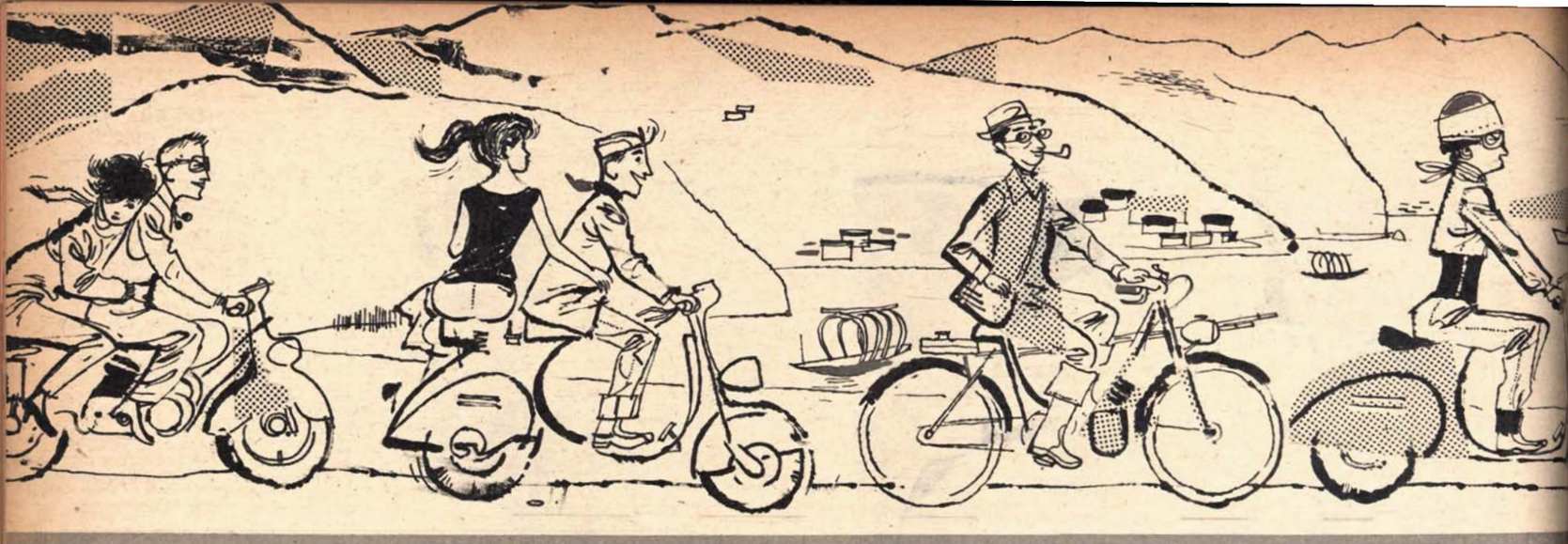


È ANCORA IL SOGNO

La moto rappresenta sempre nel nostro Paese il veicolo sono ora circa tre milioni. In questo servizio presentiamo

di GIANNI BALDI

Nel giorno della Pasquetta, a Cavour in provincia di Torino si tenne una specie di raduno combattentistico delle vecchie motociclette: vi convennero le veterane di ogni strada del mondo, autentici pezzi da museo, ma tuttora in circolazione, con centinaia di migliaia di chilometri nelle ruote, coperte di ferite medicate alla meglio con fil di ferro, pezzi di corda e bande di canapa, o mutilate dei parafanghi, e soprattutto cosparse della ruggine del tempo, che ha corroso la cromatura dei manubri, spento il rosso fuoco dei serbatoi, sgangherato e sbullonato i telai. Vinse il primo premio per anzianità una *Indian Scout* del 1925, dal manubrio a corna di stambecco e col carrozzino di legno. Il raduno, svoltosi in un'atmosfera festosa e rumorosissima da sagra paesana, testimonia della passione popolare che circonda in Italia la motocicletta. Questo veicolo che parrebbe superato dai tempi rappresenta tuttora un mito eminentemente sportivo, almeno nella fantasia e nel sentimento delle folle, il mito della velocità e del rischio.

Rumore e pericolo

Nel 1925, l'anno di nascita della vecchia *Indian*, le motociclette che circolavano nel nostro Paese erano circa 50.000; oggi ne circolano quasi tre milioni, una su ogni 16 persone, accanto a un milione e mezzo di autoveicoli. Evidentemente, la motorizzazione in Italia, a differenza di altri Paesi più ricchi, è avvenuta sulle due ruote più che sulle quattro. All'avverarsi del fenomeno ha contribuito l'apparire del *motoscooter*, veicolo rivoluzionario e tipicamente italiano, mezzo motociclo e mezzo automobilino, che in meno di dieci anni ha invaso le strade e, col suo milione di unità, occupa oggi il terzo posto nella circolazione di tutti i motocicli.

Nonostante questo successo, la moto ha ancora, come alla sua prima apparizione, numerosi nemici. In primo luogo, i proprietari di automobile, cioè coloro che posseggono un mezzo più comodo e potente e guardano perciò ai motociclisti come ai pericolosi disturbatori della circolazione stradale; poi, molte persone anziane e molte donne. Le loro accuse alla moto sono principalmente due: la pericolosità e la rumorosità. Bisogna riconoscere obbiettivamente che queste persone non hanno tutti i torti.

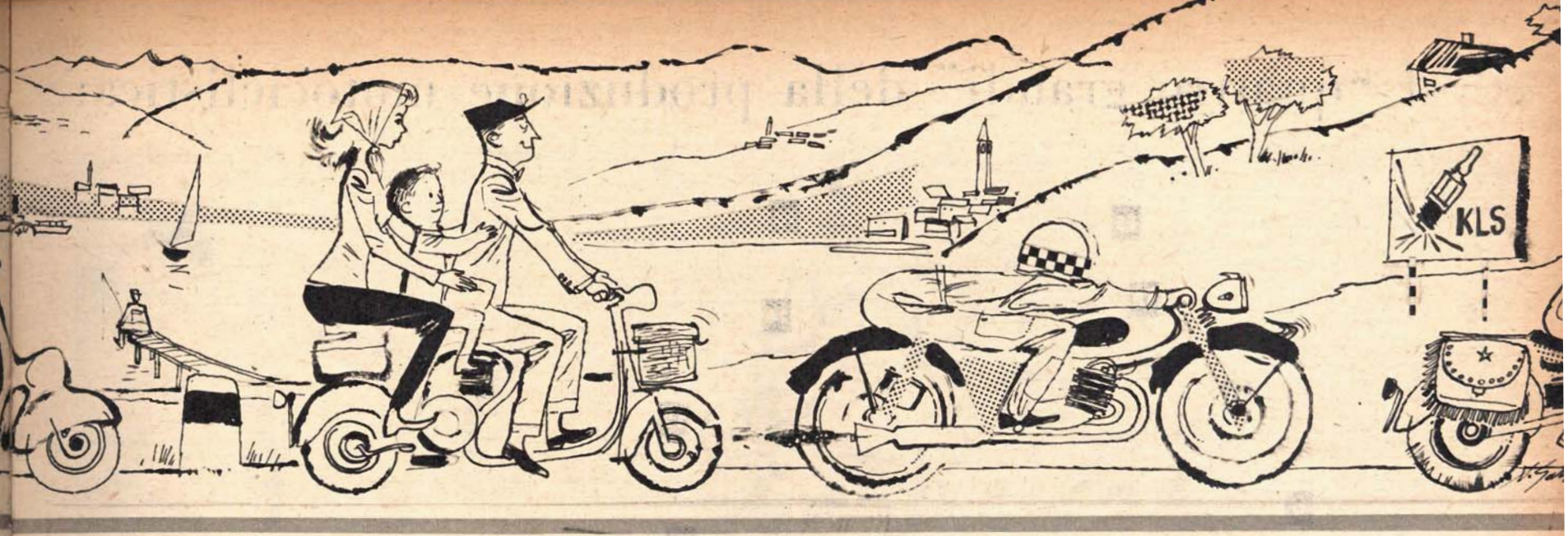
La pericolosità è data dall'alta velocità in rapporto con l'organica instabilità del mezzo, che - non bisogna dimenticarlo - si mantiene in equilibrio per l'impulso del moto. Vi sono oggi degli scooter che vanno oltre i cento chilometri l'ora e motoleggere di 175 cc. di cilindrata che superano i centotrenta. A queste velocità un minimo incidente può riuscire fatale al motociclista. I costruttori di motocicli giustificano questo loro indirizzo produttivo tendente a presentare mezzi sempre più veloci sul mercato, dicendo che è il pubblico che lo vuole. Ma quale pubblico? Il pubblico limitato degli sportivi, dei giovani scalmanati; gli altri - la gran massa dei motociclisti - che adoperano il motociclo come mezzo di trasporto e di lavoro, s'accontenterebbero di veicoli più tranquilli. Naturalmente, trovando in vendita mezzi veloci, comperano questi, anche per una ragione di moda, di suggestione psicologica.

