



S. E. Il Profetto, il Federale ed il Podestà visitano la Mostra

mente c'è piaciuto, in quell'invenzione è la sua « umanità », quel macchinismo così connesso al peso alla forza alla forma dell'uomo da tutti poterli comporre al fine della corsa, e al nostro interesse non deve essere estranea la simpatia che suscitava il Bertolini, meccanico veneto, se ricordiamo bene, già avanzato in età, di figura aitante, testa splendida e sguardo acuto, colle mani sporche di fucina e il soprabito arrotolato accanto alla rozza bicicletta che insieme a quella più perfezionata ch'egli maneggiava spiegando alla gente, dava un tono profondamente suggestivo al brevissimo spazio concessogli per la dimostrazione dei suoi sogni. Diverso, se pure altrettanto acuto, era l'interesse che provocava in noi il posteggio riservato all'invenzione del Conte Augusto Palma di Cesnola (un geniale cambio di velocità per ciclo chiuso alla pedivella in una scatola cilindrica) dominato dal ritratto dell'inventore morto e vigilato da suo fratello, un gentiluomo perfetto, estremamente corretto nella parola e nel gesto e che spiegava essere stato, quel gioiello di meccanica, tutto eseguito a mano dall'appassionato costruttore non vissuto abbastanza da poter vedere divulgata la sua invenzione. Poco più innanzi ecco troneggiare sui piedestalli due bolidi oscuri di marca monacese (forcella registrabile con ammortizzatori a glicerina, cambio a mano e a pedale, telaio stampato) di disegno mirabile, noti a chi appena s'interessa di novità motociclistiche e ch'erano arrivati al palazzo della Promotrice pochi minuti prima dell'inaugurazione interessando tutti gli astanti alla loro bellezza mentre i facchini li scaricavano dal carro con la cura che s'usa per le fragilissime opere d'arte o per il trasporto delle materie esplosive. Il saluto cordiale all'ingresso nel mondo delle biciclette lo dava Martano sorridente da un grande ritratto

appeso sul posteggio del ciclo vittorioso nella Milano-Torino del marzo di quest'anno. C'erano anche dei ventagli scritti sotto la figura dell'atleta...

Per leon diventar
La Benotto
Ho dovuto montar...

Tutto buono, tutto bello nel regno delle materie veloci...

Che altro ha veduto il nostro occhio inesperto? Come sta segnato ancora nel nostro taccuino abituato a tutto fuor che all'appunto delle cubature dei cilindri e dei colori delle macchine?

Punti esclamativi commentano l'annotazione della veste d'una 250 nera con filetti bianchi e varie lucenti di cromature e alluminio..., poi ... l'abito grigio-verde l'aria militare... di motofaragioni italiani che ricordano d'aver pensati in corsa, a frotte, sulle strade più difficili dell'Impero.

Ancora: il nome d'un insetto accanto alla sigla d'una bicicletta e, sottolineata, la parola « stile », troppo pericolosa per non essere lasciata dov'è, sul taccuino a segnare l'ipotesi d'un complesso discorso. Per il « Multiciclo Impero » a sei posti, veicolo da operai su Litoranea, merita un cenno distinto e pensiamo che una gioia andare al lavoro, tornare a casa, in gruppo d'uomini su quel telaio che porta senza rumore e con velocità consentita dai molteplici sforzi. Abbiamo fatto caso a qualche complicazione persino lesiosa esagitata per rendere confortevole fino all'inverosimile l'uso della bicicletta e non ce ne siamo nemmeno rammaricati; in casa abbiamo un curioso vasetto di cellulosa gialla e verde con un ornamento di metallo che mai battuto via perchè faceva parte della bicicletta di noi

madre quarant'anni fa. Serviva a metterci i fiori e s'avviava al manubrio. Sovente ci capita d'imbarbarci per strada in qualche ciclo ornato delle più complesse incrostazioni (fanalini doppi e tripli, spazzole pel fango, cambi multipli, doppio sistema di freni, ruote enormi color fontina e sella mastodontica).

Sono biciclette che stanno per uscire di minore età, che tendono alla motocicletta, e chissà che un giorno non spunti loro un motorino e che non scappino da sole...

Abbiamo sempre pensato agli sports su due ruote, nella loro generalità, come a diporti e utilità campagnoli. La gente che debba recarsi al lavoro in posti lontani da casa, sbrigare le proprie faccende in luoghi distanti, ma entro una cerchia limitata, considerando la motocicletta di media potenza un po' alla stregua d'un calesse, se non garba il paragone, come la Ford minima dell'agricoltore americano, immaginandoci volentieri sopra medici e veterinari condotti, piazzisti di genere coloniale ed anche sacerdoti per i quali, però, vigono limitazioni speciali per l'uso del mezzo a motore con due ruote..., crediamo che sia appunto questa la clientela alla quale deve rivolgersi la costruzione in serie del motociclo fino ad ottenere il volume di vendita necessario alla riduzione del prezzo d'ogni singola macchina. Si capisce che anche le esigenze dei puri velocisti devono essere seguite come degli sportivi che seguono ogni sottile evoluzione e raffinamento degli organi meccanici ed è ovvio il beneficio che la produzione media in serie ricava dagli sforzi dei costruttori a caccia di primati.

Buona parte dei fabbricanti italiani sono oggi perfettamente a punto per rispondere alle pretese d'ogni clientela muovendosi fra i limiti che, alla mostra torinese, segnavano una formidabile moto da poliziotto americano col suo bravo tachimetro graduato fino ai 190 orari ed

una macchinetta di 98 cm.³ di cilindrata d'una linea impeccabile in un camuffamento di lamiera stampata che la faceva parere una potente macchina. « ... Da andarci con guanti e calzoni bianchi... » diceva il titolare del posteggio dov'era esposta e costava tremila lire...

La tendenza a voler produrre la moto utilitaria che non sia un giocattolo e nemmeno arieggi a divorare lo spazio, che possa davvero surrogare altri mezzi di locomozione più costosi e meno comodi e soprattutto invogliare all'acquisto chi ha ormai un'età ed un cuore ai quali non s'addicono le avventure velocistiche, ci sembra esser tenuta in buon conto dai nostri costruttori ma non ancora così profondamente da riuscire a produrre una macchina a due ruote che possa praticamente paragonarsi nel costo nell'utilità all'« utilitaria » su quattro ruote che ormai, in Italia, ha raggiunto una fisionomia ben chiara. Le nostre strade sono talmente a punto, il percorso ne è così disciplinato da invogliare chicchessia a correrle su un mezzo a motore ma bisogna che questo mezzo popolare, la motocicletta, divenga veramente tale e la questione dei prezzi è ancora quella che più incide sulla sua relativamente scarsa diffusione. Ancora oggi una motocicletta sicura e decente è, per la massa, un articolo di lusso. Per la massa diciamo, chè, per alcune categorie di gente, è da tempo diventata un ausilio indispensabile e, per altre, un diporto eccezionale.

Questa la nostra modesta opinione in merito ad un argomento che sappiamo altrove ed autorevolmente discusso. Opinione di chi, uso più a parlare di arti plastiche che di meccanica, è uscito dalla mostra del Valentino così a posto nello spirito come gli era capitato di rado dopo le visite ai quadri ed alle statue: grazie proprio alla perfetta messa a punto, all'ordine, alla lucidità delle cose vedute nei posteggi della riuscitissima mostra artigianale.

ITALO CREMONA