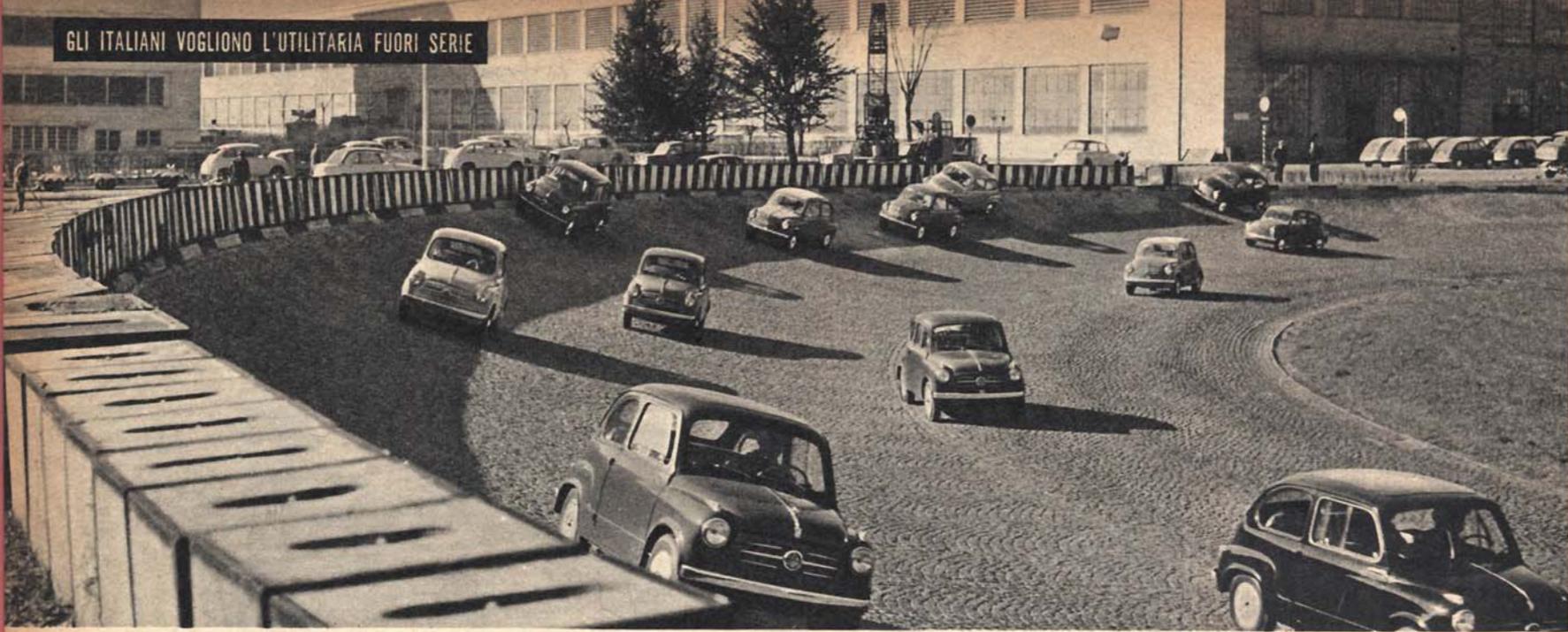
L'UTILITARIA PER TRASPORTO

Ribaltato lo schienale posteriore, si forma un piano che può accogliere un voluminoso bagaglio. Con 4 persone a bordo, il bagaglio va collocato dietro la vettura e sotto il cofano anteriore (vedi foto sotto). La carrozzeria della «600» è a struttura portante, con due portiere abbastanza grandi da permettere una facile accessibilità all'interno. Il comando del cambio è al centro della vettura, con la 2^a, 3^a, 4^a marcia ad innesti sincronizzati. Il parabrezza sia anteriore sia posteriore è curvo e la plancia portastrumenti semplice ed elegante.



LA NUOVA "600" FIAT

La grande fabbrica torinese ha realizzato la prima vettura economica italiana a quattro posti, che darà un ulteriore impulso all'automobilismo utilitario nel nostro Paese. La nuova macchina, oltre ad essere tecnicamente più progredita, è anche più adatta alla famiglia e al lavoro della «500 Topolino», e costa di meno. Ecco i progressi della «600» rispetto alla precedente utilitaria: 4 posti comodi invece di due; tutte le ruote indipendenti invece di due; maggiore velocità (oltre 95 Km. all'ora invece di 90); maggiore accelerazione; consumo equivalente; visibilità massima. Il suo volume d'ingombro è pressappoco uguale a quello della «500/C»: è più corta di 13 centimetri, ma più larga di 9. La sua caratteristica principale è il sistema del motore posteriore, che consente un minor peso, non esistendo più l'albero di trasmissione e il ponte posteriore, e una maggiore abitabilità della vettura in rapporto a una stessa lunghezza. Caratteristiche del motore: 4 cilindri, cilindrata totale 633 cm., potenza massima 21,5 cavalli a 4600 giri, valvole in testa e raffreddamento ad acqua, regolazione automatica della temperatura con un termostato che dosa il passaggio dell'aria attraverso il radiatore, il quale è posto lateralmente al motore.



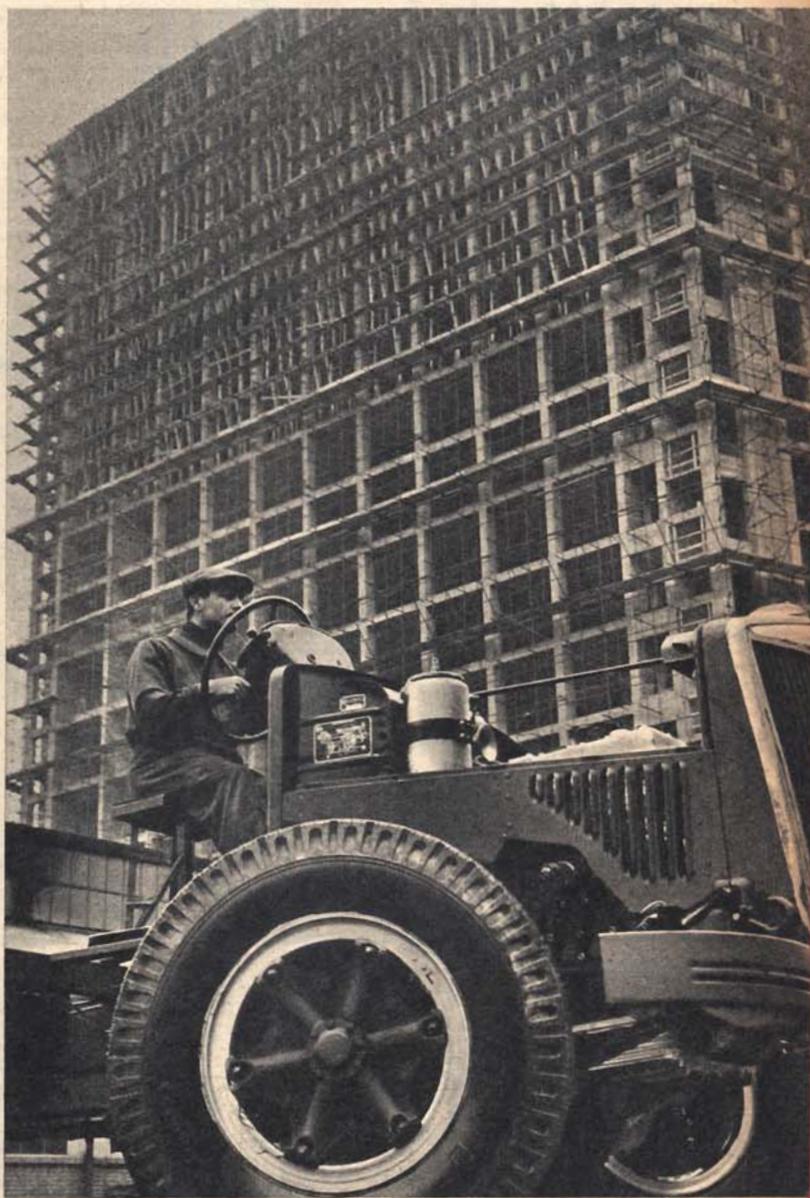
PISTA E LINEE DI MONTAGGIO ALLA "FIAT MIRAFIORI" Nella foto in alto, le nuove « 600 » girano in prova sulla pista. Qui sopra le catene di montaggio della « 600 » (in primo piano) della nuova « 1100 » e della « 1400 ». La « Fiat » produce automobili dal 1899 e con la « 500 Topolino » è stata la prima fabbrica al mondo a costruire la piccola vettura utilitaria. La sua produzione, che nel 1954 s'è aggirata intorno a una media di oltre 800 unità al giorno, s'accrescerà ulteriormente

