Moto-Salone di Parigi. Poche novità, molte perplessità!

MOTOCICLISMO

ANNO 44 - N. 42
18 OTTOBRE 1958

SETTIMANALE
LIRE 120
Sped. in A. Post. Gr. 2

Turismo di lungo corso in ciclomotore

Il viaggio di tre studenti con le "ITOM,, 50 cc. attraverso l'Europa sino al Circolo Polare

Sono lieto che proprio a me, paladino delle piccole cilindrate e innamorato del grande turismo, sia toccato il compito di narrare e commentare la magnifica impresa compiuta la scorsa estate da tre avventurosi « scouts » della mia città natale, gli studenti Marco Evangelisti, Carlo Campagnoli ed Ugo Spiantini, che in sella ai loro ciclomotori « ITOM » hanno da Torino raggiunto il Capo Nord, e fatto felice ritorno in patria. Viaggio certo fuor del comune, anche se la nordica meta — oltre il Circolo Polare artico — è diventata, se così può dirsi, di moda in questi ultimi anni, dopo che proprio un mio giovane nipote aveva fatto da pioniere aprendo il cammino a tanti seguaci.

Non si può dire infatti che non sia stata una bella impresa, in questo caso, ove si tenga conto non soltanto della giovanissima età dei tre turisti di lungo corso (che tra tutti e tre arrivavano complessivamente appena a 53 anni), ma anche e soprattutto della piccolezza dei mezzi meccanici impiegati: tre ciclomotori *Itom* mod. Astor di 50 cc., che in tutto il viaggio si comportarono egregiamente, pur caricati di circa 35 kg. di bagaglio ciascuno, oltre naturalmente al guidatore, e sottoposti a ben immaginabili « tirate di collo » nelle lunghe sgroppate e sui valichi alpini.

La preparazione del « raid » era stata lunga e metodica da parte dei tre amici, che da perfetti « scouts » vollero saggiamente prevedere il necessario per il soggiorno anche in luoghi inospitali e senza possibilità di rifornimenti. E che tra l'altro non disponevano di grandi mezzi, nè potevano contare su aiuti da altri durante il viaggio. Va detto a loro lode che non dimenticarono nulla, e che riuscirono a sistemare egregiamente l'assai voluminoso bagaglio sulle loro macchinette: il che attesta come anche un ciclomotore di tipo sportivo possa talvolta trasformarsi in un muletto... quando è costruito con raziocinio e caricato intelligentemente.

La partenza avvenne al mattino del 6 luglio, la prima tappa da Torino al Lago Maggiore e sino al confine di Cannobio con la Svizzera non presentò difficoltà. Il giorno seguente, sulle lunghe rampe del valico del San Gottardo — che ad onor del vero, le tre minuscole macchinette superarono con ammirevole disinvoltura — s'ebbe un intervento di quella che poi sarebbe stata la indesiderata, e troppo fedele compagna di viaggio dei tre turisti: la pioggia.

Sceso il S. Gottardo, una bella volata da Andermatt a Brunner, passando per Altdorf, la patria di Guglielmo Tell. Il lago dei Quattro Cantoni venne ammirato attraverso ad una foschia che lo rendeva romantico più del necessario. Proseguendo, poco prima di Langnau — quasi alle porte di Zurigo — il primo piccolo incidente: una foratura multipla, l'unica di tutto il viaggio. I tre amici effettuano la riparazione, e poichè s'è fatto ormai notte, una notte stellata, bellissima — dormono all'aperto: beata gioventù!

Il mattino dopo si attraversa Zurigo, tra la congestione di un traffico eccezionale, e si prosegue per Sciaffusa, la città delle celebri cascate. Una sosta doverosa per la visita, e ripartenza per il confine tedesco, lontano appena 10 km. Si abbandona l'ospitale terra elvetica per entrare nella ubertosa regione del Baden-Wurtenberg: per un poco il paesaggio è dolcemente ondulato e biondo di messi, poi si attraversa la famosa Foresta Nera.

La Schwarzwald, a volte tetra ed addirittura terrificante nella sua scura solitudine. Ma la strada è abbastanza buona, ed i tre giovani amici ne approfittano per darsi un poco all'ebbrezza della velocità: i 40 km. in lieve discesa per arrivare ad Offerburg, grazie anche al limitato traffico, sono divorati di volata. Poco oltre la città, si pianta la tenda per la notte, presso alcune casette di cordialissimi teutonici, che il mattino seguente invitano la giovane e affamata comitiva a colazione.

