

ANNO II - NUMERO 21

Lire 150

30 NOVEMBRE 1947  
Sped. in abbon. postale Gr. 2

# CICLISMO

*italiano*

**Fascicolo speciale**

dedicato alla XXV Esposizione  
del Ciclo e del Motociclo



DANSI

**FANALI PER CICLI**



MORONI

# L'apoteosi dell'industria ciclistica italiana alla XXV Esposizione



Questa venticesima edizione della Esposizione del Ciclo e Motociclo è veramente qualcosa di grandioso. Il suo successo rappresenta di per se stesso il migliore festeggiamento delle nozze d'argento della importante manifestazione ed è un festeggiamento quasi totalitario, perchè sono presenti al Palazzo dell'Arte quattrocento ditte che costituiscono lo schieramento di pressochè tutti i più importanti nominativi del nostro ramo. Mai vi fu una così larga partecipazione di nomi e di prodotti ed è sorprendente che si sia così largamente superato il già cospicuo numero dell'anno scorso.

E' la grande vitalità dell'industria delle biciclette e delle sue parti che ha così potentemente sviluppato i quadri produttivi. Li ha anzi sviluppati sin troppo, perchè non ci sembra errato scorgere una delle tante cause determinanti dell'attuale momento di crisi nel moltiplicarsi dei pro-

## Primo esame dei prodotti esposti e primi rilievi

duttori e nella conseguente sovrapproduzione.

Abbiamo accennato alla attuale crisi, che è il fatto su cui purtroppo verte oggi l'attenzione del mondo industriale e commerciale ciclistico. Sofferamoci dunque a dire realisticamente una parola in merito. Poi passeremo alle considerazioni sui prodotti esposti.

E' inutile nascondersi la gravità dell'at-

tuale momento. Da settimane, forse da mesi, per motivi finanziari, sociali, stagionali, la clientela ha assunto un atteggiamento di attesa, sia per scarse o nulle disponibilità finanziarie, sia in vista di possibili modificazioni di prezzi. Pertanto i costruttori si trovano notevolmente a disagio, perchè alle cessate o diminuite vendite fa purtroppo riscontro la non interrotta necessità di sostenere le spese di mano d'opera e generali.

Non è il caso di parlare di falso allarme e di pessimismo, perchè realmente la situazione è insoddisfacente per tutti e assai triste per molti; e non è neanche il caso di sperare in un troppo rapido miglioramento. Noi riteniamo realistico attenerci ad una via di mezzo e prevediamo un graduale e non troppo lontano ritorno alla normalità. Normalità in tono minore, perchè il periodo delle vacche grasse sembra proprio finito.



Le Autorità alla cerimonia inaugurale. Da sinistra: il dott. Renzo Borroni, Vice-presidente dell'U.V.I.; il conte Giovannino Lurani della F.M.I.; il Presidente della Corte d'Appello di Milano; il Comm. Adriano Rodoni, presidente dell'U.V.I.; il Comm. Arturo Pozzo, presidente dell'A.N.C.M.A.; il Comm. Aldo Dacò, vice-presidente del A.C.I. di Milano; il rappresentante del Corpo d'Armata; il rappresentante del Prefetto; il Comm. Giacomo Grassi, presidente del Consorzio dei Velodromi.



### Il posteggio della produzione Bianchi.

Fatta questa premessa su quella che è la nota grigia di questa magnifica esposizione, cominciamo a dare uno sguardo a quanto in essa è presentato al grande pubblico. Anche a pensare di dedicare a questa rassegna almeno due puntate, ci si sente smarrire in un mare sconfinato, senza orizzonte. Non è tanto facile specialmente a brevissima distanza dall'apertura, fare un esame di tutto quanto è collocato nei vari posteggi. Ci sono tante marche, tante biciclette e tanti accessori che non si sa quasi da che parte incominciare anche solo per elencarne i nomi.

In realtà l'impressione che riceve il visitatore che si aggira nel palazzo dell'Arte è quella di incontrare un numero interminabile di posteggi. E via via ripetendo il giro gli pare di scoprirne sempre di nuovi, e ritornando ancora ai medesimi posteggi ancora si avvede che qualcosa gli era sfuggito, tanta è la varietà di articoli esposti. Insomma c'è all'Esposizione quasi tutto il ciclo italiano, con tutte le principali marche di biciclette, di parti staccate e di accessori. Un complesso di prodotti estesissimo, un insieme di perfezione tecnica notevolissima: la dimostrazione, in una parola, della potenzialità della nostra industria ciclistica appare chiaramente anche agli occhi del visitatore profano.