con la « 600 ». Attualmente gli Stabilimenti di Mirafiori hanno una capacità produttiva di 1000 macchine al giorno. In tutto il suo complesso (siderurgia, metallurgia, automobili, trattrici, materiale ferroviario, grandi motori Diesel, costruzioni aeronautiche, macchine utensili ecc.) la « Fiat » occupa oggi al lavoro più di 71.000 persone. È la massima organizzazione industriale italiana, e una delle maggiori in Europa: il suo raggio d'azione si sviluppa su un piano internazionale, anche con cooperazioni tecniche in Paesi di diversi Continenti.

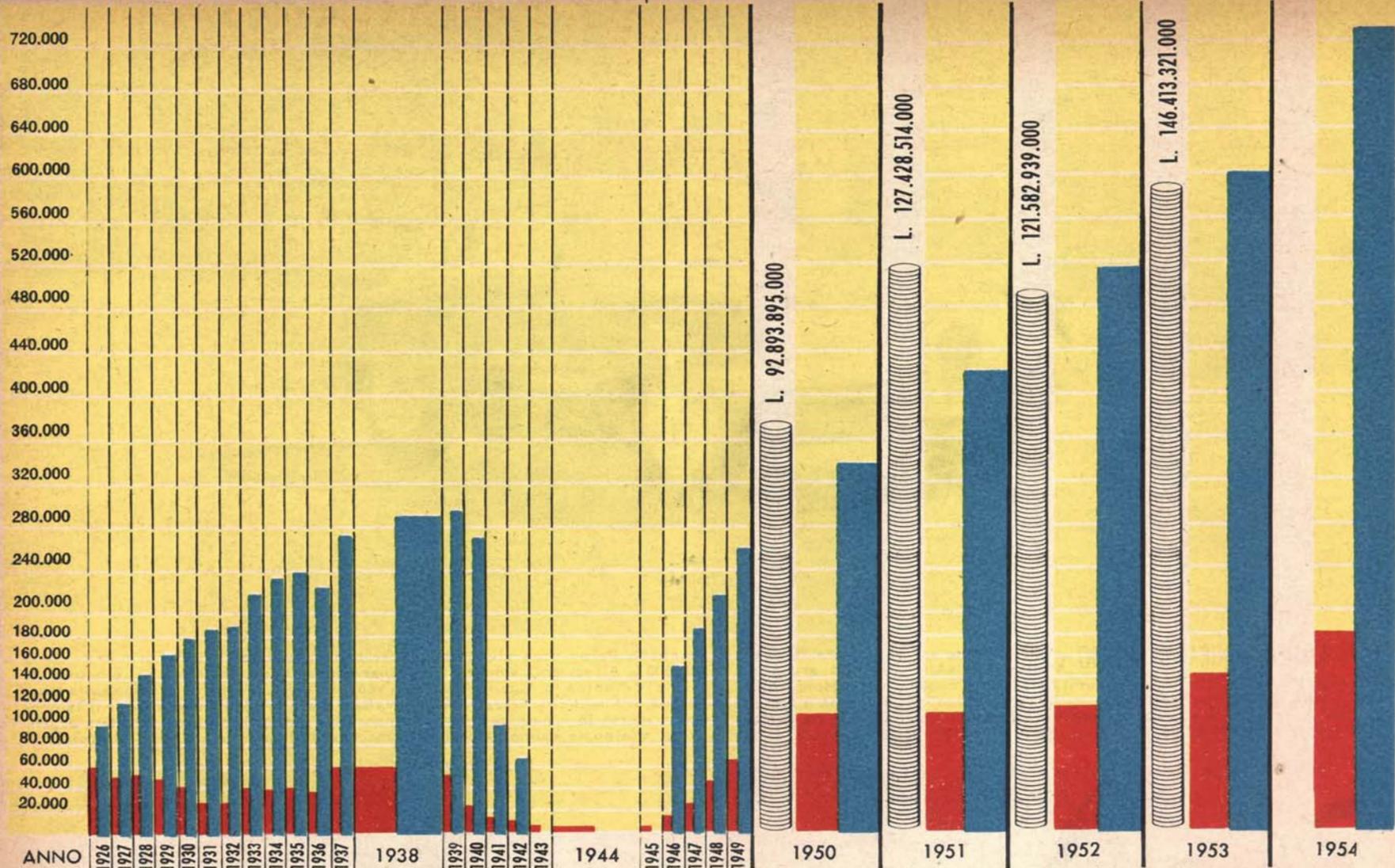


L'ALFA ROMEO UNICA AL MONDO Il 16 gennaio scorso, l'«Alfa Romeo» italiana e l'«Alfa Romeo» argentina hanno regalato al colonnello Peron questa bellissima «3500» con motore «disco volante» da competizione, carrozzata da Boano. Il dono, che è venuto a costare 12 milioni, è veramente eccezionale perché la fabbrica milanese non ha l'abitudine di cedere a nessun titolo motori da corsa. Nella foto sotto a sinistra: Il co-

lonnello Peron (con giubbotto e berrettino a visiera) osserva il motore della «3500». All'estrema sinistra, l'ingegner Gianni Lancia assiste alla consegna del dono; davanti a lui Ugolini, direttore sportivo della «Ferrari», e, chino sulla macchina, il meccanico Mazza. La fotografia è stata presa a Buenos Aires il 16 gennaio scorso in occasione della «Temporada» (stagione) automobilistica argentina, alla quale hanno partecipato macchine italiane e le «Mercedes» tedesche.



IL GRATTACIELO DELLA "LANCIA" L'antica fabbrica torinese, rinomata per la qualità delle sue macchine, sta innalzando un grattacielo che sarà il più alto edificio della città e uno dei più alti d'Italia. In esso troveranno sede gli uffici tecnici e commerciali. Attualmente la scuderia da corsa della «Lancia» sta mettendo a punto una nuova macchina, una «2500» otto cilindri a V, che sviluppa 260 cavalli e raggiunge la velocità di 290 Km.



Sopra: Le cifre segnate a fianco della tabella indicano il numero delle autovetture prodotte (colonnine rosse) e circolanti (colonnine blu) in corrispondenza

agli anni scritti in calce. Per gli anni dal 1950 al 1953 è dato anche il valore in lire della produzione. Sotto: I costi d'esercizio delle principali macchine italiane.