Mercoledì 9 luglio: si prosegue regolarmente sino a Karlsruhe, città moderna e industriale. Rapida visita, e poi ancora in viaggio per Heidelberg. Qui una lunga sosta è doverosa, essendo questa una delle più caratteristiche vecchie città tedesche, dominata dall'antichissimo, imponente Castello degli Elettori, in un paesaggio fiorito, quasi fiabesco.

Terminata la visita della città, il viaggio prosegue attraverso Mannheim, Darmstadt e Francoforte. Poco oltre, sopraggiunta la notte, i tre giovani esploratori si accampano, e presi dalla nostalgia del... vitto casalingo, decidono di intaccare la scorta di 1 kg. di spaghetti a testa che si erano portati come viveri di conforto: l'operazone di cot-

Nel viaggio d'andata, i tre studenti torinesi con le loro Itom dinanzi al Municipio di Amburgo.

La mèta è raggiunta: le tre ITOM 50 cc. ed i loro giovani piloti posano dinanzi al cippo del Circolo Polare Artico.

tura e successivo divoramento vien seguita con indicibile curiosità da una torma di ragazzini biondi, meravigliatissimi.

All'alba seguente, i tre « scouts » si rimettono in viaggio e attraversando Marburg finalmente sotto un bel sole, non resistono alla tentazione offerta da una vicina piscina: una buona nuotata è ben salutare diversivo dopo aver macinato tanti chilometri! Tornati in sella, proseguono rinfrescati superando Kassel, e poco dopo Muenden, città turistica, quasi balneare, con ragazze in prendisole e zoccoletti.

Più avanti ancora, mentre sopraggiunge la notte in vista di Hannover, su strada buona attraverso boschi di mirtilli, ma dritta e monotona, il più giovane, Ugo, apre la serie delle cadute addormentandosi e uscendo di strada. I compagni che lo seguono non possono far altro che frenare e prestare soccorso: fortunatamente tutto si risolve bene, perchè basta un cicchetto di « Alpestre » per rianimare il Centauro finito nel fosso, ed una pulitina al carburatore intasato di sabbia per ridare gagliardia alla fedelissima e robusta *Itom*. E in mezz'oretta, l'incidente è addirittura dimenticato!

Il viaggio prosegue, il dì seguente, sino all'immensa e caotica città di Amburgo. Qui, due giorni di sosta passano velocemente, chè la visita non è facile; malgrado i numerosi cartelli stradali indicatori, che dovrebbero aiutare i turisti a districarsi nel labirinto. Poi si riprende la marcia, diretti in Danimarca.

Per entrare in questo Paese (come d'altronde, nelle altre Nazioni scandinave) ai ciclomotori italiani non è richiesta la targa, nè per i guidatori il patentino internazionale. Però bisogna pagare un « tot » d'assicurazione, non solo, ma *giurare* ai doganieri che il veicolo non supera i 30 kmh. I tre amici, naturalmente, giurano: e sarà questa forse la più grossa bugia che pesa sulla loro coscienza di Giovani Esploratori cattolici. Ma potevano forse interrompere il « raid » per uno scrupolo tutto burocratico di sincerità?

La rete stradale danese è magnifica: meno ammirati dai tre turisti i colossali autocarri che la percorrono. Il paesaggio è piuttosto monotono, anche se ondulato. Attraverso Kolding e Odense, si giunge a Nyborg, ove i veicoli devono essere imbarcati per il primo traghetto che porta a Korsor. In attesa del battello per la Svezia, si visita qui il porto ed i suoi dintorni.

Sbarco in Svezia a Landskrona; i tre amici, che si sentono ormai realmente lontani da casa, stentano per i primi chilometri ad abituarsi alla circolazione a mano sinistra. La natura è bella, molto verde e varia, ed anche la strada è ottima: gli infaticabili motorini marciano ch'è un piacere. A sera, diplomatica sosta presso un gruppo di due casette, in cui i 3 « scouts » ricevono cordiale ospitalità, vengono rifocillati ed invitati a narrare le loro avventure di viaggio. La cronaca non dice come se la siano cavata con la lingua svedese: pare però che le cose siano andate bene e gli ospitanti siano rimasti soddisfatti, tanto che al mattino seguente rinnovarono la gradita offerta di un'abbondante colazione.

Il viaggio prosegue verso Stoccolma, su strada snodantesi tra cupe foreste e in vista di splendidi laghi azzurri: si passa Varnamo, Jonkoping e Granna. Qui capita l'unico incidente un po' grave: un ruzzolone a due, che arresta la marcia per un giorno e mezzo, a causa dello schiacciamento di un dito della mano sinistra di Carlo, che rimane impossibilitato ad usare la frizione. Il tempo viene passato allegramente in un « camping » vicino, mentre le macchine riposano e non hanno bisogno di nulla. E dopo due giorni, il malanno è guarito — beati i 18 anni! —, e si riparte.