Anche la rumorosità è legata in un certo senso alla velocità; o meglio alla grande potenza di piccoli motori. I costruttori dicono precisamente questo: che dovendo fabbricare per ragione di costi e di economicità motori di piccola cilindrata, ma ai quali si richiedono sforzi di velocità e ripresa, cioè motori supercompressi, essi non possono dare anche motori silenziosi. È noto infatti, che più il motore è potente e più facilmente, quindi più silenziosamente, riesce a compiere lo sforzo di trazione. I costruttori, lamentando una certa « persecuzione », una certa « caccia » al motociclista che oggi sarebbe in atto da parte delle pubbliche autorità per tutelare soprattutto la « quiete cittadina », dicono inoltre che le motociclette escono dai loro stabilimenti con un grado di rumorosità sopportabile, comunque legale; e che in seguito, sono gli stessi utenti a renderle strepitanti, perché vi apportano delle modifiche oppure non le sanno convenientemente adoperare. Si tratta, in ogni caso, di una questione di educazione individuale, che va affrontata caso per caso dai vigili urbani. Il che è pure vero. Tuttavia, ripetiamo, la maggioranza degli utenti e l'opinione pubblica in genere, non mostrano di gradire, anche se le accettano abbastanza passivamente, né l'eccessiva velocità, che significa pericolo, né l'eccessiva rumorosità, che significa disturbo.

Mezzo di lavoro

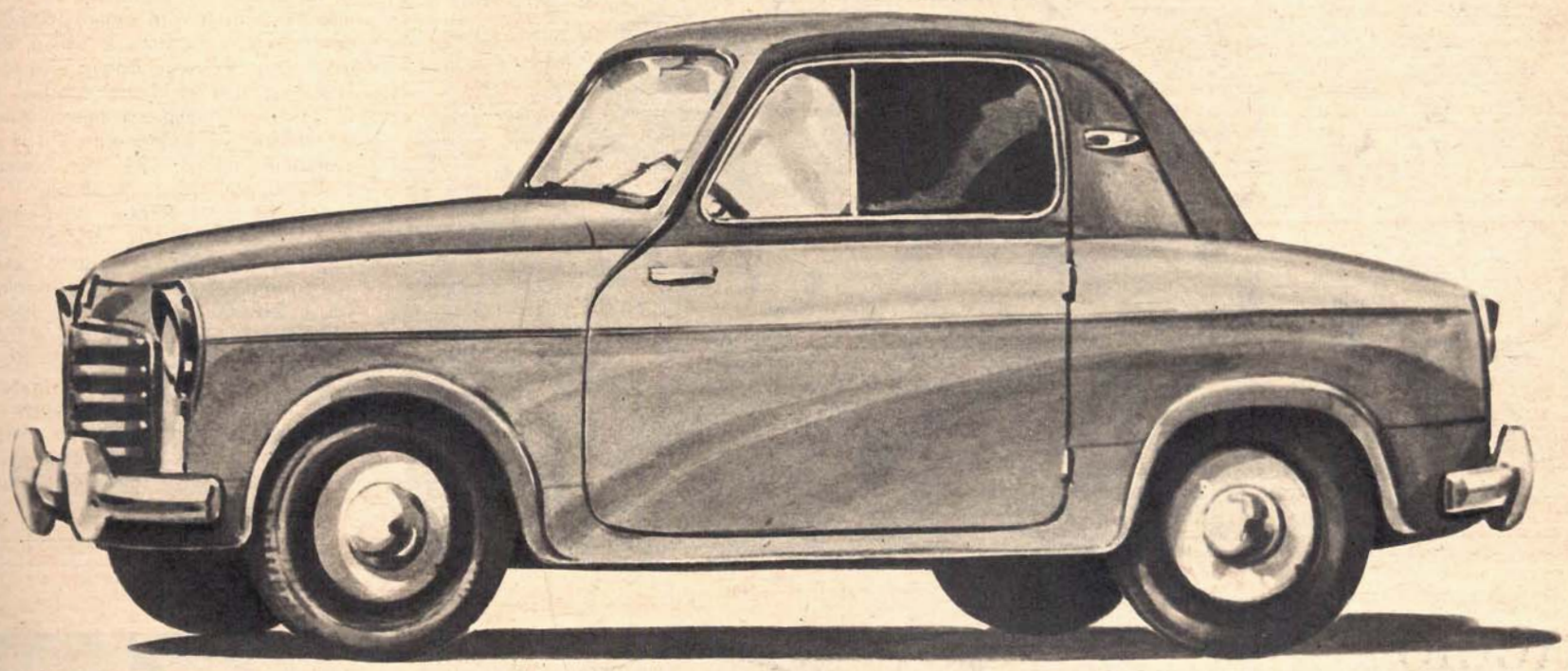
Di fronte agli inconvenienti della moto, che sono dovuti esclusivamente agli *eccessi* sia di velocità, sia di rumore, sta la sua grande utilità; di fronte ai nemici per principio, la sterminata schiera degli amici per ragioni pratiche. Chi sono i tre milioni di motociclisti, a quali categorie sociali appartengono? Si può subito rispondere che essi, nella maggior parte, appartengono ai ceti popolari, operai contadini braccianti coloni artigiani impiegati; e che, dal punto di vista della località, il motociclo è diffuso prima di tutto nelle campagne, poi nelle periferie cittadine. Un'indagine statistica condotta da una casa di *motoscooter* ha rivelato che su 100.000 acquirenti, il 30,4% sono impiegati, il 29,3% operai, il 15,6% piccoli commercianti, il 10,9% artigiani, il 7,4% professionisti, il resto studenti, medici, parroci. La stessa statistica, riguardo l'età, ha registrato che i compratori al di sotto dei vent'anni sono il 2,5%; dai 20 ai 30, il 41,8%; dai 31 ai 40, il 34,4%; oltre i 40, il 21,3%. Questi indici mettono in rilievo un altro aspetto del motociclismo in Italia: che esso è praticato non soltanto dai giovani, come avviene nei Paesi più ricchi, Francia Inghilterra Olanda, dove la moto è mezzo sportivo e di divertimento, ma specialmente dalle persone di media età, che se ne servono per lavoro. Infatti, una terza statistica, compiuta questa da una grande fabbrica di motocicli, ha dimostrato

(Il testo segue a pagina 44)