MARCA DELLA VETTURA	benzina lire	lubrificanti lire	pneumatici lire	percorrenza Km./anno	ricovero lire	manutenzione e riparazioni lire	interesse e am- mortamento 5% capitale del vei- colo sgommato lire	tassa circola- zione e assicura- zione R. C. lire	costo del trasporto per Km lire
 Fiat 500 C	6,40	1,08	1,30	10.000	7,20	6,00	7,54	5,27	34,79
	litri 5 per 100 Km.	gr. 180 per 100 Km.	L. 39.150 per 30.000 Km.	20.000	3,60	3,00	3,77	2,63	21,78
				30.000	2,40	2,00	2,77	1,76	17,71
 Fiat 500 C Belvedere	7,68	1,32	1,42	10.000	7,20	6,00	8,26	5,27	37,15
	litri 6 per 100 Km.	gr. 220 per 100 Km.	L. 42.750 per 30.000 Km.	20.000	3,60	3,00	4,13	2,63	23,78
				30.000	2,40	2,00	2,78	1,76	19,36
 Fiat 1100 Nuova	11,52	1,60	1,73	10.000	10,80	10,00	9,44	9,00	54,09
	litri 9 per 100 Km.	gr. 270 per 100 Km.	L. 52.000 per 30.000 Km.	20.000	5,40	5,00	4,72	4,50	34,47
				30.000	3,60	3,33	3,14	3,00	27,92
 Fiat 1400	12,80	1,98	2,93	10.000	12,60	10,00	12,90	11,84	65,05
	litri 10 per 100 Km.	gr. 333 per 100 Km.	L. 58.750 per 20.000 Km.	20.000	6,30	5,00	6,45	5,92	41,38
				30.000	4,20	3,33	4,30	3,94	33,48
 Lancia Appia	10,24	1,20	1,80	10.000	10,80	10,00	13,93	9,00	56,97
	litri 8 per 100 Km.	gr. 200 per 100 Km.	L. 53.900 per 30.000 Km.	20.000	5,40	5,00	6,97	4,50	35,11
				30.000	3,60	3,33	4,67	3,00	27,84
 Lancia Aurelia	15,18	1,98	3,95	10.000	12,60	12,00	19,28	14,09	79,08
	litri 11 per 100 Km.	gr. 333 per 100 Km.	L. 79.000 per 20.000 Km.	20.000	6,30	6,00	9,64	7,04	50,09
				30.000	4,20	3,00	6,62	4,69	39,62
 Alfa Romeo 1900	15,18	1,98	3,95	10.000	12,60	12,00	22,25	13,04	81,00
	litri 11 per 100 Km.	gr. 333 per 100 Km.	L. 79.000 per 20.000 Km.	20.000	6,30	6,00	11,12	6,52	51,05
				30.000	4,20	3,00	7,41	4,68	41,40

MERCATO DELLE VETTURE USATE 1955

TIPO E ANNO	MARCA E CARATTERISTICHE	PREZZO
Fiat		
508	1933 Balilla a 3 marce	75.000
500 A	1936 Balestrina corta	70.000
500 A	1940 Balestrina corta trasf.	90.000
500 A	1948 Trasformabile	150.000
500 B	1948 Berlina normale	200.000
500 C	1948 Normale	260.000
500 C	1949-50 Berlina trasformabile	300.000
500 C	1951 Berlina trasformabile	330.000
500 C	1953 Berlina trasformabile	450.000
500 C	1954 Berlina trasformabile	550.000
500 B	1948 Giardinetta in legno	240.000
500 C	1949 Giardinetta in legno	320.000
500 C	1950 Giardinetta in legno	335.000
500 C	1951 Giardinetta in legno	350.000
500 C	1952 Giardinetta in legno	360.000
500 C	1952 Belvedere metallica	470.000
500 C	1953 Belvedere metallica	530.000
500 C	1954 Belvedere metallica	580.000
500 A	1947 Furgoncino	100.000
500 B	1948 Furgoncino	215.000
500 C	1953 Furgoncino	450.000
1100 CV	— 508 C	150.000
1100 A	1947 Berlina musetto	210.000
1100 B	1948 Berlina musetto	270.000
1100 E	1949-50 Berlina musetto	410.000
1100 E	1953 Berlina	550.000
1100 L	1952 Berlina a 6 posti	250.000
1100 L	— Furgoncino	250.000
1100/103	1953 Nuovo modello tipo A	800.000
1100/103	1954 Tipo 1954	870.000
1400	1950 Berlina normale	500.000
1400	1951 Berlina normale	540.000
1400	1952 Berlina normale	600.000
1400	1952-53 Berlina con lampeggiatori	750.000
1400	1950-52 Cabriolet	550.000
1400 N	1953 Berlina diesel 1900	1.100.000
1500 A	1938 Berlina	90.000
1500 B	1940 Berlina t. s.	110.000
1500 C	1948 Berlina	150.000
1500 D	1949 Berlina	200.000
1500 E	1950 Berlina	270.000
1900	1952-53 Berlina con radio	1.100.000
1900	1953 Berlina Gran Luce	1.200.000
Alfa Romeo		
1900-4 C	1951 Berlina normale	850.000
2300	— Berlina a 4 posti	80.000
2500	— Berlina a 4 posti	180.000
2500	1950-51 Berlina cambio volante 3ª serie	500.000
Lancia		
Augusta	1934 Berlina Standard	120.000
Ardea	1938 Berlina prima serie	230.000
Ardea	1940 Berlina baule	280.000
Ardea	1948 Berlina 4 m. 12 V	430.000
Ardea	1949 Berlina 5 marce	450.000
Ardea	1950 Berlina quarta serie	570.000
Appia	1953 Berlina a 4 posti	950.000
Appia	1954 Berlina a 4 posti	1.100.000
Aprilia	1936 1350 quadro nero	100.000
Aprilia	1940 1350 quadro bianco	120.000
Aprilia	1947 1500 cc 6 V	150.000
Aprilia	1949 1500 cc 12V	270.000
Aurelia	1950 B 10 6 cil. 1754 cc	630.000
Aurelia	1951 B 10 6 cil. 1754 cc	700.000
Aurelia	1952 B 10 6 cil. 1754 cc	750.000
Aurelia	1953 B 10 6 cil. 1754 cc	920.000
Aurelia	1952 B 15 6 posti	1.150.000
Aurelia	1951 B 21 6 posti	830.000
Aurelia	1952 B 21 6 cil. 1991 cc	925.000
Aurelia	1953 B 21 6 cil. 1991 cc	1.000.000
Aurelia	1951 B 20 Gran Turismo 1991 cc	1.100.000
Aurelia	1952 B 20 Gran Turismo 1991 cc	1.200.000
Aurelia	1952 B 22 6 cil. 1991 T. I.	1.050.000
Aurelia	1953 B 20 2500 cc	1.650.000
Aurelia	1953 B 22 Gran Turismo 2500	1.620.000
Aurelia	1953 B 22 6 cil. 1991 T. I.	1.230.000
Moretti		
750	1952-53 Berlina a 4 posti	850.000
750	1954 Giardinetta 4 posti	1.000.000
Bianchi		
S 9	— A freni idraulici a 4 posti	150.000
S 9	— A freni idraulici a 6 posti	220.000

(I prezzi di questa tabella sono riportati dall'ultimo bollettino sul mercato delle auto pubblicato dal settimanale "Motor".)

segue

Disco per punto zig-zag multiplo: applicazioni, motivi decorativi, ecc.

La vecchia buona amica va in pensione

— è arrivata la nuova
SINGER!



La nuova Singer Automatica è stata definita la più perfezionata macchina rotativa a zig-zag del mondo. Potete sostituire finalmente con vantaggio la vostra vecchia, « gloriosa » Singer; ve la rileverà la Compagnia, e vi sarà pagata bene!