Fiancheggiando il meraviglioso lago Vattern, e attraverso un paesaggio ricco d'incantevoli foreste, si raggiungono successivamente Linkoping, Nykoqing, Sodertalie, e finalmente, in una sera di tregenda, tra lampi e tuoni e scrosci di acqua, si arriva a Stoccolma, la Venezia del nord.

Per visitare questa città meravigliosa sono appena sufficienti i tre giorni preventivati dai nostri Centauri, che ripartono quindi in direzione nord, verso il Circolo polare. Si attraversa la parte più ricca della Svezia: Uppsala, Gavle, Sundsvalk, Kramfors, Ornskoldsvik, e sempre su magnifiche strade asfaltate o in cemento si giunge sino ad Umea.

Qui comincia la vera e propria avventura: le strade belle spariscono, sostituite da malagevoli piste in terra battuta, il paesaggio diventa sempre più selvaggio, i centri abitati più radi, i distributori di benzina più rudimentali, sino a ridursi ad un'unica, modesta colonnina. E bisogna essere previdenti nel provvedere ai rifornimenti, chè eventuali aiuti da parte di estranei diventano sempre più problematici.

Da Umea la pista, salendo dolcemente, conduce a Lycksel, e — via Stensele — ad Umbukta, ov'è la frontiera tra Svezia e Norvegia. Il doganiere addetto rimane esterefatto vedendo giungere i tre motorini, incredulo della loro lontana provenienza, e ci vuol fatica a convincerlo ch'essi vogliano e riescano a proseguire su quelle deserte, inospiti lande. In Norvegia si circola nuovamente a mano destra; e ci si riabitua facilmente, tanto più che la circolazione non è certo intensa nè veloce. Siamo alla famosa tundra, ai confini della Lapponia.

Le tre *Itom* procedono a meraviglia, dopo ch'è stata op-

portunamente corretta la carburazione per adattarla al variato clima. Ecco Mo-i-rana, la prima città norvegese: quando i tre vi giungono sono già le 10 di sera, ma il sole è ancora abbastanza alto sull'orizzonte; ed il Circolo polare artico non è che a 60 km. di distanza, il che sprona a continuare il viaggio.

A mezzanotte in punto i tre amici giungono al Circolo polare, e dopo ammirato il desolato panorama ancor illuminato di pallida luce, piantano la tenda esattamente sotto il cippo dei 66°,32' di latitudine, accanto alle loro fedelissime *Itom*.

Il raid non è però ancora terminato: nei giorni successivi, gli « scouts » continuano ad avanzare verso il nord, quasi eroicamente, sotto la pioggia continua e penetrante, su strade ridotte e viscidi pantani sui quali le macchine avanzano a fatica, e con un freddo intenso. Fortunatamente le bellezze del panorama compensano i disagi della marcia: attraverso meravigliosi fiordi, altopiani stepposi e ricchi di boschi, si giunge a Narvik, uno dei principali porti della Norvegia — ch'ebbe momenti di notorietà mondiale durante l'ultima guerra —, e poi ad Alta, una delle caratteristiche città lapponi.

E finalmente si giunge al Capo Nord, meta del viaggio, ed ha inizio il ritorno glorioso, con tanto di corna di renna issate a mo' di trofeo sul voluminoso bagaglio, e col saluto tanto desiato di qualche pallido raggio di sole. Si rifà all'indietro il medesimo viaggio dell'andata, fino a Mo-i-rana; poi, con tappe a Trondheim ed a Koppang, si arriva ad Oslo.

Due giorni di sosta per visitare la Capitale, fare qualche piccolo acquisto, e rimettere in ordine l'equipaggiamento; poi la marcia riprende verso il sud, verso il Mediterraneo. Goteborg, Helsingborg, e la « splendida Copenaghen » sono altrettante tappe, tutte interessanti. Sino ad Amburgo, si ricalca la strada seguita nell'andata; poi si piega ad occidente: Brema, Oldenburg, Greningen, lo Zuiderzee, Amsterdam, Utrecht, Rotterdam, Bruxelles.

Dopo visitata la Capitale belga, e naturalmente l'Expo '58, i tre amici sono ormai a corto di fondi: il ritorno in patria deve esser fatto calcolando bene i chilometri, i litri di benzina occorrenti, ed i posti di tappa più economici, per non dilapidare troppo presto le esauste finanze. Perciò vien fatto un pieno completo ai serbatoi in Lussemburgo, per poter traversare il suolo francese senza fermarsi alle troppo esose colonnine; un altro pieno verrà fatto a Basilea, ed un terzo rifornimento a Ginevra, prima di abbandonare il suolo elvetico, paese di Bengodi. Di qui si punta su Lione, ove gli avventurosi gitanti hanno finalmente notizie da casa!