DI MILIONI DI ITALIANI

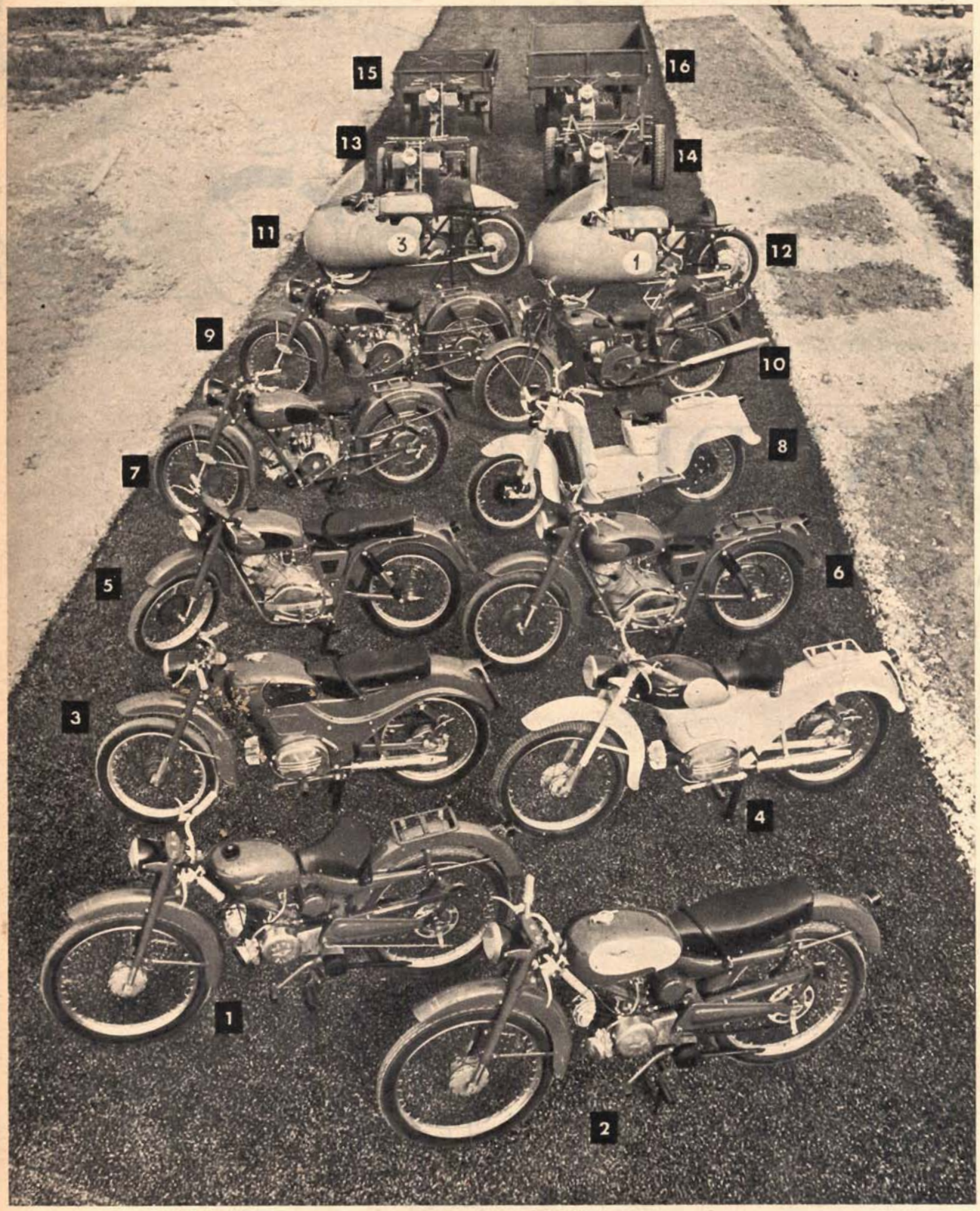
dell'utilità, qualche volta della felicità: i motociclisti le più recenti realizzazioni nel campo delle due ruote.



L'AUTOMOBILINO "VESPA"

Il prototipo di utilitaria raffigurato nel disegno in alto è uscito dagli Stabilimenti Piaggio di Pontedera e ha già cominciato i suoi giri di prova sulle strade italiane. I dati che lo riguardano e che qui esponiamo non sono ancora del tutto certi, anche perché prima che esso venga prodotto in serie passerà del tempo: motore posteriore a due cilindri e a due tempi, 350 cc. di cilindrata, raffreddato ad aria; velocità oltre 80 chilometri orari; 4 marce; due posti con strapuntino. Questa macchinetta dovrebbe essere costruita in un primo tempo soltanto per il mercato francese. Anche l'Innocenti-Lambretta ha in progetto una piccola utilitaria. Nella foto a fianco, l'automobilino tedesco Spatz: una Casa motociclistica italiana dovrebbe importarne la carrozzeria e applicarvi un suo motore di 250 cc. di cilindrata.

I "quattro grandi" della produzione motociclistica:



Dottor Enrico Parodi

GUZZI

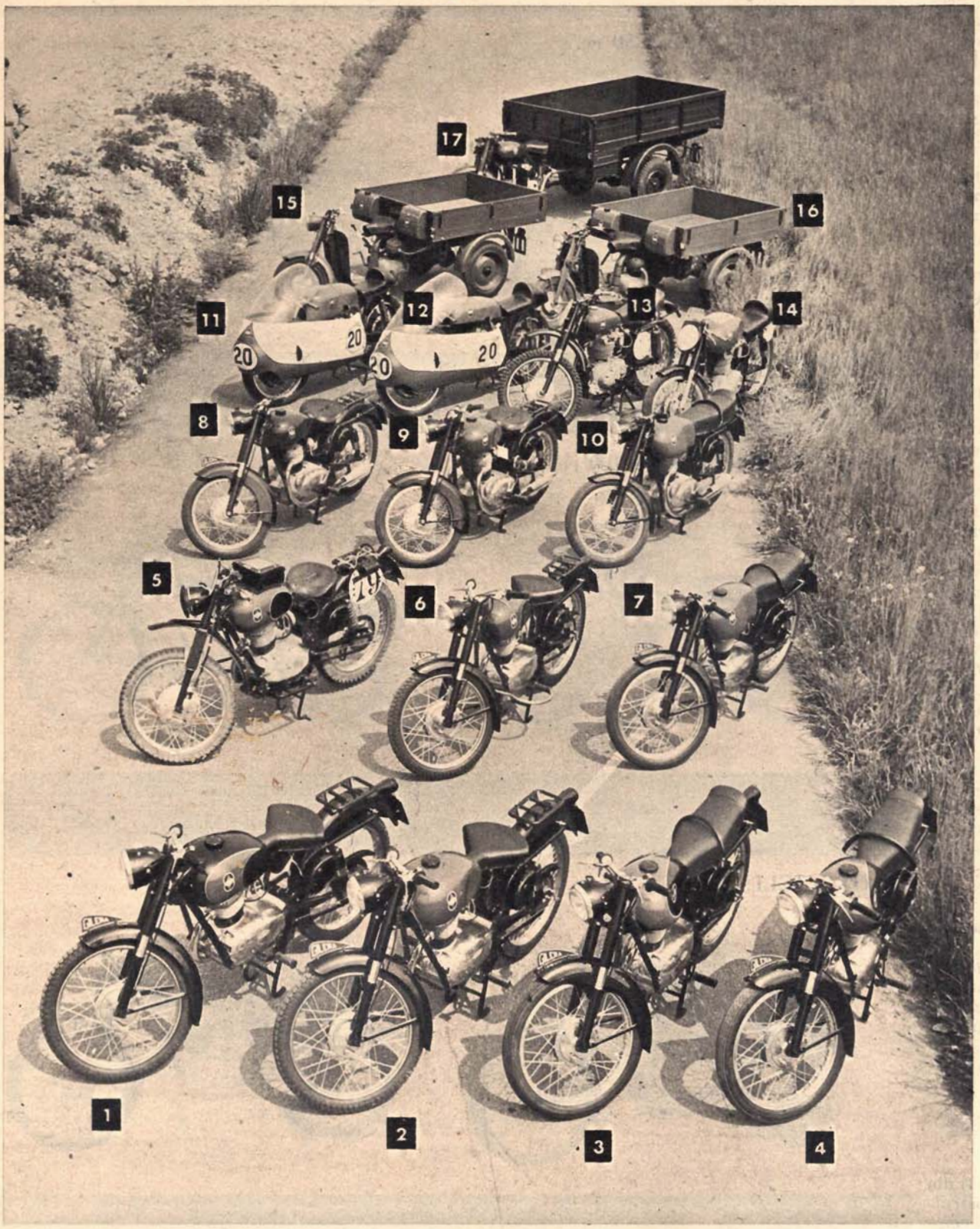
La Moto Guzzi è nata con un finanziamento di 1500 lire nel 1919. Un ufficiale pilota, Giorgio Parodi, fratello dell'attuale Presidente Enrico, e un tecnico motorista, Carlo Guzzi, ora Amministratore delegato della Società, costruirono il primo motociclo con quella modesta somma concessa ai due giovani da papà Parodi, appartenente a una famiglia di armatori genovesi. Oggi la Moto Guzzi possiede a Mandello Lario uno stabilimento di 24 mila mq. e dà lavoro a oltre 1500 dipendenti. La sua produzione annua, esportata in ogni Paese, si aggira sulle 45 mila macchine. L'Albo d'Oro sportivo della Guzzi elenca complessivamente dal 1921 al 1955 ben 3213 vittorie, fra cui 11 campionati mondiali e 112 primati. Nella foto a sinistra, la produzione attuale: 1) *Cardellino* 73 cc., L. 99.500 - 2) *Cardellino* 73 cc. Lusso, L. 109.500 - 3) *Zigolo* 98 cc. Lusso - 4) *Zigolo* 98 cc. Turismo, L. 147.000 - 5) *Lodola* 175 cc. Sport - 6) *Lodola* 175 cc., L. 249.000 - 7) 250 cc. Turismo, Lire 349.000 - 8) *Galletto* 192 cc., L. 255.000 - 9) *Falcone* 500 cc., L. 399.000 - 10) *Alce* 500 cc., L. 528.000 - 11) 350 cc. tipo corsa - 12) 500 cc. 8 cilindri tipo corsa - 13) Motofurgone *Ercolino* 192 cc. (telaio) - 14) Motof. *Ercole* 500 cc. (telaio) - 15) *Ercolino* completo - 16) *Ercole* completo.

PIAGGIO

La minuscola *Vespa* nacque dalla costola del grande aeroplano. La Società Piaggio, infatti, fondata a Genova nel 1884 come azienda per la lavorazione del legno e poi del materiale ferroso e aeronautico, nel 1924, impiantando uno stabilimento a Pontedera (dove ha sede attualmente), divenne una ditta aeronautica vera e propria. Dopo la guerra, durante la quale aveva subito molti danni, riuscì a convertire rapidamente la sua produzione e nel 1946 mise in vendita un veicolo a due ruote, di tipo assolutamente inedito, economico e comodo, destinato a portare la rivoluzione nel campo motociclistico: il *motoscooter*. Questo mezzo, ideato in origine fin dal 1914 dagli americani, fu reinventato con le sue caratteristiche attuali dall'ing. D'Ascanio, un tecnico aeronautico. Oggi la Piaggio, i cui scooters hanno avuto un successo rapidissimo, produce 10.000 *Vespa* il mese e altre quattro fabbriche, in Francia, Germania, Inghilterra, Spagna, ne fabbricano altrettante.

Dottor Enrico Piaggio

esportano brevetti e hanno fabbriche in tutto il mondo



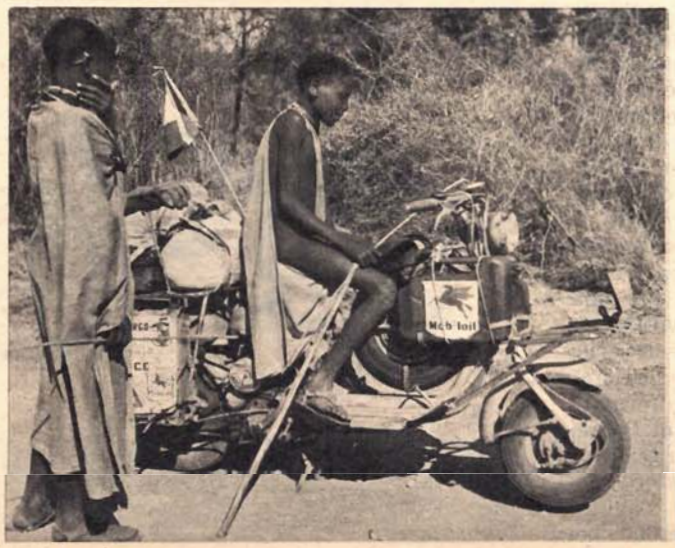
Comm. Giuseppe Gilera

GILERA

Giuseppe Gilera, nato nel Lodigiano, cominciò la sua carriera come meccanico di biciclette e corridore motociclista. La sua azienda, nata nel lontano 1909 come fabbrichetta artigianale, si è andata sviluppando negli anni: oggi produce 35 mila macchine l'anno e occupa 800 operai. Di questi dipendenti, almeno una quarantina lavorano con Giuseppe Gilera da 40 anni: sono i « fedelissimi ». La fabbrica sorge ad Arcore, sulle pendici della Brianza, e per suo merito il nome di questo piccolo paese è conosciuto nel mondo. La fama sportiva della Gilera deriva dalla conquista di 8 titoli mondiali assoluti e di 2 Trofei della « 6 Giorni Internazionali ». Attualmente, il 90% della produzione è rappresentato da motocicli di 150 e 175 cc. Nella foto a sinistra, i tipi attualmente prodotti: 1) *125* cc., L. 178.000 - 2) *150* cc. G. T., L. 187.500 - 3) *150* cc. SP., L. 199.000 - 4) *150* cc. Super SP., L. 220.000 - 5) *175* cc. Tipo « 6 giorni » - 6) *175* cc. derivato « 6 giorni », L. 237.000 - 7) *175* cc., L. 237.000 - 8-9) *300* cc. Turismo, L. 299.000 - 10) *300* cc. Extra, L. 318.000 - 11-12) *4 cilindri* Corsa 500 cc. - 13) *Saturno* 500 Motocross - 14) *Saturno* corsa 500 cc. - 15) Motofurgone 200 cc. - 16) Motocarro *150* cc. - 17) Motocarro *Mercurio* 500 cc.

INNOCENTI

Anche l'Innocenti, al pari della Piaggio, non nacque come fabbrica di motocicli, ma lo diventò dopo la guerra. La Società all'origine, nel 1933, era un'industria per le lavorazioni dei tubi e anche oggi continua in questa attività, producendo altresì laminatoi, forni elettrici e macchinario in genere per la siderurgia. La *Lambretta* uscì dalle fabbriche Innocenti nel 1947 e come la *Vespa* incontrò rapidamente successo. Anche il progetto di questo *scooter* venne realizzato da un tecnico aeronautico, l'ing. Torre. Oggi, la Lambretta Innocenti fabbrica intorno ai 120.000 *scooter* l'anno, e altre fabbriche in Argentina, Brasile, Francia, Germania, India, Spagna, Vietnam producono su licenza Innocenti. Inoltre, l'esportazione si dirige verso 80 Paesi. Sia la *Lambretta* che la *Vespa* si sono fatte conoscere in tutto il mondo anche per merito di un'intelligente propaganda, ricca di iniziative e di trovate, come i Club di scooteristi, i grandi motoraduni e i *raids* turistici nei punti più lontani del globo.