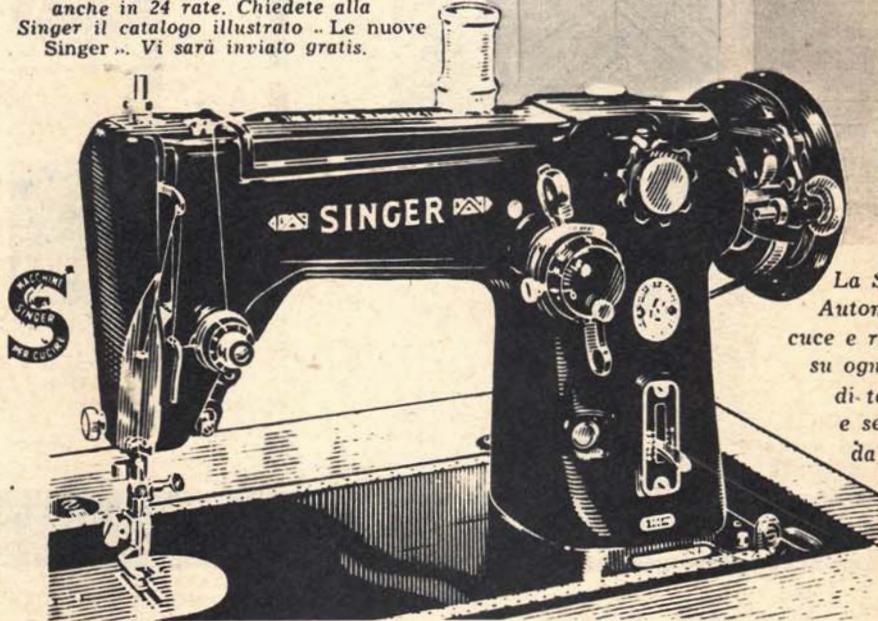
La nuova Singer Automatica sa fare tutto, cuce meglio, vi durerà tutta la vita

La serie di Dischi Magici, facilmente e istantaneamente applicabili, allarga all'infinito le combinazioni possibili di punti ornamentali, tutti eseguibili con le mani in mano.

In regalo per voi una nuova Singer!

Possedete una vecchia Singer?
Se risulterà la più vecchia della vostra Provincia, la Singer vi regalerà la nuova macchina. Facile concorrere: inviate in busta chiusa, entro il 31-3-1955, il numero di matricola della macchina e il vostro indirizzo a SINGER Concorso, via Dante 18 - Milano

Potete acquistare ogni nuova Singer anche in 24 rate. Chiedete alla Singer il catalogo illustrato « Le nuove Singer ». Vi sarà inviato gratis.



SINGER cuce meglio!

* Un marchio di fabbrica della Singer Mfg Co

Disco per punto zig-zag: occhielli, attaccatura bottoni, cordoncino, ecc.



il "giallo" della settimana
GIUSTIZIA PER TUTTI
di JOSEPH SHALLIT

Un atletico istruttore sportivo si improvvisa poliziotto e fa luce su una complicata faccenda di ricatti, culminata in un crudele omicidio.

Nelle edicole dal 12 marzo

130 pagine

130 lire

Disco per punto dama: motivi ornamentali per lavori di ogni genere.

Disco per punto freccia: monogrammi, bordature, ecc.



AUTOVEICOLI NEL MONDO

AUTOVEICOLI NEL MONDO



AUTOVEICOLI 61.688.065



AUTOVEICOLI 81.613.800 (comprensivo delle autovetture)

DENSITA' AUTOMOBILISTICA NEL MONDO

CONTINENTE	Paese	N. abitanti per autov.	N. abitanti per vettura
EUROPA	FRANCIA	14,2	20,3
	GERMANIA OCCID.	32,3	46,2
	GRAN BRETAGNA E IRLANDA NORD	13	17,9
	ITALIA	51,6	77,9
	JUGOSLAVIA	608	1988,9
	SVIZZERA	18,1	21,7
U.R.S.S.	55,8	644,4	
AFRICA	EGITTO	238,2	306,7
	SUD AFRICA	19,4	24,8
AMERICA	ARGENTINA	43,4	70,3
	CANADA	4,3	5,7
	STATI UNITI	2,8	3,4
	STATI UNITI	2,8	3,4
ASIA	CINA	6075	9720
	GIAPPONE	139,3	824
OCEANIA	AUSTRALIA	5,1	7,7

LA TABELLA INDICA LA QUANTITA' DI AUTOVEICOLI CIRCOLANTI NEL MONDO E LA DENSITA' AUTOMOBILISTICA NEI PRINCIPALI STATI A TUTTO IL 1953

bia un basso prezzo e un consumo minimo. Evidentemente, queste esigenze si contraddicono l'una con l'altra ed esorbitano dal carattere di un'auto utilitaria. La forma elegante e comoda richiede un maggior impiego di materiale e di rifiniture, la velocità impone un motore dal regime forzato, e tutte insieme queste cose portano un rialzo del prezzo. La Topolino è già stato un tentativo brillantemente riuscito per conciliare questi desideri contrastanti. E, per indicare ancora una volta la mentalità del nostro pubblico, si ricordi che la minuscola macchinetta fu lanciata con lo slogan: «La vetturessa del-

la signora elegante». La nuova 600 appare come uno sforzo ancor più impegnativo per accontentare l'incontentabile cliente.

In queste considerazioni di carattere psicologico sono un po' tutti d'accordo coloro che hanno interessi nel campo automobilistico: produttori, rivenditori, esperti e perfino acquirenti. Claudio Mariani, un competente di cose automobilistiche, ci faceva osservare, a questo proposito che in Italia perfino il mercato della macchina usata è poco vivo: il cliente italiano rifiuta l'automobile vecchia, fuori moda. Questo fatto provoca conseguenze di mercato molto importanti perché ri-

tarda lo smaltimento delle macchine vecchie e rallenta quel «moto ondoso» - come si dice in economia - che passa dall'acquisto del nuovo a quello dell'usato e viceversa. D'altronde, non basta il basso prezzo d'acquisto di un'utilitaria per fare andare in macchina tutti gli italiani, per far passare, per esempio, gli utenti dal mezzo a due ruote, la gran folla degli scooteristi, su quello a quattro ruote, in un graduale processo di motorizzazione, sempre più progredita.

Bisogna fare i conti anche col costo d'esercizio. Le Vespe e le Lambrette, e i motocicli del genere, oltre a costare un terzo dell'uti-

litaria, come prezzo d'acquisto, costano meno di un terzo come spesa di manutenzione (90.000 - 100.000 lire per 10.000 km.). Ricordiamo d'aver visto in un casamento popolare un'assicella fissata sulle scale, che aveva la funzione di piano inclinato e permetteva agli inquilini di far salire il motociclo sino al rispettivo appartamento. La motoleggera consuma meno, paga poche tasse, si sistema dappertutto. I ceti operai e di piccola borghesia, dai redditi limitati, anche se possiedono i risparmi sufficienti per acquistare la macchina, non hanno poi il reddito per mantenerla. La medesima categoria di persone prefe-

risce magari comprare oggetti costosi, di bella figura, ma che non comportino spese di manutenzione: per esempio, una radio con mobile da 250 mila lire invece di un apparecchietto da 25 mila lire che consuma lo stesso (notoriamente le radio più care sono acquistate dai ceti popolari).

Diamo qualche cifra. In Italia si calcola che un proprietario d'auto spende in meno di cinque anni una somma uguale al prezzo del suo mezzo e paga per le tasse in un anno cinque volte di più dell'utente americano (il quale ha un reddito almeno 8 volte maggiore del nostro).

Il problema dell'utilitaria

CIRCOLAZIONE NEL 1953



Tabella della motorizzazione civile italiana

I DISEGNI DELLA MACCHINA E DEGLI OMETTI RAPPRESENTANO LA DENSITA' AUTOMOBILISTICA ITALIANA, cioè indicano il numero degli abitanti per ciascuna autovettura circolante nella regione. Inoltre, sono riportati i dati relativi alla quantità di autovetture, veicoli industriali e motoveicoli esistente in ciascuna regione.

ciascun ometto rappresenta 10 persone

indice base del rapporto vettura-persone

La densità automobilistica (autovetture) in Italia è uguale a 77,9 abitanti per autovettura. La quantità complessiva dei veicoli a motore circolanti nel nostro Paese a tutto il dicembre del 1953 era la seguente: autovetture 612.944; veicoli industriali 336.529; motoveicoli 1.811.880.

Anche voi

**POTETE AVERE
UNA CARNAGIONE
PIÙ BELLA**



in soli 15 giorni grazie al Sapone Palmolive

36 medici eminenti lo hanno dimostrato

Dopo esperimenti scientifici eseguiti da 36 dermatologi americani su 1285 donne di ogni età e con ogni tipo di pelle, 2 donne su 3 hanno ottenuto con la Cura di Bellezza Palmolive questi sensibili ed effettivi miglioramenti della loro carnagione in soli 15 giorni:

- pelle più liscia e vellutata
- meno grassa e più chiara
- colorito più fresco e luminoso
- meno punti neri



NUOVI PREZZI RIBASSATI

FORMATO MEDIO L. 40 - REGOLARE L. 60 - BAGNO L. 90

Anche voi cominciate oggi stesso la Cura di Bellezza Palmolive.