Sembra dunque che questa produzione sia giunta all'apice delle sue capacità tecniche ed industriali, che la bicicletta, come si suol dire, abbia detto l'ultima parola. Noi pensiamo invece che siamo lontani da questo punto di arrivo. E se non sarà facile aumentare la nostra produzione, che attualmente si considera esuberan-

te in quanto il fabbisogno interno ha i suoi limiti e l'esportazione si è molto contratta, sarà sempre possibile il perfezionamento qualitativo. E siccome il perfezionamento del prodotto apre più agevolmente le strade dell'esportazione, può darsi che riesca a influire favorevolmente sull'aumento della produzione, perchè ci può aprire gli sbocchi verso quella più intensa esportazione che tutti auspichiamo per assicurare pieno lavoro a tutti i nostri maggiori complessi industriali.

Chi esamina i prodotti esposti a questo XXV Salone della bicicletta, a prima vista non scorge nulla di nuovo. E anche il competente deve osservare piuttosto minuziosamente per scoprire le novità varie, non grandi, ma tuttavia interessantissime, sulle quali ci intratteremo poco in questo articolo, rimandando al numero prossimo una dettagliata rassegna.

Ci soffermiamo brevemente su questo limitato complesso di cose veramente nuove per cercare di comprenderne le cause e il significato. La causa è presto detta: risiede soprattutto nella situazione accennata al principio di queste note. Sono tempi in cui industriali e artigiani sono alle prese con problemi d'indole soprattutto commerciale e finanziaria e certamente non a tutti resta la sufficiente tranquillità per dedicarsi a nuove creazioni. Ma d'altra parte c'è il rovescio della medaglia. C'è cioè il fatto che le novità, seppur non impressionanti, ci sono, sono molte e parecchie di esse consistono in piccoli ma efficaci particolari di finitura. Dunque non si dorme sulle vecchie posizioni. Il bisogno di camminare verso un sempre più alto livello costruttivo

è dunque sentito e risulta tanto maggiormente sentito se dà frutti in questi tempi difficili.

Questo ci fa piacere ed è di soddisfazione vedere come la tecnica sia sempre in evoluzione. Questa rassegna, dato che i nostri lettori non sono solo gente del nostro mondo industriale e commerciale, ma anche in gran parte lettori appassionati del ciclismo e della tecnica ciclistica, vuol dunque essere soprattutto un esame tecnico e critico generale della produzione esposta a Milano. Entriamo dunque nel vivo dell'argomento.

### Orientamenti generali

Divideremo il nostro esame in due parti, parlando prima delle biciclette complete (ivi comprese quelle elastiche che il micro-motore ha tanto reso di moda); e sul numero prossimo tratteremo dei principali accessori. Ma faremo precedere alcune considerazioni sugli orientamenti generali della nostra produzione.

La prima impressione dopo aver fatto un giro dell'Esposizione, è quella della generale buona finitura delle biciclette. L'osservatore critico però è diffidente e naturalmente pensa che i prodotti esposti possono essere finiti non diremo fuori serie, ma con cura particolare. Ed invero molti espositori ci hanno tenuto ad informarci che le macchine da essi presentate nei posteggi sono prettamente di serie, per quanto « verniciate con un po' più di cura ».

Tuttavia il citato osservatore critico e competente sa vedere questo ed altro e sa schermare alla sua vista quelle cure di superfinitura che è giusto ed umano che ogni



Lo stand della Legnano.

espositore dedichi alle creazioni che esibisce ad un così vasto ed esigente pubblico. Il risultato generale non deriva tanto da un po' più di lustro, da qualche esuberanza nell'uso del cromo, delle polieromie, ecc. La complessiva presentazione di una bicicletta deriva da tutto un insieme che difficilmente un costruttore realizza di colpo, essendo necessario mettere in opera gusto e molte volte semplicità e sobrietà. E per quanto paradossale ciò possa sembrare, la semplicità è ben più difficile da realizzare di ogni discutibile complicazione. Ci è dunque capitato di restare ammirati della buona presentazione complessiva di molte biciclette che i costruttori lanciano come cavallo di battaglia per un forte lavoro commerciale.