Ing. Ferdinando Innocenti

(Segue da pagina 40)

che fra gli operai e i contadini il motivo dell'acquisto è nella quasi totalità il lavoro. Precisamente, nella misura dell'80-90%, operai, contadini, piccoli agricoltori, artigiani acquistano il motociclo (di piccola cilindrata) per ragioni di lavoro, cioè praticamente per portarsi sul luogo di lavoro; nella misura del 10-20% lo acquistano per diporto. Gli stessi motivi, sebbene in misura lievemente minore, il 60-70%, valgono per gli impiegati.

Questo fatto prova che il motociclo ha in Italia un'importanza sociale che certamente non ha in Paesi economicamente e socialmente più progrediti. Lo notano immediatamente gli stranieri con quella sensibilità tipica del forestiero nell'avvertire le differenze fra il proprio e l'altrui Paese. Una rivista francese specializzata scriveva recentemente in un suo studio: « ... dato il livello medio degli italiani, pochi sono quelli che possono procurarsi un'automobile. Ne risulta che il mercato delle due ruote è molto più vasto che in Francia. Mentre nel nostro Paese lo *scooter* è appannaggio della gioventù o delle giovani coppie, non è raro in Italia trovare quarantenni e cinquantenni alla guida della loro *Vespa* o *Lambretta*... ». Il motociclo ha contribuito da noi, questo è il suo vero grande merito, ad alleviare la fatica del lavoro alle classi popolari, e con ciò ha esercitato un'autentica opera di incivilimento. Esso, sostengono alcuni con convinzione, avrebbe addirittura assunto una portata politica, come di antidoto alle tendenze eversive, al « comunismo ». De Gasperi, il defunto statista, rivendicò a merito del suo Governo e dell'Italia democratica « l'avere dato il *motoscooter* al popolo ». E il Papa parlando a un raduno di scooteristi non mancò di rilevare « l'evidente progresso che tutto questo (lo *scooter*) significa, elevando il livello di vita delle categorie sociali che non possono disporre di mezzi più costosi... e concedendo un onesto divertimento cui aspira un giorno la settimana chiunque passi le altre giornate dedito alla fatica... ». In generale, a parte le iperboliche definizioni pubblicitarie (« veicolo della felicità ») si può riconoscere al motociclo l'effetto benefico che hanno tutti i mezzi tendenti ad elevare il tenore di vita delle popolazioni. Si può perfino riconoscere al veicolo a due ruote, dal momento che nei giorni di festa porta verso i luoghi turistici e artistici e verso le bellezze naturali dei laghi, dei monti, del mare una gran massa di gente, che altrimenti sarebbe costretta all'immobilità, una strumentalità culturale: chi ha voglia di girare e imparare può farlo finalmente con poca spesa.

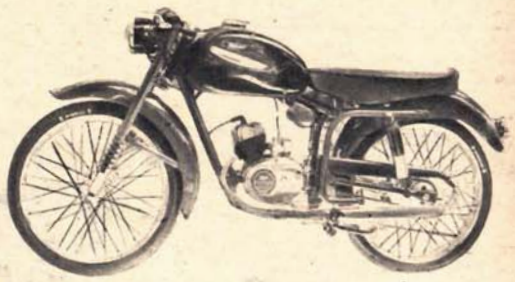
117 Case di moto

La fortuna incontrata dal motociclo in Italia ha fatto naturalmente pullulare le case costruttrici. Attualmente ve ne sono ben 117 che comprendono ogni tipo di fabbrica, da quella che fa tutto da sé, costruisce i vari pezzi e li monta, a quella che acquista i singoli pezzi e si limita a montarli. Ciascuna ditta poi, non s'accontenta di produrre due o tre tipi di motoveicoli, ma ne butta fuori a decine. Cosicché il mercato italiano offre una quantità incredibile di tipi, una varietà pressoché illimitata di motocicli per tutti i gusti e tutte le borse. Per averne un'idea basta appostarsi a un angolo di strada la domenica pomeriggio e osservare tutte le moto che vi passano. Con queste caratteristiche, l'industria motociclistica italiana è una sfida alle leggi economiche, le quali per una produzione a bassi costi e di alta qualità esigono uniformità dei tipi e lavorazione in serie. Nonostante ciò, l'industria motociclistica italiana è senza dubbio una delle più affermate nel mondo e riesce a esportare in ogni Paese, quando non vende brevetti a case straniere o non impianta fabbriche proprie all'estero. Solo il valore della sua esportazione s'aggira intorno ai 9 miliardi (L. 9.448.418.000 nel

Piccola vetrina dei motocicli:

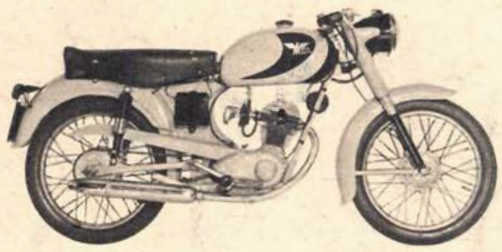
CICLOMOTORI: fino a 50 cc.

CICLOMOTORE VI-VI
Viberti, 48 cc., L. 55.000, vel.55 Kmh.



ALPINO F 48 SPORT
Moto Alpino, 48 cc., L. 95.000, cambio 3 v.

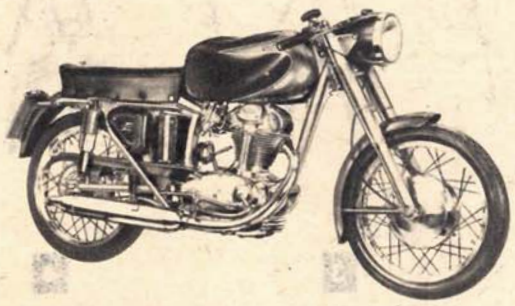
MOTOLEGGERE: fino a 100 cc.



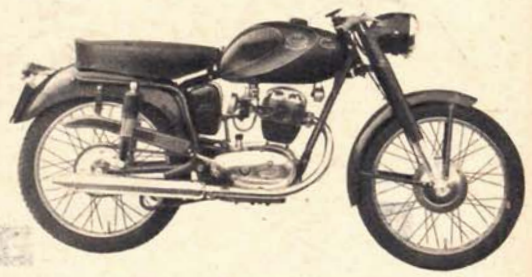
SBARAZZINO
Morini, 98 cc., L. 179.000,vel. 95 Kmh.

LAVERDA SPORT LUSSO
Laverda, 99 cc., L. 185.000, vel. 95 Kmh.

MOTOCICLI: da 125 a 175 cc.

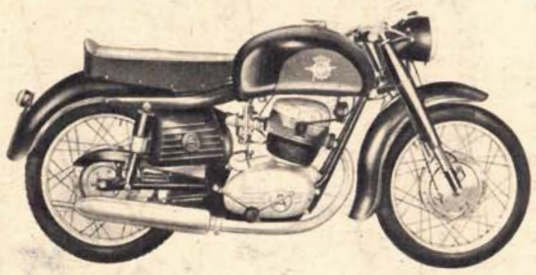


DUCATI SPORT 175
Ducati, cc. 175, L. 280.000(?), vel. 135 Kmh.



MONDIAL 125 LUSSO
Casa Mondial, cc. 125, L. 203.000, vel. 90 Kmh.