Lavatevi il viso 3 volte al giorno per 15 giorni ogni volta massaggiandovi per 60 secondi con la soffice e piacevole schiuma del Sapone Palmolive

**IL SAPONE PALMOLIVE
PURO AL 100 PER 100
VI AIUTA A CONSERVARE LA
CARNAGIONE DEI 16 ANNI!**

Oltre 28.000 medici di tutta Italia hanno giudicato raccomandabile il Sapone Palmolive e lo hanno ritenuto particolarmente adatto per epidermidi delicate.

**negli stati
depressivi
o nervosi...**

L'Espresso Bonomelli non è la solita camomilla, ma la felice composizione in compresse di 18 erbe scientificamente pure unite a camomilla. Aroma piacevole, inconfondibile, azione tonica e digestiva.



Chiedete, esigete solo

**espresso
BONOMELLI**



è meglio e più di una comune camomilla



**Un'
aria
civettuola**

Come donare ai vostri occhi nuove e conturbanti espressioni

• Un pò di Ricil's sulle vostre ciglia. Eccole più lunghe, separate, ricurve. Sorpresa: i vostri occhi sembrano più grandi. Nelle vostre pupille, passano dei riflessi cangianti. Un solo battito di ciglia ed i vostri occhi parleranno meglio delle vostre labbra.

Ricil's

in Italia riguarda quindi non solo il prezzo d'acquisto, ma il costo d'esercizio; non solo la ditta produttrice, ma l'ambiente sociale.

Un gruppo d'esperti dello *Stanford Research Institute*, nel 1951, condusse una inchiesta industriale nel nostro Paese, tra l'altro nel ramo automobilistico. Gli americani fecero le seguenti constatazioni:

- le condizioni tecniche in cui si svolge la produzione sono buone;

- l'organizzazione aziendale di serie è pure eccellente, ma per forza di cose limitata;

- il mercato di vendita interno è ristretto per il basso reddito medio nazionale;

- i ceti medi sono restii a sostituire la macchina vecchia con la nuova; (almeno con la stessa frequenza dell'americano) per il timore delle tasse che colpiscono senza discriminare l'uso a cui il mezzo è adibito;

- la benzina costa troppo (il prezzo di 128 lire per 1 litro di benzina è formato per il 67% di tasse, precisamente L. 86,24);

- l'esportazione non può raggiungere il sufficiente sviluppo per una serie di cause obiettive;

- lo stato della rete stradale e della circolazione cittadina (rimesse, parcheggi, ecc.) è alquanto cattivo.

Alcune di queste osservazioni indicano altrettante cause della limitata diffusione dell'utilitaria in Italia.

Abbiamo prima accennato all'alto costo d'esercizio: ed ecco la benzina, che costituisce il primo e più importante elemento di questo costo, colpita da una tassa eccessiva, la più alta del mondo. Inoltre, in Italia la macchina viene ancora considerata come un segno di ricchezza e il proprietario finisce per essere sottoposto a varie tassazioni indirette che si riferiscono al suo tenore di vita. Il fisco poi, non s'interessa dell'uso a cui è destinata la vettura, che quasi sempre è mezzo di lavoro. Una recente inchiesta Doxa ha accertato che almeno il 37% degli utenti adopera l'auto per recarsi al lavoro; senza contare tutti coloro che l'adoperano per necessità assoluta (viaggiatori di commercio, commercianti d'ogni genere, medici, ditte commerciali e industriali ecc. ecc.).

Un'altra inchiesta, svolta alcuni anni fa per conoscere quale professione esercitassero i proprietari d'auto, indicò questa ripartizione (base 100): commercianti 30, industriali 17,5, medici 8, possidenti 6,5, meccanici autisti autonoleggiatori 6, impiegati civili 6, ditte e società 5,5, agricoltori 5, ingegneri 4, avvocati e procuratori 3, parlamentari 0,1, artisti 0,2, ecclesiastici 0,3,

giornalisti e pubblicitari 0,4, ecc.

Lo Stato incassa all'anno (dati del 1953: tasse sulla circolazione, sulla produzione, sul carburante, ecc.) 206 miliardi per la voce « automobile » nel suo complesso e restituisce all'utente dell'auto, sotto forma di manutentione stradale, appena 54 miliardi. La pressione fiscale che grava sulla produzione raggiunge nell'insieme circa il 30% del prezzo della macchina (I.G.E. - R.M. - Oneri sociali). Il cliente che acquista un'auto pagandola per esempio un milione, sappia che 300 mila lire le versa allo Stato.

L'avvocato Jappelli, direttore commerciale della *Lancia*, e il più anziano direttore di aziende automobilistiche italiane, intrattenendoci su questo argomento con quella competenza che gli deriva dall'esperienza e dalla carica, ci ha detto: « La produzione di massa a basso prezzo, cioè dell'utilitaria a portata di tutti, è ostacolata principalmente dal costo delle materie prime e dalla pressione fiscale, che tra l'altro rende difficile l'esportazione e quindi impedisce quell'aumento di produzione che sarebbe fattore capitale per la diminuzione dei costi. È un circolo vizioso che l'opinione pubblica ignora e che lo Stato fa di tutto per nascondere, per non dover confessare la irragionevolezza della pressione fiscale. »

In alcuni Paesi produttori - per es. l'Inghilterra dove la tassa di vendita, *purchase tax*, può raggiungere il 50% - la pressione fiscale è pure gravosa, ma l'esportazione è sciolta da impacci e può affrontare la concorrenza sul terreno dei bassi prezzi. In Italia, la parte di macchine che viene esportata ottiene soltanto un rimborso I.G.E. del 5%.

Necessità economica

Ma la ragione di fondo, originaria, per cui in Italia esiste appena una macchina per ogni 77 abitanti, e l'utilitaria non può essere ancora alla portata di tutti, è il solito male: il basso reddito medio, la diffusa povertà dei ceti popolari. In un certo senso, finché non sarà modificato questo stato di cose, né può esserlo dall'oggi al domani, non potremo vedere tutti gli italiani andare in automobile. Si vuole un esempio di questa verità? Sappiamo che nel meridione d'Italia in questi ultimi anni, per le molte provvidenze governative (cassa del Mezzogiorno) e altre iniziative private, si è avuto un sensibile miglioramento nelle condizioni di vita: ebbene, è bastato questo pic-

colo progresso perché in un solo anno, dal 1953 al 1954, la vendita delle macchine su quel mercato passasse dal 18,65% al 22,11% (rispetto ai mercati del Centro e del Nord) cioè aumentasse di quasi il 3,5%.

L'opinione pubblica italiana, in tema d'automobile, non è sempre informata in modo sufficiente: spesso rivolge la sua attenzione e la sua polemica verso fatti e motivi che, sebbene molto importanti, non meritano critiche sprovvedute o demagogiche. Prendiamo per esempio l'accusa di monopolio rivolta all'industria automobilistica italiana e in particolare al maggior complesso di essa, la Fiat.