In sostanza si tratta di biciclette economiche e perciò non sarebbe giusto eccedere in fatto di esame critico nei loro confronti. Ci sono invece oggi biciclette economiche, cui bisogna fare tanto di cappello. S'intende che non sono che poche le grandi ditte in grado di raggiungere questo risultato, perchè la volontà non basta ed occorrono i necessari mezzi industriali.

Particolare ancor più significativo è poi che queste biciclette non sono solo curate nella finitura, pregio apprezzabile, ma non il più importante, sono anche e soprattutto curate nella sostanza, nella scelta delle parti e nell'equipaggiamento. Oggi si vedono offerte a prezzo come si suol dire, di concorrenza, biciclette che sono ben finite, fatte con parti staccate di buona marca, e assai complete, ad esempio con fanale a dinamo. Non è più il tempo in cui per fare il prezzo di battaglia si escludevano tutti i più indispensabili accessori.

Dunque c'è un chiaro sintomo di migliorata mentalità. I fabbricanti si preoccupano sempre più del progresso costruttivo e ne

diamo loro atto con particolare soddisfazione.

Nell'insieme non ci sono molti cambiamenti nei vari tipi di biciclette. Si può rilevare in generale un certo ritorno al passato e se ci fermeremo su vie intermedie sarà tanto di guadagnato. La bicicletta sport,

che in precedenza aveva preso una larga supremazia sulla « R », si è ora riportata rispetto a questa a condizioni di quasi parità.

La cosa è giusta. Noi personalmente saremmo più favorevoli alla « sport », (incidentalmente notiamo che usiamo la parola « sport » perchè è la denominazione d'uso corrente), ma consideriamo questa bicicletta un tipo normale da adibirsi al medesimo servizio della « R ». Purtroppo la « sport » non fu sempre ben costruita; cambi, freni, trasmissioni e altre parti non erano duraturi quanto i corrispondenti organi della « R » di equivalente qualità.

Perciò stimiamo superiore la « R » in molti casi in cui si richiede massima praticità, pulizia, durata. Manca, a parer nostro, per rendere la « R » un'bicicletta più completa, la diffusione del cambio al mozzo.

Poichè parliamo della bicicletta « R » notiamo che tutte le Case importanti costruiscono qualche modello a freni interni. Per noi questo è troppo poco; quasi tutte le biciclette « R » dovrebbero avere la freniera interna, lasciandola esterna solo sui modelli più economici. Il pregio del nostro manubrio « R » tipicamente italiano è quello di averle le leve dei freni interne. Ci sembra perciò molto logico che esso sia omogeneamente integrato da freniere interne al telaio.

Mentre si era giunti a non vedere più in tutta una esposizione una sola bicicletta verniciata di nero, oggi questo colore ha ripreso: vogliamo pensare che anche ciò sia un indice che il pubblico non ci tiene più tanto al colpo d'occhio chiassoso, ma piuttosto all'insieme sobrio e sostanzioso.

La bicicletta da corsa, favorita dalla disponibilità di gomme, ha ripreso gran parte delle vecchie posizioni; ogni espositore ne

## Quando Coppi vinse il Giro di Lombardia

si disse che la sua eccezionale velocità negli ultimi chilometri fosse dovuta al fatto che non voleva giungere in ritardo alla nascita di sua figlia. Questo in parte è vero ed in parte no. La verità è che Coppi voleva mostrare a sua moglie, prima che la figlia nascesse, l'ultimo numero di BELLEZZA.

BELLEZZA è la rivista della moda internazionale, cento pagine di gioia di vivere. BELLEZZA è la rivista per le signore eleganti, che piace agli uomini di buon gusto.

I fiori appassiscono, BELLEZZA rimane, anzi ogni mese si rinnova. Regalate quindi alle vostre spose, alle vostre figlie, alle vostre ragazze, un abbonamento a

### Bellezza

Un semestre L. 4000 - Un anno L. 7000  
Estero L. 8000

Il mezzo di pagamento più comodo è il versamento sul conto corr. n. 3-19422 intestato alla

**S. A. L'EDITRICE - MILANO**

VIA FIENO N. 6 - TELEFONI N. 89.315 - 17.119



I modelli presentati dalla Viscontea.

ha almeno una nel proprio stand. Il tipo corsa è anche molto esportato.

Con l'attuale facilità di rifornimento di coperture avremmo sperato in una maggiore ripresa del balloncino. E' vero che ogni costruttore ha generalmente almeno un modello con tali gomme, ma è troppo poco, specialmente oggi che le strade brutte fanno questo tipo di gran lunga il più pratico.