Ormai il viaggio volge al termine, i chilometri da fare si contano soltanto a centinaia, non a migliaia; e i tre motorini girano sempre a ritmo perfetto, come se appena fossero usciti di fabbrica. Una successione di volate, tra Lione, Avignone, Nizza, Monaco, e la nostra Riviera: eccoci in Italia, ove i tre amici sono accolti dal più affettuoso abbraccio materno, e dalle congratulazioni entusiastiche dei colleghi.

Ora del grande viaggio non rimane ai tre protagonisti che il ricordo; ma già essi pensano ad un altro « raid » ancora più impegnativo; il Giro del Mediterraneo, da effettuarsi nel 1960!

* * *

A commentare l'impresa dei giovani « scouts » torinesi ci vorrebbe la penna di un poeta, che innalzasse un inno alla giovinezza, all'ardimento, alla tenacia dei tre Centauri, valicanti in perfetta armonia le contrade di dieci Nazioni d'Europa.

Io non sono un poeta, ma solo un modesto tecnico, e dovrò accontentarmi di esaminare l'aspetto tecnico del viaggio, il comportamento delle macchine, gli insegnamenti che se ne possono trarre, con l'ausilio delle nude, disadorne ma eloquenti cifre.

Nel viaggio di andata e ritorno, ciascuna delle tre *Itom* ha percorso 10.262 km., per un totale complessivo quindi di ben 30.726 km., senz'alcun incidente di rilievo imputabile alla macchina.

Con le corna di renna a sovraccarico del pesante bagaglio, l'ultimo saluto al « Circolo » prima di prendere la via del ritorno.

Il consumo, rigorosamente controllato (anche per i già visti aspetti... finanziari della questione), è stato di 210 litri di miscela per ciascun ciclomotore, oltre ad 1 kg. d'olio SAE 40 per ogni macchina (la quale, si ricordi, era del tipo S. Sport, capace di raggiungere i 75 kmh!). Al prezzo medio di 120 lire al litro, pagato per la miscela nei vari Paesi, non si arriva a L. 26.000 per veicolo, anche tenendo conto delle spese per l'olio. Il che dimostra che non vi è nessun mezzo di locomozione al mondo altrettanto economico per il turismo di lungo corso quanto un buon ciclomotore od una motoleggerissima, robusta, sicura, veloce e dal funzionamento impeccabile.

Neppure la modesta bicicletta — sissignori, — perchè essa non avrebbe permesso di compiere l'intero viaggio in 55 giorni, come fu effettuato, pur con numerose e prolungate soste per la visita alle varie città attraversate; e non avrebbe d'altronde consentito il trasporto di un così rilevante peso ed ingombro di bagaglio, ciò che solo rese possibile ai tre amici di provvedere coi proprii mezzi, e con limitatissima spesa ed ai pernottamenti — di regola, sotto la tenda — ed anche alla preparazione del vitto.

La spesa individuale sostenuta da ciascun gitante per l'effettuazione del raid fu in totale di sole L. 75.000 (comprese naturalmente le spese per carburante e lubrificante, e per piccole operazioni di ordinaria manutenzione; per vitto e alloggio, traghetti, ricordi, e varie): il che, tenuto conto della durata del viaggio — 55 giorni, come s'è detto — è ben degno di nota. Una villeggiatura di pari durata, in qualsiasi centro turistico, sarebbe costata assai di più, e non avrebbe dato ai tre ragazzi la gioia e l'orgoglio di visitare intelligentemente, da buoni turisti, ad occhi aperti e col massimo godimento spirituale tanta parte della nostra vecchia Europa!

Peccato ch'essi non siano stati altrettanto esperti fotografi quanto buoni Centauri!

Quanto alle macchine, ogni elogio è superfluo, chè i risultati hanno ben maggiore eloquenza di qualsiasi parola. Le tre piccole ma salde *Itom*, dopo oltre 10.000 km di viaggio in condizioni stradali e climatiche spesso avverse, sono tornate tutte e tre a casa nello stesso stato d'efficienza meccanica e con la stessa baldanzosa sicurezza con cui erano partite; confermando così l'eccellenza dei prodotti di una Casa che — come la *Itom* — fa onore nel mondo alla mia città, la tranquilla e operosa Torino, « culla del motore ».

Ing. E. F. FARINELLI