In questi casi, l'uomo della strada ragiona istintivamente nei termini della economia classica e dice: « Ammettiamo che la Ditta costruttrice fabbrichi una macchina utilitaria e la faccia pagare 600 mila lire. Supponiamo anche che a questo prezzo riesca a collocare sul mercato 100.000 macchine di quel tipo. L'incasso complessivo sarà di 60 miliardi. Ora facciamo un'altra ipotesi. Ammettiamo che la Ditta faccia pagare quello stesso tipo di macchina 400 mila lire riuscendo a collocare sul mercato per il prezzo minore un numero maggiore: per esempio 140.000. L'incasso complessivo sarà questa volta minore, cioè 56 miliardi, ma la Casa costruttrice avrà accontentato un maggior numero di clienti e contribuito a diffondere la motorizzazione popolare in Italia. Un'industria che agisce in regime di monopolio e semimonopolio e quindi non ha da temere concorrenza, non si preoccupa di portare i prezzi ai limiti dei costi e anzi può scegliere il prezzo seguendo il criterio di realizzare il massimo guadagno: cioè adotta il primo sistema, fa pagare la macchina 600 mila lire e ne produce soltanto 100.000 esemplari. Un'industria che opera in regime di libera concorrenza, invece, deve per forza di cose seguire il secondo sistema, accontentando strati più larghi di pubblico e svolgendo un'azione più intensamente sociale. »

« Il ragionamento dal punto di vista teorico può essere esatto » rispondono i produttori interessati. « Ma guardiamo la realtà italiana. La nostra maggiore industria automobilistica, la Fiat, può praticare per le utilitarie gli attuali prezzi (che gli acquirenti trovano sempre alti) proprio perché è essa sola a servire il mercato italiano e quindi può produrre un grande numero di macchine distribuendo le spese generali e riducendo

i costi unitari. Se esistesse un'altra Ditta concorrente a contenderle il mercato, la Fiat sarebbe costretta probabilmente a ridurre la produzione e a praticare quindi prezzi maggiori. La concorrenza ci sarebbe senz'altro in questo caso, ma per la limitata produzione rivolta a un limitato mercato come quello italiano, si svolgerebbe tra le due ipotetiche Ditte rivali su un piano di prezzi più elevato. »

« Ciò che si chiama monopolio oggi in Italia » ci diceva uno dei maggiori dirigenti della Fiat « cioè la dimensione enorme raggiunta dall'industria automobilistica, deriva da una necessità economica: bisogna avere tale statura per reggere il confronto coi colossi industriali del mondo. Per far vivere un grande complesso è necessario avviare una produzione di serie, basata sui grandi numeri. Questo processo di concentrazione industriale fra le varie aziende d'automobili è in atto perfino in America, dove le fabbriche d'auto sono numerose e potenti. Lo studio e l'impostazione di una macchina nuova costa decine e decine di miliardi. Questo sforzo deve incontrare una certa sicurezza di mercato. Gli errori nel campo della produzione di massa non sono ammessi: potrebbero significare la rovina. »

Un centro di lavoro

« In polemica con noi della Fiat, si citano i prezzi delle auto straniere. Osserviamo questa tabella: la Topolino costa 683.500 lire, cioè 1175 lire al chilo; l'utilitaria francese, la Citroen 2 Cv., costa lire 607.282, cioè 1195 al chilo; la Renault 4 Cv. 710.220 lire, 1268 al chilo; l'Austin Seven inglese lire 831.250 e 1250 al chilo. Passiamo a un'altra categoria: la Fiat 1100 costa 920.000 lire (1165 al chilo); la Simca francese (1221 cmc.) lire 1.137.420 (1261 al chilo); l'Austin A 40 Cambridge (1200 cmc.) lire 1.162.000 (1051 lire al chilo). Non ci sembra che ci sia gran differenza fra i prezzi italiani e quelli stranieri. Si tenga conto, per una valutazione corretta, che noi per di più dobbiamo importare le materie prime che pagano dazio. L'unica eccezione in questa regola di prezzi equilibrati è l'esempio della Volkswagen tedesca (1132 cmc.) che costa 727.500 lire (988 al chilo). Però, in questo caso, non si possono fare paragoni. La situazione di quell'industria è privilegiata. La Volkswagen prima della guerra è stata praticamente costruita e gestita

segue

La PICCOLA DIFFERENZA che decide tutto in cucina!

Come si spiega? Con gli stessi ingredienti, c'è il cuoco che ottiene una pietanza ottima e un altro cuoco invece appena discreta...

La differenza è in un particolare: il cuoco di classe sa che bisogna « fondere » i vari sapori. Nessun ingrediente deve predominare. Altrimenti il palato sente vari gusti « staccati » e prova un senso d'imperfetto, d'incompleto...

Il buon cuoco evita ciò con piccole aggiunte sue, col suo segreto (solo il cuoco mediocre è senza segreti). Questo segreto è oggi a vostra disposizione nel più comodo dei modi: con lo Star.

Lo Star ha una tale concentrazione di gusto che viene chiamato « IL DOPPIO BRODO ». Ma, esso è ben più che un ottimo brodo!

Lo Star è il segreto del cuoco, è l'AGGIUNTA MIRACOLOSA che armonizza immediatamente i vari ingredienti ed eleva DI COLPO il sapore d'ogni pietanza.

Le ragioni? Perché c'è un estratto di carne ottenuto per EVAPORAZIONE nel VUOTO (quindi il più fresco e ricco che esista) e un GERMOGLIO di GRANO, meraviglioso esaltatore di sapori, più fo-

Raccogliendo gli astucci vuoti Star otterrete bellissimi premi. Chiedetene l'elenco a Star - Muggiò (Milano)



STAR

« il doppio brodo che è anche un super-condimento »

SPINTA - 21



Marca Depositata

Lanar S. p. a. MILANO - Via Nino Bixio, 4
telef. 265880 - 265868 - 270980

FILATURA LANA PETTINATA

Stabilimento modernissimo in Cernusco sul Naviglio con tintoria propria

FILATI per maglifici, aguglieria e telai a mano

Depositi in varie città d'Italia

I filati LANAR si possono acquistare a prezzo di réclame mediante utilizzazione di speciali BUONI che vengono inseriti nella rivista GRAZIA edita da Mondadori. Il prossimo BUONO uscirà nel numero di GRAZIA che verrà messo in vendita il 4 maggio 1955.

ritorna

TEMPLE DRAKE

la protagonista di

SANTUARIO

nel nuovo romanzo di

FAULKNER

PREMIO NOBEL 1950

REQUIEM PER UNA MONACA

Temple Drake ritorna per spiare i propri peccati davanti a una negra, che le ha ucciso la bimba nella culla. Ma dove è il male e dove il peccato?

« Medusa » n. 347

Lire 900

traduz. di Fernanda Pivano



FORD PREFECT

Cilindrata 1172 cmc.
Peso 800 Kg.
Prezzo 980.000 Lit.
Prezzo Kg. 1.225 Lit.



FORD CONSUL

Cilindrata 1508 cmc.
Peso 1105 Kg.
Prezzo 1.165.500 Lit.
Prezzo Kg. 1.054 Lit.



MORRIS OXFORD (II SERIE)

Cilindrata 1489 cmc.
Peso 1079 Kg.
Prezzo 1.302.000 Lit.
Prezzo Kg. 1.206 Lit.



RILEY 1500

Cilindrata 1496 cmc.
Peso 1244 Kg.
Prezzo 1.986.250 Lit.
Prezzo Kg. 1.596 Lit.



BORGWARD HANSA 1500

Cilindrata 1493 cmc.
Peso 1117 Kg.
Prezzo 1.047.000 Lit.
Prezzo Kg. 937 Lit.



STANDARD VANGUARD

Cilindrata 2088 cmc.
Peso 1219 Kg.
Prezzo 1.377.250 Lit.
Prezzo Kg. 1.129 Lit.



TRIUMPH RENOW

Cilindrata 2088 cmc.
Peso 1270 Kg.
Prezzo 1.923.250 Lit.
Prezzo Kg. 1.514 Lit.



OPEL KAPITAN

Cilindrata 2473 cmc.
Peso 1200 Kg.
Prezzo 1.333.500 Lit.
Prezzo Kg. 1.111 Lit.



CITROËN 11 CV. NORMALE

Cilindrata 1911 cmc.
Peso 1066 Kg.
Prezzo 1.182.507 Lit.
Prezzo Kg. 1.109 Lit.



PANHARD DYNA 54

Cilindrata 850 cmc.
Peso 635 Kg.
Prezzo 1.397.300 Lit.
Prezzo Kg. 2.200 Lit.