Dobbiamo notare al riguardo che il balloncino è particolarmente diffuso nella provincia di Alessandria, dove esistono Case che costruiscono esclusivamente biciclette a gomme semi-ballon. Un costruttore di questa zona ci ha riferito che pur fabbricando biciclette con gomme di tutte le misure le richieste del pubblico si orientano per almeno quattro quinti verso il balloncino.

Non vogliamo fare un torto ai costruttori e ai ciclisti delle altre zone, ma ci piace rilevare il buon senso dei ciclisti della provincia di Alessandria, augurandoci che quanto ivi avviene prenda piede in tutta Italia.

Novità nelle particolarità costruttive della bicicletta? Poche e costituite soprattutto dalla freneria e fero della *Monterosa*, dal telaio e altri particolari della *Carnielli*, da molte soluzioni (tra cui soprattutto il pedaliere), di un prototipo di *Cimatti* e da qualche altra cosa.

Di tutto diremo più avanti e perciò cominciamo la rassegna delle principali marche seguendo l'elenco dei reparti sulla Guida ufficiale dell'Esposizione.

## Le marche principali

Focesi ha esposto una nutrita serie delle sue *Gloria*, biciclette le cui caratteristiche sono da tempo note e tradizionali. Tra la produzione di questa Casa eccellono in particolare i modelli « *Garibaldina* ».

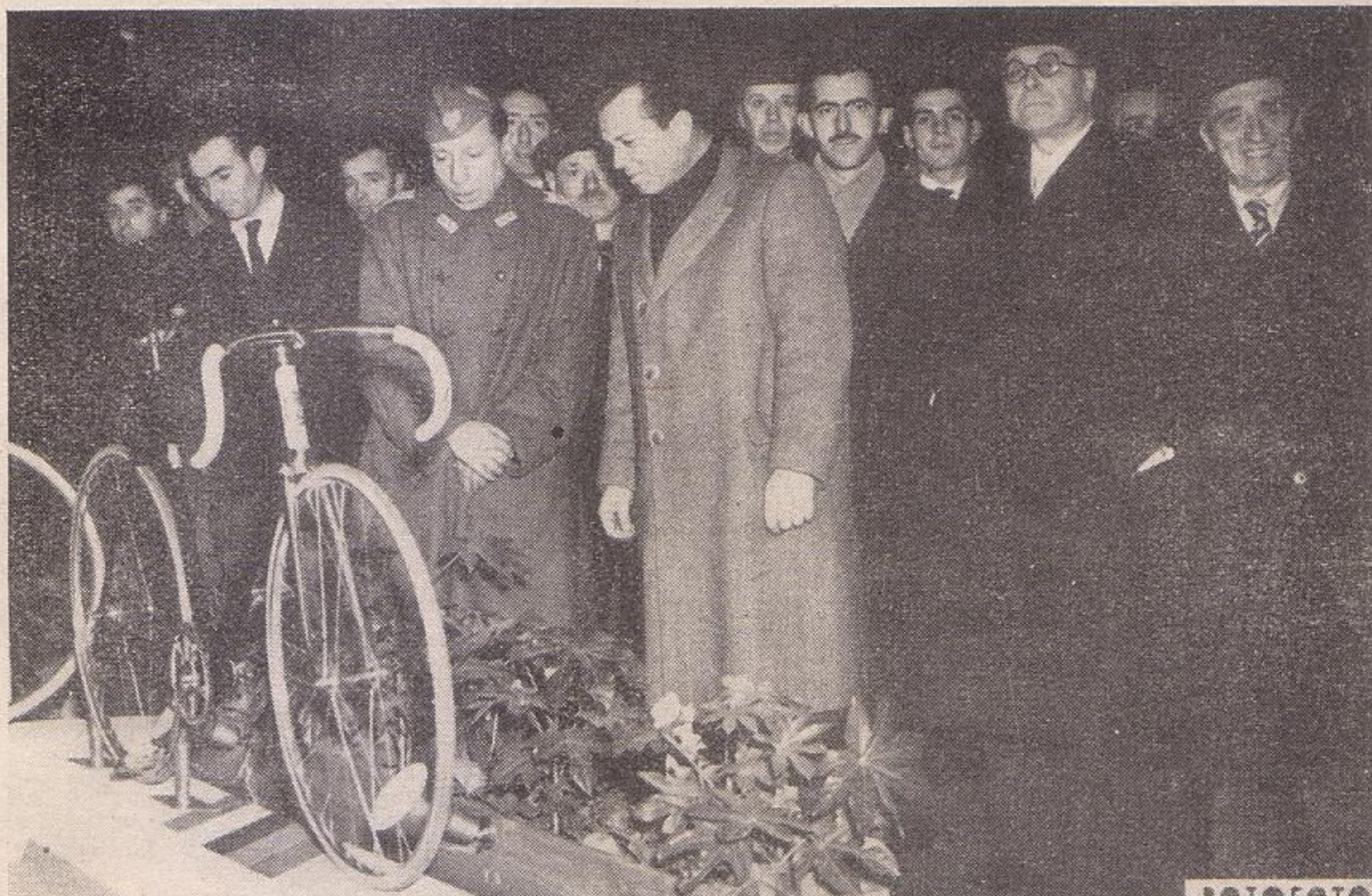
Nel reparto di Borghi sono allineati pa-