MOTOCICLETTE: 175 cc. e oltre

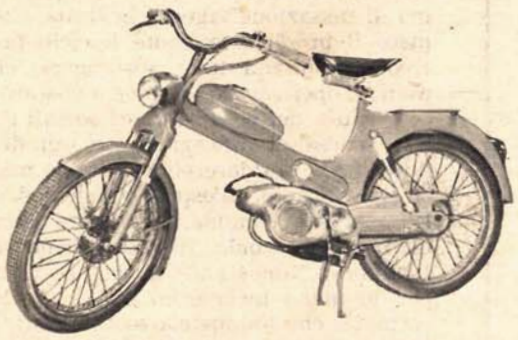


MV-250
Meccanica Verghera, L. 286.000, vel. 120 Kmh.

PARILLA 350
Parilla, cc. 350, L. 340.000, vel. 125 Kmh.

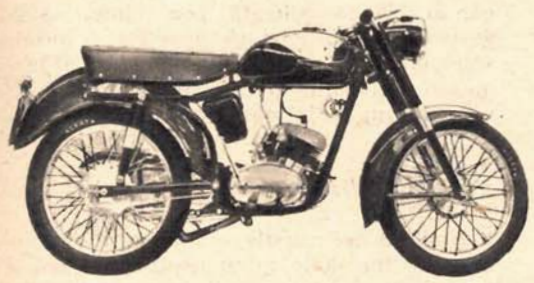
sono i modelli più affermati e quelli più recenti

MOTOM 48 SUPERELLE
Motom, 48 cc., L. 104.000, vel. 60 Kmh.

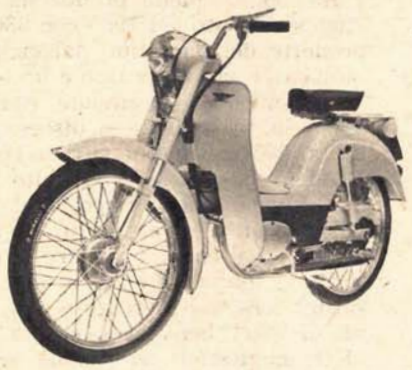


SPARVIERO
Bianchi, 49 cc., L. 79.950, vel. 68 Kmh.

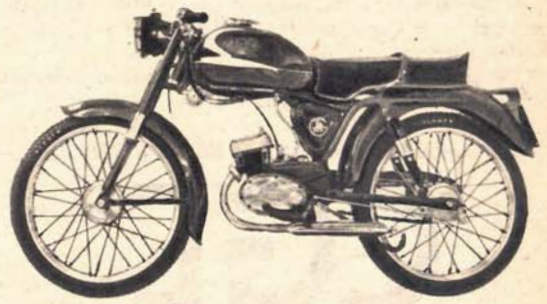
PAPERINO
Ind. Mecc. Napoletana, 38 cc., L. 46.000



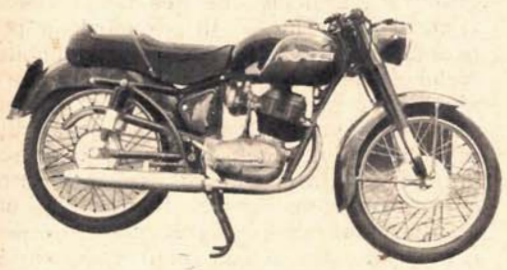
GUAZZONI SPORT
Guazzoni, 98 cc., L. 115.000,vel. 85 Kmh.



SCOOTER ALPINO
Moto Alpino, 75 cc., L. 122.000, 65 Kmh.

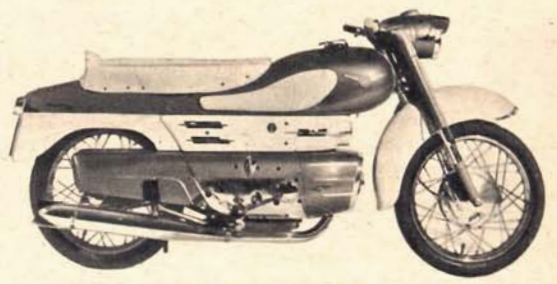


GARELLI
Garelli, 70 cc., L. 104.000, vel. 70 Kmh.

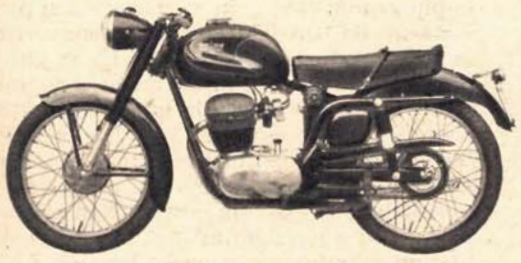


MI-VAL 125 CC.
Mecc. Valtrompia, L. 220.000, vel. 95 Kmh.

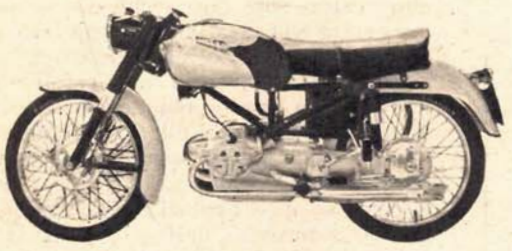
ISO 125
Iso, cc. 125, L. 189.500, vel. 85 Kmh.



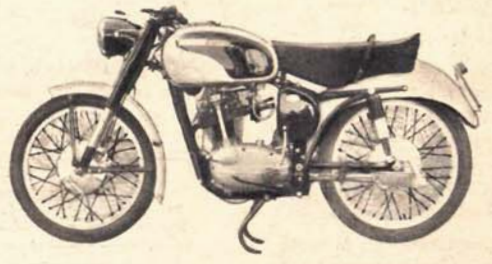
CHIMERA
Aermacchi, cc. 175, L. 255.000, vel. 112 Kmh.(?)



TONALE GRAN TURISMO
Bianchi, cc. 175, L. 228.000, vel. 105 Kmh.

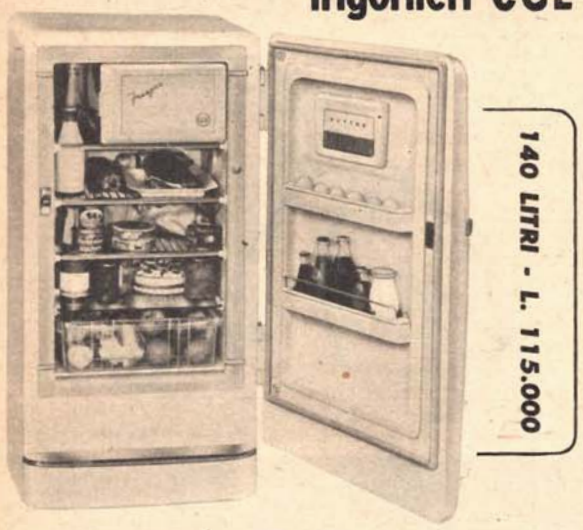


ROCKET 200
Ind. Mecc. Napoletana, L. (?), vel. 120 Kmh.



MI-VAL 200
Mecc. Valtrompia, L. 259.000, vel. 110 Kmh.

Piú spazio utile nei nuovi frigoriferi CGE



IL NUOVO CGE 140

Coldrator

offre, a parità di capacità, maggior spazio utile nei ripiani di appoggio e ciò in aggiunta ai tradizionali requisiti dei frigoriferi CGE:

la lunghissima durata, il minimo consumo, l'elegante presentazione e, soprattutto, l'alto livello tecnico.