FIAT NUOVA 1100

Cilindrata 1089 cmc.
Peso 790 Kg.
Prezzo 920.000 Lit.
Prezzo Kg. 1.165 Lit.



SIMCA ARONDE

Cilindrata 1221 cmc.
Peso 902 Kg.
Prezzo 1.137.420 Lit.
Prezzo Kg. 1.261 Lit.



PEUGEOT 203 (BERLINE)

Cilindrata 1290 cmc.
Peso 914 Kg.
Prezzo 1.112.500 Lit.
Prezzo Kg. 1.217 Lit.



FORD VEDETTE (BERLINE)

Cilindrata 2158 cmc.
Peso 1240 Kg.
Prezzo 1.598.440 Lit.
Prezzo Kg. 1.289 Lit.



ALFA ROMEO 1900

Cilindrata 1975 cmc.
Peso 1140 Kg.
Prezzo 2.295.000 Lit.
Prezzo Kg. 2.086,36 Lit.

TABELLA DELLE PRINCIPALI AUTOVETTURE EUROPEE. DI CIASCUN TIPO DI MACCHINA SONO RIPORTATE LE CARATTERISTICHE PIÙ INTERESSANTI: CILINDRATA,

dallo Stato con contributi indiretti dei cittadini tedeschi e, dopo la guerra, è stata ricostruita dalle macerie a spese degli Alleati: non ha impianti da ammortizzare e fabbrica un unico tipo di macchina. « La Fiat » aggiungeva la stessa autorevole persona « ritiene di essere un'azienda guidata da una viva responsabilità sociale. La sua attività è diretta soprattutto a creare sempre maggior lavoro, a esportare sempre maggior lavoro italiano. La

sua aspirazione è di essere considerata soprattutto un centro di lavoro. Io espongo quelli che sono i nostri criteri e le nostre intenzioni: poi, ciascuno è libero di credere e di giudicare. » Le testimonianze e il parere degli esperti ripetono gli stessi motivi: la produzione di un'auto utilitaria a bassissimo prezzo non dipende soltanto dalle Case, ma da molti altri fattori, che formano un dato ambiente economico-sociale. Oggi, in tutto il mondo, non

solo in Italia, non esiste la possibilità di produrre la macchinetta ideale, per tutti, per esempio a 300 mila lire. D'altronde, non si tratta di una situazione fatale, perenne, ma piuttosto di sviluppo. Fra pochissimi anni, se gli uomini vorranno vivere in pace, da un lato cresceranno i redditi medi della popolazione, dall'altro diminuiranno i costi della produzione, per il progredire della tecnica e dell'organizzazione aziendale, e così verrà raggiunto l'agognato

punto d'incontro fra le masse popolari e l'automobile. (Un'inchiesta Doxa ha scoperto che il 23% degli italiani che ancora non lo posseggono hanno in mente l'acquisto di un mezzo: il 10% pensa all'auto, il 13% alla motoleggera.) Basterebbe che si mettesse fine a questa corsa al riarmo per far sì che molte materie prime, e semilavorate, offrendosi in massa alla produzione di pace, determinassero il ribasso delle macchine. Basterebbe che

lo Stato moderasse la propria fiscalità creando un ambiente sociale ed economico favorevole alla diffusione della macchina in Italia (per esempio riduzione dei prezzi della benzina che significa riduzione dei costi d'esercizio) e all'esportazione dell'auto italiana all'estero per migliorare fin da ora le attuali condizioni. « Bisognerebbe infine » come ci faceva notare quel dirigente della Fiat « che lo Stato intraprendesse senza indugi la costruzione di



MERCEDES 180 (BENZ.)
Cilindrata 1767 cmc.
Peso 1066 Kg.
Prezzo 1.417.500 Lit.
Prezzo Kg. 1.329 Lit.



FORD TAUNUS 12 MX
Cilindrata 1172 cmc.
Peso 817 Kg.
Prezzo 881.250 Lit.
Prezzo Kg. 1.078 Lit.



OPEL RECORD
Cilindrata 1488 cmc.
Peso 880 Kg.
Prezzo 898.500 Lit.
Prezzo Kg. 1.021 Lit.



VOLKSWAGEN EXPORT
Cilindrata 1192 cmc.
Peso 736 Kg.
Prezzo 727.500 Lit.
Prezzo Kg. 988 Lit.



FIAT 1400/A
Cilindrata 1395 cmc.
Peso 1130 Kg.
Prezzo 1.300.000 Lit.
Prezzo Kg. 1.150 Lit.



FIAT 1900/A
Cilindrata 1901 cmc.
Peso 1200 Kg.
Prezzo 1.650.000 Lit.
Prezzo Kg. 1.375 Lit.



APPIA
Cilindrata 1080 cmc.
Peso 820 Kg.
Prezzo 1.328.000 Lit.
Prezzo Kg. 1.619,51 Lit.

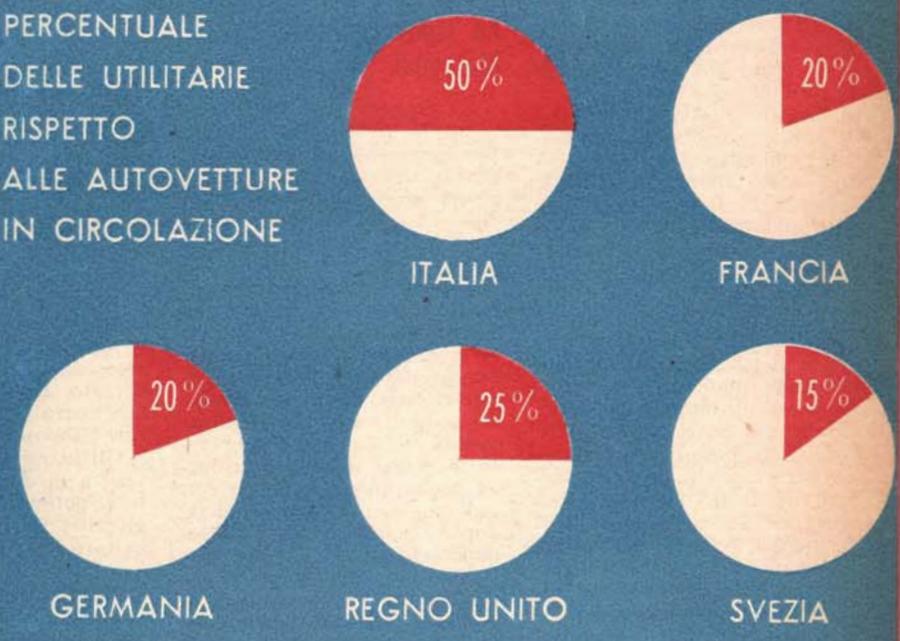


AURELIA
Cilindrata 2266 cmc.
Peso 1200 Kg.
Prezzo 2.293.000 Lit.
Prezzo Kg. 1.910,83 Lit.