recchi modelli dell'*Olympia*, tutti improntati delle originalità caratteristiche di questa Casa. Finiture speciali, parafranghi e aste di linea particolare, freni speciali, tutti insomma quei particolari che fanno dell'*Olympia* una macchina di inconfondibile originalità.

Eccoci al riparto di *Ganna*, al quale bisogna fare una sosta, motivata da una certa qual perplessità. L'occhio dell'intenditore rileva subito trattarsi di biciclette che esprimono inequivocabilmente il più alto livello costruttivo raggiungibile; ma d'altra parte non si vede nulla di sensazionale: biciclette sempre uguali, persino di colore uniforme,

il caratteristico colore grigio *Ganna*. Esempio quasi unico, perchè i più si sbizzariscono con tutti i colori dell'iride e sfumature intermedie. Il risultato di *Ganna* è dovuto alla precisa sobrietà, all'affinamento di ogni particolare, al mantenimento di questa ben affermata presentazione. Insomma la Casa di Varese fa uno dei prodotti più « tipici » e anche in questo consiste il suo successo.

Naturalmente qualità e linea non sono seconde alla presentazione. Basta guardare i diversi modelli, soffermandosi ad esempio sulla linea della bicicletta da corsa per rendersene conto.



Learco Guerra ha esposto le biciclette che portano il suo nome e fu assiduo nel proprio stand. « Ecco Guerra », sussurravano i visitatori passando. E non si capiva se erano più compiaciuti di aver potuto ammirare lui o le sue pur belle biciclette. Il successo delle sue macchine e quello... personale ha dimostrato che Guerra è ancor oggi assai popolare.

Da *Dei* abbiamo notato vari modelli della sua ben nota produzione, sui pregi della quale non ci soffermeremo, tanto più che vogliamo invece spendere una parola sulla bicicletta da cicloturismo presentata da *Dei* dietro iniziativa di Gazzaniga, delegato della Federazione Cicloturistica Internazionale. Questa bicicletta, dotata di cambio *Cyclo* e doppio ingranaggio al pedaliere, freni a tamburo, contachilometri con indicatore di velocità, portapacchi con borse, manca ancora di talune particolarità per conglobare le caratteristiche fondamentali del tipo francese che è il più evoluto. Il che non vieta che sia una eccellente macchina e purtroppo la sola del suo genere finora costruita da noi.

*Doniselli* ha presentato una serie assai vasta di cicli, tutti i tipi, si può dire, compreso un triciclo; naturalmente non mancavano poi i suoi furgoncini.

La ditta *Garlatti*, oltre alle sue marche *Ives* e *Wander*, tra cui da notarsi il tipo *Farfalla* con ruota libera al pedaliere e un ben finito modello da corsa, ha esposto molti esemplari della sua sempre caratteristica bicicletta da bambino *Colibri*, una delle più riuscite nel suo genere.