Altri modelli nelle capacità da 80 a 330 litri

CGE

tutti gli elettrodomestici

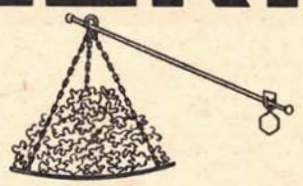
ULTRA

Il ferro sostiene i vostri bambini!

una bottiglia di **FERRO-CHINA**

BISLERI

contiene ferro quanto 18 chili di spinaci



Il profitto a scuola dei vostri figli, la loro gioia di giocare, il loro appetito, la loro buona digestione, possono esservi assicurati da un po' di **FERRO-CHINA BISLERI** ogni giorno, in un bicchiere d'acqua.

È un'ottima bibita che fa tanto bene e che i vostri bambini vi chiederanno come un premio.

Il **FERRO-CHINA BISLERI** *oltre che in Italia, è fabbricato anche a:*

NEW YORK	*PARIGI*
BUENOS AYRES	*BOMBAY*
RIO JANEIRO	*CAIRO*
MELBOURNE	*ATENE*

ed è esportato in tutto il Mondo

di Bisleri è pure **l'ACQUA NOCERA UMBRA**

frizzante, leggera, digestiva

1956) con oltre 78.000 veicoli esportati. Comunque, gli alti costi sono sempre una realtà. E gli industriali della moto ne temono le conseguenze con l'avvento del mercato comune europeo, sul quale l'industria tedesca rovescerà i suoi prodotti. Essi si lamentano in particolare del sistema di tassazione vigente in Italia, che colpisce il prodotto durante il ciclo produttivo e non alla fine; sostengono che la mano d'opera italiana viene a costare molto a causa dei pesanti oneri sociali e della sua scarsa qualificazione (e quindi produttività); desidererebbero infine maggiori agevolazioni all'esportazione e, domani, col mercato comune, una certa garanzia contro l'eventuale rovinosa concorrenza straniera. Nonostante queste prospettive, per lo meno incerte, si può aver fiducia tuttavia, che l'industria motociclistica italiana per la sua grande esperienza sia tecnica che commerciale, per le sue doti sportive e utilitarie, per le sue attitudini all'inventiva e all'adattamento, in una parola per le sue qualità *umane* più che per la sua potenza economica, saprà cavarsi d'impiccio.

Il « boom » della produzione motociclistica si è avuto nel 1955 con 630.000 unità prodotte dei vari tipi, dal ciclomotore al motocarro (il motocarro è un altro mezzo « economico » tipicamente italiano). Nel 1956, la produzione è discesa a 600.000 unità. Le vendite poi, si sono contratte del 12,36%: cioè si sono vendute ben 54.000 macchine in meno rispetto al 1955. Oggi « il mercato è pesante » dicono i venditori. Ma non è il caso di parlare di crisi. Il fenomeno sembra dovuto a una transitoria saturazione del mercato e alla concorrenza di altri beni di consumo (esempio: elettrodomestici, televisione, ecc.). Forse i sistemi di vendita delle Case negli anni scorsi hanno « forzato » le capacità di assorbimento del mercato. Oggi, l'organizzazione commerciale è divenuta capillare e si spinge fino ai più lontani villaggi dei campi e della montagna. I concessionari, gli ausiliari e i vari piccoli intermediari vanno a cercare il cliente in casa. Nei giorni di mercato poi, molti di costoro caricano le loro moto su un autocarro e girano i villaggi esponendo la loro merce in piazza, sul « banchetto », né più né meno come i venditori ambulanti di mercerie o di calzature. È inoltre universalmente diffusa la vendita a rate che arriva sino a 24 mesi. Con tutte queste facilitazioni, anche chi non può acquistare è tentato: agisce in questo caso un sentimento di emulazione, di invidia sociale, specialmente vivo nei piccoli paesi. È quando si è ceduto alla tentazione, dopo un poco mancano i denari per pagare. Ne deriva una serie di conseguenze incresciose: insolvenze, cambiali protestate, macchine riprese al cliente.

La concorrenza

La concorrenza fra le numerose case motociclistiche in Italia è accanita (le macchine estere sono poco richieste: se ne sono importate 844 nel 1956). Da un lato, esiste un pubblico capriccioso, mutevole, attentissimo all'apparenza, all'« estetica » del motoveicolo - pare abbiano molto successo attualmente, i serbatoi tipo « bolide », rigonfi e con qualche sagomatura a incavo, le selle allungate da corsa, le linee carenate e, come sempre, i colori rosso fiamma e argenteo sidereo -; dall'altro lato, vi sono 117 fabbriche, con decine di tipi ciascuna, migliaia di tipi complessivamente, che devono vendere i loro prodotti e perciò seguono i clienti in ogni loro mutazione d'umore e di gusto, li solleticano con mille facilitazioni, ne richiamano l'attenzione con le esibizioni delle sirene pubblicitarie. Com'è possibile farsi notare, colpire la fantasia del pubblico in mezzo alla ressa delle concorrenti? Questo è l'eterno problema di ogni casa motociclistica, anche delle maggiori. Fra i vari mezzi per sollecitare le vendite, di cui si è già parlato, ve n'è sempre uno che è infallibile: la velocità, le corse sportive, i records mondiali. Le corse sono gravose, qualche volta rovinose, per i bilanci delle Case costruttrici, e sembra che la loro spesa incida per il 10-12 per cento sul costo delle macchine vendute al pubblico, tuttavia nessuna ditta rinuncia a parteciparvi.

Di questa gara continua, senza requie, vi sono esempi clamorosi: per anni e anni due Case di scooters si sono battute per il record mondiale di velocità, con alterno successo, guadagnando ogni volta qualche chilometro l'una all'altra, finché, riconosciuta l'assurdità di simili imprese, hanno deciso di comune accordo di smettere.

Così si è tornati a parlare di velocità. Infatti, la ragione vera per cui le Case costruttrici fabbricano macchine sempre più veloci è di natura pubblicitaria e commerciale. La gran massa del pubblico, specialmente degli utenti per ragioni di lavoro, come si diceva, non richiede né pretende motocicli molto veloci, perché ne conosce la pericolosità, però rimane suggestionata dalle vittorie sportive, e inconsciamente dalla macchina veloce. E al momento dell'acquisto l'elemento velocità finisce per agire in maniera decisiva.

Auto e moto

Nell'era dei missili sembra facile prevedere la fine della motocicletta. Ma non è così. In un Paese come l'Italia, dove molta gente va ancora in bicicletta e molta di più a piedi, si può esser certi che la moto avrà ancora una lunga esistenza; altrettanto si dica per tutti gli altri Paesi europei ed extraeuropei a basso tenore di vita. In ogni caso, il motociclo rimarrà come mezzo adatto a particolari usi: come trasporto per i fornitori spiccioli (lattai, fioristi ecc.) come giocattolo per bambini, veicolo di comunicazione all'interno dei grandi stabilimenti o nei quartieri residenziali, secondo mezzo di locomozione per la donna e i ragazzi accanto all'automobile. Nella società americana, che prefigura idealmente un modo di vivere cui si ispirano e tendono i Paesi meno progrediti economicamente, lo scooter, appena introdottovi, comincia già ad assolvere tutte queste funzioni. Anche l'automobile ultrautilitaria, almeno per il momento, non è in grado, per il suo costo d'acquisto e soprattutto per quello di esercizio, di fare una concorrenza diretta al motociclo. Vi sono, è vero, migliaia di motociclisti che migliorando le proprie condizioni economiche per l'aumento generale del reddito, passano ogni anno dalla moto all'auto; ma per lo stesso fenomeno, vi sono anche dei ciclisti e dei pedoni che possono finalmente comperarsi un motociclo. Esistono sempre nuove leve di consumatori. Naturalmente, le più grandi fabbriche di motocicli si pongono fin da ora il problema di convertire la loro produzione per il giorno in cui il pubblico chiederà sempre meno il veicolo a due ruote e sempre più quello a quattro ruote. In particolare, le Case di *motoscooter*, che forniscono una clientela di potenziali automobilisti, hanno già progettato - e qualcuna di esse già costruito in prova - modelli di automobilini utilitari, di piccolissima cilindrata e a basso prezzo.