LE PIÙ NOTE
MACCHINE
UTILITARIE
EUROPEE

Marca e modello	Cilindrata cmc.	Peso in Kg.	Prezzo di listino in valuta ital.	Prezzo di listino in Lit./Kg.
FIAT 500 / C bn. trasformabile	569	580	633.500	1.175
FIAT 500 / C bn. belvedere	569	640	747.500	1.168
RENAULT 4 Cv. (Affaires)	747	560	710.220	1.268
CITROEN 2 Cv. Standard	375	508	607.282	1.195
AUTO UNION DKW Sonderklasse	896	825	762.750	925
LLOYD LP 400	386	490	517.500	1.056
AUSTIN A 30 2 porte	803	665	831.250	1.250
MORRIS MINOR 2 porte	803	787	925.750	1.176
STANDARD EIGHT	803	673	841.750	1.251

PERCENTUALE
DELLE UTILITARIE
RISPETTO
ALLE AUTOVETTURE
IN CIRCOLAZIONE



ATA, PESO, PREZZO DI LISTINO E PREZZO AL CHILOGRAMMO. LA TABELLINA A PARTE RIPRODUCE LE UTILITARIE EUROPEE CON LE RELATIVE CARATTERISTICHE

nuove strade, impegno questo che ormai si presenta con i caratteri della necessità assoluta. Le strade, come le case, portano lavoro per tutti e, oltre a essere indice della civiltà di un Paese, contribuiscono a elevare il benessere di un popolo. Ogni iniziativa che genera lavoro e produzione, come ad esempio il piano Vanoni, concorre a risolvere il problema della macchina popolare in Italia. » Esistono fin d'ora i sintomi di una situazione in svilup-

po, che matura gradualmente. Proprio qualche mese fa veniva costituita a Milano una Società tra la Bianchi, la Fiat e la Pirelli per la costruzione di una piccola utilitaria, 350 cc. di cilindrata, da offrire in vendita a un prezzo accessibile a tutti. Il progetto è ancora immaturo e dovrà attendere un po' d'anni prima di trovare una compiuta realizzazione; ma il problema sembra affrontato nel senso voluto. Si osservi l'aumento del-

le autovetture in Italia in 30 anni, dal '25 al '54 (tab. a pag. 40): il numero di esse è cresciuto da 84.826 a 730.000; nel 1963 sarà, secondo calcoli prudenti, basati sull'attuale ritmo di crescita, 1.610.000. Ma ragionevoli previsioni d'ordine dinamico indicano per quell'epoca un aumento infinitamente maggiore. Rispetto ad altri popoli, per esempio all'Inghilterra e alla Svizzera, senza riferirci all'America del Nord, l'Italia è ancora un Paese di ar-

retrata motorizzazione. Ma non in senso assoluto, perché da noi esiste il fenomeno della motorizzazione minore, su due ruote, che raggiunge la cifra di 1.811.880. Ricordiamo, durante un recente viaggio in America, d'aver visto passando per Detroit una quantità sterminata di macchine allineate a perdita d'occhio, davanti agli stabilimenti di Ford. Ci dissero che erano 25 mila e appartenevano tutte agli operai di quelle fabbriche. Lo spettacolo che

si presenta in Italia, visitando uno stabilimento, è ben diverso: nei cortili si vedono soltanto biciclette e motoleggere appartenenti agli operai. Queste due immagini rivelano due diverse fasi della motorizzazione, due punti distanti, uno di partenza e l'altro di arrivo. L'Italia si trova ancora al primo traguardo, all'era del motorscooter, ma già si avvia verso il secondo. È solo questione di pochi anni. Gianni Baldi

sommario

ITALIA DOMANDA

SALUTO AL RE di al. ga.	5
IL SERPENTE SACRO di Raffaele Pettazzoni	5
« LE CONSOMMATEUR ROI » È IL MOTTO DELL'AIDA di Benedetto Cusimano	6
UN CODICE DELLA COOPERAZIONE	6
DIVISE E BANDIERE	6
LA BELLEZZA DELL'ASINO di Antonio Baldini	6
CINQUE DOMANDE A HENRY FONDA di Henry Fonda	6
L'OMAGGIO A BARTALI DI TRE TOSCANI di Guglielmo Petroni, Vasco Pratolini, Ettore Viola	7
DA DUEMILA ANNI E PIÙ LE DECORAZIONI AL VALORE di Giovanni Forni	7
L'IMPERATORE CHIEDE SCUSA	7
BAZOOKA, CHE MUSICA!	7
L'ALLATTAMENTO ARTIFICIALE di Giovanni De Toni, Libero Martoni, Michele Gerbasi	8
LAVORO E CIVILTÀ di Remo Cantoni	9
È D'AUTO O NO LA « DIZIONE » ALL'INTELLIGENZA DELLA POESIA? di Giuseppe Ungaretti, Roberto Rebora, Giorgio Vigolo, Carlo Bo, Toni Comello, Adriano Vercelli	10
IL PREMIO PULITZER	11

DALLA PARTE DI LEI di Alba de Céspedes	11
--	----

LA POLITICA E L'ECONOMIA

L'ATOMICA BUONA E CATTIVA di Giovanni Spadolini	14
SE TORNO, MI ARRESTANO di Augusto Guerriero	14

IL MONDO DI OGGI

LA DOMENICA DI GUARESCHI	15
« CI VEDIAMO LUNEDÌ » E SE NE ANDÒ IN RUSSIA di Giovanni Ferrari	21
VINTI E VINCITORI DIECI ANNI DOPO di Lorenzo Bocchi, Nicola Orsini, Deodato Foà, Nantas Salvalaggio, Stefano Villani	25
GLI ITALIANI VOGLIONO L'UTILITARIA FUORI SERIE di Gianni Baldi	36
LA GRAZIA CORRE PIÙ PRESTO DELLA MORTE di Alfonso Gatto	50
HANNO ANCORA DECINE DI SELMOSSON di Massimo Mauri	59
ISTANTANEE di Garretto	63
UN GIORNO IN CASA MASON	64
OTTO PERSONAGGI IN ATTESA DI UNA SENTENZA di Giorgio Salvioni	72

MEMORIA DELL'EPOCA

I LIBERALI E I PATTI AGRARI di Ricciardetto	48
DISEGNO di Bartoli	48
GLI EROI DELLE VEGLIE di Manlio Lupinacci	49

IL CINEMA

LA PRINCIPESSA DELLE CANARIE	56
--	----

LA SCIENZA E LA TECNICA

OPERAZIONE DIETA di T. G.	67
-----------------------------------	----

5 MINUTI DI INTERVALLO	62
----------------------------------	----

QUESTA NOSTRA EPOCA

L'ARTE DI ARRANGIARSI È L'ARTE DEL NOSTRO TEMPO? di Vice	80
COLPI DI SCENA NEL PROCESSO A GESÙ di E. Ferdinando Palmieri	81
MORAVIA METTE IL DITO TRA MOGLIE E MARITO di Giuseppe Ravagnani	82
OGNUNO BADI AI BACI SUOI di Arturo Orvieto	83
SANSONE E RADAMÈS DIVENTANO PARENTI di Guido Pannain	84
TRENTASEI NAZIONI ALLA CONQUISTA DELL'ANTARTIDE di Adriano Buzzati Traverso	85
RADIO E TV: I PROGRAMMI DAL 10 AL 16 MARZO	86
GIOCHI	88
ATLETI DI SAN MARINO del postino	90
SOLUZIONI DEI GIOCHI	91

EPOCA

SETTIMANALE POLITICO DI GRANDE INFORMAZIONE

EDITORE E DIRETTORE
ARNOLDO MONDADORI

CONDIRETTORE RESPONSABILE
ENZO BIAGI

CAPO DELLA REDAZIONE ROMANA
GIORGIO VECCHIETTI

Nel prossimo numero:

QUESTA DONNA NON POTRÒ DIMENTICARLA

Cinque scrittori, Artieri, Bontempelli, Monelli, Patti, Pratolini, rievocano una figura femminile rimasta impressa nella loro memoria.

Illustrazioni di Brunetta



LA COPERTINA

Franca May, la *soubrette* di Billi e Riva, presenta la nuova 600 Fiat, l'utilitaria a 4 posti. Franca May romana si è scoperta attrice nella rivista *Siamo tutti dottori* sostituendo all'ultimo momento due altre *soubrette* che successivamente avevano rinunciato a quel ruolo. Ella ha saputo superare la prova dimostrando di possedere il dono nativo della recitazione, il senso spontaneo del teatro. Il pubblico ha accolto con entusiasmo la debuttante e ne apprezza ogni sera con frequenti applausi la grazia viva e comunicativa. In certo senso, per i suoi modi di recitazione anticonvenzionali, spontanei e immediati, Franca è riuscita a creare entro l'involucro scintillante ma rigido della *soubrette* un personaggio nuovo e vivo, una sorta di *antisoubrette*. Con lei, si può ormai dire, è nata una nuova *vedette* della rivista.