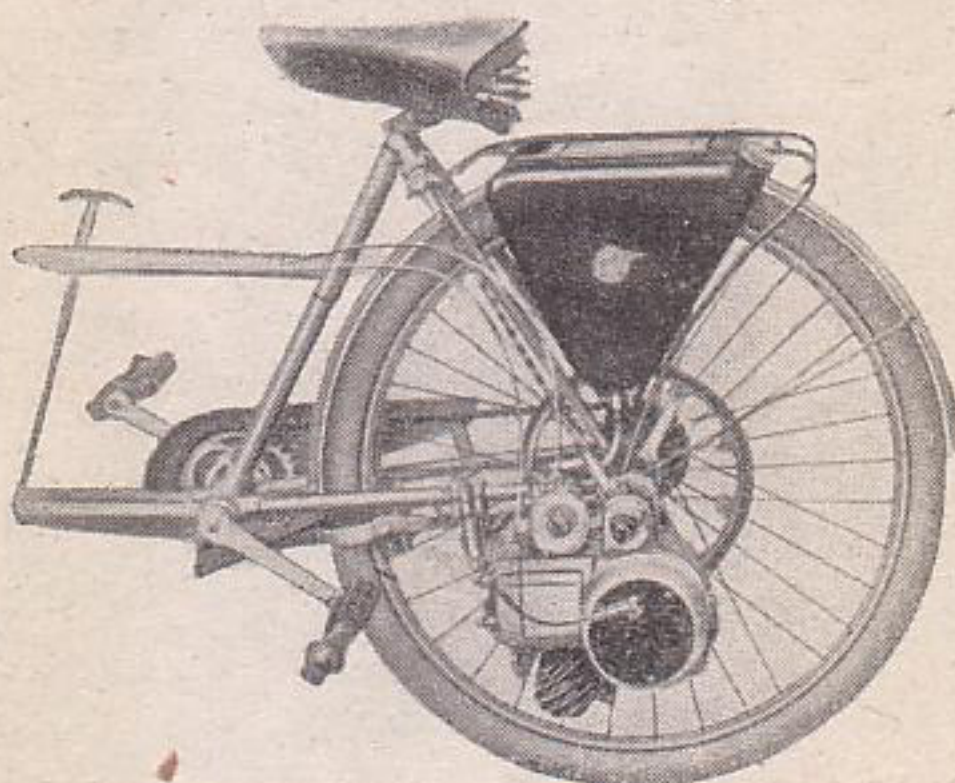
Molte cose ci sono da vedere nel vasto reparto della ditta *Bozzi*. Citiamo prima i ben finiti modelli delle marche *Legnano* e *Wolsit*, la cui fama è universale. L'attrazione di questo reparto è costituita da una bicicletta da pista del peso di soli Kg. 3,900. Un gioiello di finezza costruttiva. Accanto a questa stanno le tre gloriose macchine che vinsero i Campionati del mondo con *Binda*, il Giro di Francia con *Bartali* e il primato dell'ora con *Coppi*.

Eccoci ora al reparto *Bianchi* ove una so-

## MICROMOTORE GRIM

2 tempi - 50 cmc.

SILENZIOSO - SEMPLICE - ROBUSTO



COSTRUITO DALLE

Soc. It. POMPE SIHI - Milano - V.le Monza, 268

Agenzia di vendita

Ing. Ettore Crepaldi Milano

VIA PAOLO LOMAZZO, 37 - Telef. 95.539

sta è ben necessaria. Anche qui, dopo una ammirata occhiata alle cavalcature di *Coppi* e *Leoni*, una breve scorsa alla produzione della nostra grande Casa. Una produzione caratteristica, soprattutto unitaria, nel senso

che le varie parti vengono costruite ed adattate dalla Casa con criterio unitario. Una vetrinetta e un telaio parzialmente sezionato mostrano vari particolari costruttivi dalla cui osservazione si ricava un preciso senso di perfetta lavorazione e grande robustezza.

Le rappresentanti del gruppo *Aquila*, con i modelli *Super-R*, *Folgore*, *Montebello*, *Lido*, *Zaffiro* e *Turchese*, e quelle del Gruppo *Scudo* con i popolari modelli *Topazio* e *Rubino* ornano l'ampio posteggio con la nitidezza delle loro classiche linee e la sobrietà dell'insieme confermando la tradizione di serietà e di classe della grande marca milanese.