Ma quel giorno in cui sarà sparita la moto dal mondo, sarà davvero la fine del *nostro tempo*, che anche dalla moto ha ricevuto una caratteristica immagine e un contributo di civiltà.

Gianni Baldi

LA COPERTINA - Maria Schell, la migliore attrice cinematografica tedesca del momento, ha sposato la scorsa settimana a Monaco l'assistente regista Horst Hächler, che ella aveva conosciuto durante la lavorazione del film che ne rivelò le doti di donna e di attrice: *L'ultimo ponte*. La cerimonia civile è stata celebrata nella casetta bavarese di Maria, quella religiosa in una chiesa di Monaco. La Schell ha voluto che il suo matrimonio fosse semplicissimo, con pochissimi invitati. Maria e Horst sono partiti subito dopo per una breve luna di miele.

EPOCA

SETTIMANALE POLITICO DI GRANDE INFORMAZIONE

EDITORE ARNOLDO MONDADORI - DIRETTORE RESPONSABILE ENZO BIAGI

sommario

LETTERE AL DIRETTORE 5

MEMORIA DELL'EPOCA

TORÀ E VANGELO di Ricciardetto 7

ITALIA DOMANDA

L'INCUBO INFARTO: SCIENZA E SOCIETÀ MOBILITATE di Francesco Martelli, Fausto Penati, Achille Mario Dogliotti, Cornelio Fazio . . . 13
LE UNGHIE DAL DOTTORE di Agostino Crosti 14
PROGETTI DI HOLDEN di William Holden 15
LA SAGAN ABBANDONATA di Jacques Masse 15
TRENTAMILA LIRE PER UN QUADRO DI BETSY di Vittorio Kalmar-Fischer 16
STARNUTI DI STAGIONE: CAUSE RIMEDI E CONSEGUENZE di Rio Pezzi 19
POLIZIOTTI CICERONI di Giuseppe de Gaetano 19
ELICOTTERI ALL'IDROGENO di Leone Concato 20
TORNA ALLA RIBALTA IL TUNNEL DELLA MANICA di Rinaldo De Benedetti 21
LA NUOVA EPOCA DEI BOLIDI RICHIEDE CENTAURI DI ALTISSIMA PREPARAZIONE di Rosario Busacca, Giuseppe Boselli, Giuseppe Colnago, Ken Kavanagh 22
IL MATRIMONIO DI COSCIENZA di Padre Cipriano Casella 23
IL CODICE IN PLATEA di Amedeo Giannini 24

DALLA PARTE DI LEI di Alba de Céspedes 25

LA POLITICA E L'ECONOMIA

TUTTO E TUTTI CONTRO NENNI di Giovanni Spadolini 28
COLONNELLI CONTRO SOVRANI di Augusto Guerriero 28

I GRANDI DELLA STORIA

ENRICO VIII ED ELISABETTA di Sir Winston Churchill 47

IL MONDO DI OGGI

I BEDUINI PROTEGGONO IL PICCOLO RE 30
MARIA SCHELL NELLA PARTE DELLA SIGNORA HÄCHLER . . . 38
È ANCORA IL SOGNO DI MILIONI DI ITALIANI di Gianni Baldi . . 40
CANTA CHE TI PASSA di Giorgio Salvioni 64
GRACE HA DETTO: L'ITALIA È MERAVIGLIOSA di Alfredo Panicucci . 68
SIGNORINA, PERMETTE CHE LA RAPISCA? 72
IL PRIMO COMPENSO FU UNA CARAMELLA di Beniamino Gigli . . . 76

QUESTA NOSTRA EPOCA

GRACE E RANIERI A ROMA di Manlio Lupinacci 82
GALLERIA di Bartoli 83
ABBIAMO TREMATO PER GLI DEI DI OMERO di Filippo Sacchi . . . 84
L'ATTO UNICO È ANCORA VALIDO di E. Ferdinando Palmieri . . . 85
CLUYTENS E KLEMPERER DUE VOLTI DI BEETHOVEN di Guido Pannain 87
CAFÉ MODERN UN ROMANZO « DISEGNATO » di Giuseppe Ravegnani 88
UNA DONNA COMPONE SU UN'ARPA DI LANA di Raffaele Carrieri 89
TELEVISIONE: I PROGRAMMI DAL 2 ALL'8 MAGGIO 90
NON È DIFFICILE DIVENTARE CELEBRI di Enzo Biagi 91
RADIO: I PROGRAMMI DAL 2 ALL'8 MAGGIO 93
UNA PARATA DI GIOIELLI del postino 94
STIAMO PER SCOPRIRE LE CAUSE DELLA PAZZIA di Adriano Buzzati Traverso 95
GIOCHI 97
TUTTO IL MONDO RIDE 99
5 MINUTI D'INTERVALLO 100

LA MOTO IN ITALIA

Le più recenti novità sulla produzione motociclistica italiana; tutti i problemi del veicolo a due ruote e i suoi sviluppi futuri. Per la prima volta presentata la vetturetta "Vespa" fabbricata dalla Piaggio. **pag. 40**

SCHIAFFONI AL FESTIVAL

Nuovo scandalo nel mondo della canzonetta: Giuseppe Marotta, autore di due canzoni respinte dalla Giuria del V Festival della canzone napoletana, ha preso a schiaffi il critico del "Mattino", Mario Stefanile. **pag. 64**

GRACE E RANIERI A ROMA

I principi di Monaco, venuti a Roma per essere ricevuti dal Pontefice, hanno traversato l'Italia a una velocità da "Mille Miglia". Ranieri ha guidato personalmente la sua Rolls-Royce per quasi tutto il viaggio. **pag. 68**

BENIAMINO GIGLI RACCONTA

Il famoso tenore ha scritto per i lettori di EPOCA il racconto della sua vita: dagli oscuri inizi, quando cominciò a cantare nel coro del Duomo di Recanati, fino alla gloria della Scala e del Metropolitan. **pag. 76**

NUMERO 344 - VOLUME XXVII - MILANO, 5 MAGGIO 1957 -

© 1957 EPOCA - ARNOLDO MONDADORI EDITORE

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, via Bianca di Savoia 20 - Tel.: 851-141 - 851-271 (8 linee con ricerca automatica della linea libera) - Indirizzo telegrafico: EPOCA - Milano. Redazione romana: Roma, via Vittorio Veneto 183 - Tel.: 44.221 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Annuale L. 5000 - Semestrale L. 2600. Estero: Annuale L. 7500 - Semestrale L. 3900. Inviare l'importo a: Arnoldo Mondadori Editore via Bianca di Savoia 20, Milano, servendosi preferibilmente del conto corrente postale numero 3-34552. Gli abbonamenti possono anche essere fatti presso i nostri Agenti nelle principali città, e inoltre nei seguenti negozi « Mondadori per voi »: Milano, corso Vittorio Emanuele 34 - Roma, Lungotevere Prati 1 - Genova, via Carducci 20 - Bologna, piazza Calderini 6 - Torino, via Monte di Pietà 21/F. Per il cambio di indirizzo inviare Lire 40: si prega di unire alla richiesta la fascetta con il vecchio indirizzo. Pubblicità: Tariffa delle inserzioni in bianco e nero L. 550 a mm/colonna.