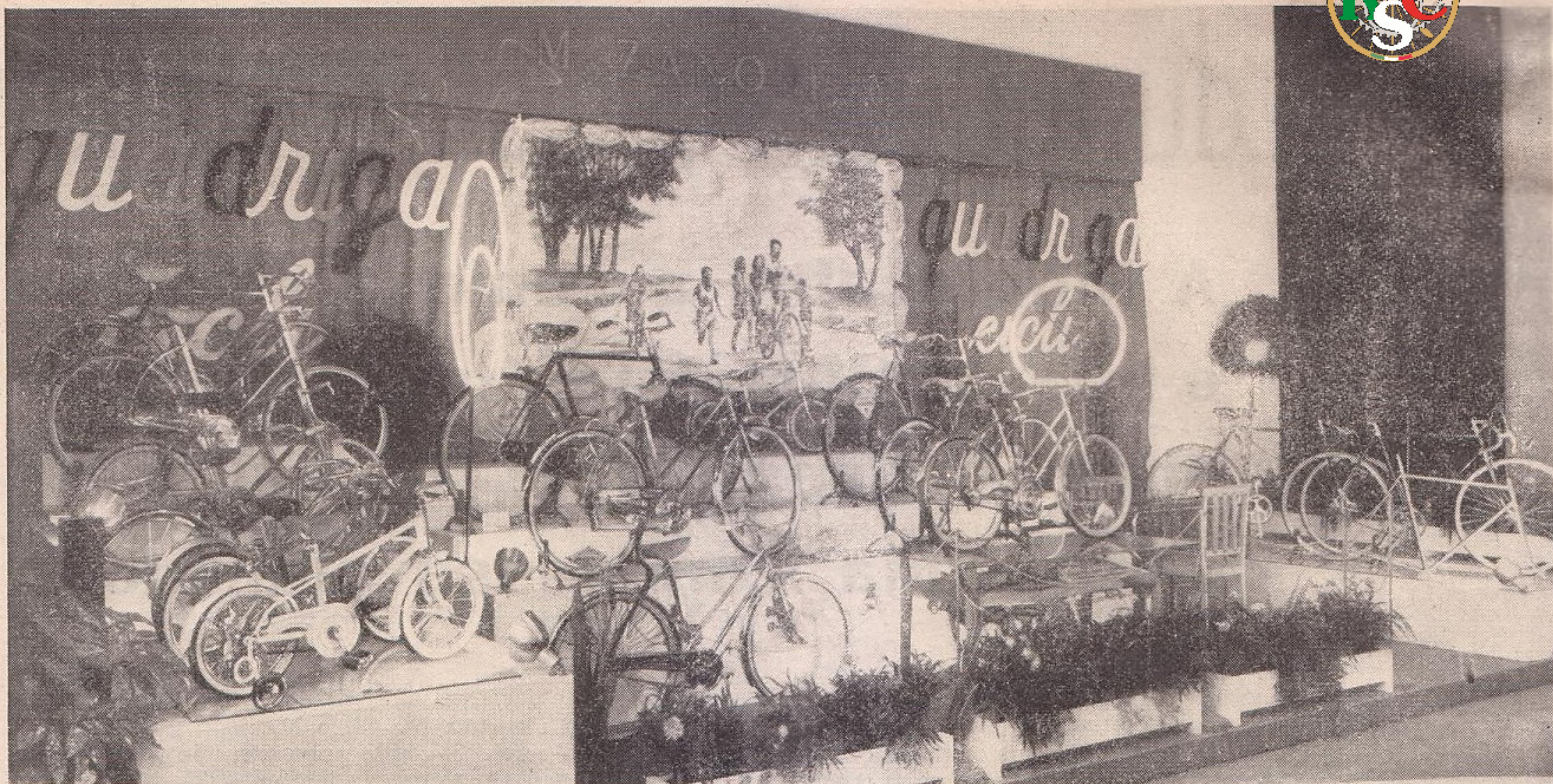
Eccoci da *Carnielli*. Questa Casa ha esposto numerosi modelli contraddistinti dal proprio nome e poiché la Casa stessa aveva annunciato di aver concentrato in questi modelli tutta la sua vecchia e lunga esperienza ci siamo soffermati a lungo nell'esame di questa produzione. Realmente si tratta di prodotti di eccezione, montati con parti e accessori originali (movimenti senza chivelle, manubri elastici in tondino di acciaio) e soprattutto realizzati con formule originali, come i telai a tubi sottili, rispettivamente da 25 e 22. Molti sono gli altri particolari interessanti e data la brevità di questa rassegna ci dobbiamo limitare a citare i principali, come i telai senza pipe, le belle frenerie interne, speciali parafanghini nella bicicletta da corsa, le finiture ornamentali di bell'effetto.

Passiamo da *Benotto* ammirando i vari modelli del costruttore torinese che ha avviato la sua produzione su sempre più progredite basi costruttive. Vediamo infatti il nuovo procedimento per collegare i tubi del telaio e della forcella con un sistema di



Lo stand della Welter.





La presentazione della « Quadrige ».

saldatura elettrica che riducendo la mano d'opera realizza delle bellissime congiunzioni senza pipe dotate, ciò che più conta, di una grande resistenza.

E' la volta dei cicli *Torpedo*, che sono uno po' i prodotti del giorno, poichè il gr. uff. Torresini ha realizzato una sintesi quasi miracolosa tra qualità e prezzo in quanto vende delle biciclette di qualità e finitura eccellentissime a un vero prezzo da calmiera.

Rizzato espone le belle biciclette *Lygie* e *Atala*, altri interessanti prodotti della importante industria padovana.

Ghelfi, che sta ora ultimando il suo nuovo grande (e soprattutto modernamente attrezzato) stabilimento, presenta le sue *Frejus* sempre contraddistinte dalla linea e finitura caratteristiche di questa marca.

Belle biciclette espongono i Fratelli Gossio, che da tempo hanno avviato il lavoro nella loro nuova bella officina torinese. Le *Luxor* e *Sterlina* sono ben apprezzate e sono anche attualmente oggetto di una notevole esportazione.

E' ecco ancora le *Taurus*, che sono sempre le più originali della nostra produzione. Abbiamo notato un nuovo movimento a campana di linea ancor più semplice di quelli abituali di questa Casa.

La *Leonardo Frera* fu Corrado espone le biciclette dalle finiture caratteristiche che i nostri lettori già conoscono.

La « Sabac » espone le *Welter*, bei prodotti di questa giovane Casa.

Belle biciclette troviamo pure nei reparti di *Viscontea* e di *Maino*. Quest'ultima presenta il suo sempre caratteristico modello aerodinamico con freni a tamburo.

Una bicicletta originale è esposta nel bel reparto di *Cimatti*. Una bicicletta con i mozzi su cuscinetti, forcellini a tacca fissa, regolazione della catena con eccentrico al pe-

daliere; perno movimento su cuscinetti e di un sol pezzo con pedivelle e perni dei pedali; infine un pratico antifurto.

## Le altre marche

Nel posteggio di Cuppini abbiamo visto



Uno scorcio del posteggio della Olmo, con le gomme per tutte le applicazioni di sua produzione. In primo piano, una sfilata di motoveicoli di vario tipo che hanno applicato il popolare « Cucciolo » della SIATA.

una interessante bicicletta *Senior* corsa-Campagnolo con manubrio e sella sport.

La *Monterosa* ha presentato fra gli altri il nuovo modello già accennato, con freni a comandi interni al telaio. La trasmissione è costituito da un flessibile robusto che lavora su appositi rulli. Inoltre la *Monterosa* ha un nuovo bel fanale incorporato all'attacco del manubrio, nonché dei pratici attacchi dei parafranghi.

Biciclette di vario tipo, fino a quella motorizzabile, sono esposte da Fabbre e Gagliardi « *Velox* ». Pregevoli modelli *O.K.*, quelli della rinata *Stucchi* e le biciclettime da bambino *T.M.T.* e *Carrà*. Queste ultime hanno un interessante telaio in alluminio fuso e trattato.

Citiamo ancora la *Ciclominima*, bicicletta riducibile, e la *Velocetta*. Quest'ultima è presentata in due modelli: uno montabile in modo da poterla riporre in una custodia di tela portatile; l'altro a montaggio integrale.

Chiudiamo l'odierna rassegna (che riprenderemo nel prossimo fascicolo) facendo l'elenco delle altre Case di cicl. che lo spazio ci costringe a citare solamente.

Ecco i nominativi che elenchiamo così come ricorrono nei nostri affrettati appunti, sperando di non averne involontariamente dimenticato qualcuno: *Rosetta*, *Girardengo*, *Faggi*, *Santamaria*, *Guerra*, *Olmo*, *Zannoni*, *Saracco*, *Bonvicini*, *Codoni*, *Pirotta*, *Quattrocchio*, *Augustea*, *Coveri*, *Alessi*, *Verde*, *Traldi*, *Wili r*, *Carraro*, *Tansini*, *Tappella*, *La Serie*, *Cinelli*, *Amerio*, *Vianzone*, *Minerva* e *Testi*.

Quest'ultimo costruttore, di cui è nota la produzione specialmente da corsa, esponeva il bell'esemplare da pista campione del mondo.

Enrico Caporali