LANCIA

CENTRO STORICO FIAT

LANCIA

ESTATE 1960 **n. 2**

PERIODICO DI INFORMAZIONE

EDITO DALLA
LANCIA & C. S.p.A.
FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

DISTRIBUZIONE IN OMAGGIO
Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

Sommario

— **Editoriale**
— Ferruccio Bernabò
Storia della LANCIA
— **A Chivasso si lavora per domani**
— Mario Bencini
LANCIA esperienze
— Nino Nutrizio
Roma-Olimpiadi
— **Cha ci sia ciascun lo dice, COME sia nessun lo sa**
— **Itinerari turistici: la LIGURIA**
— **LANCIA Hi. Fi.:** parla il Presidente Regolamento
— Giovanni Giovannini
Momento Africano
— **La LANCIA nel mondo**
— Emilio Pucci
La moda 1960:
macchina aperta, capelli al vento
— **Lo Sport**
— **Autotrasporti leggeri e trasporti speciali**
— **Rassegna di eleganza**

Responsabile: SANDRO FIORIO

Direzione e segreteria:
RIVISTA LANCIA - TORINO
Via Vincenzo Lancia 27 - tel. 31-301

A cura di:
ORGANIZZAZIONE SANGUINETI
Pubblicità e Stampa Torino

Nel mese di giugno il Consiglio di Amministrazione della Lancia ha affidato la Direzione Generale della Società al Prof. Dr. Guido Calbiani, che nell'alto incarico è così entrato a far parte della grande famiglia Lancia.

Il Prof. Calbiani ha prima d'ora ricoperto importanti posti di responsabilità tecnica ed amministrativa in grandi aziende nazionali del settore siderurgico meccanico; a tale vasta esperienza unisce una particolare preparazione scientifica essendo, tra l'altro, libero docente in metallurgia e metallografia.

Siamo particolarmente lieti di porgere da queste pagine il benvenuto al Prof. Guido Calbiani che, per il suo passato e la particolare competenza, meglio non avrebbe potuto essere prescelto per assumere la Direzione Generale della nostra azienda i cui fini ideali si conseguono soltanto su una duplice direttiva: tener fede alle tradizioni di elevato livello tecnico qualitativo e far fronte alle stimolanti esigenze del mercato. Il nuovo Stabilimento che sta sorgendo a Chivasso dovrà appunto soddisfare questo e quell'impegno.

La nomina del Direttore Generale della Lancia viene in buon punto a colmare una lacuna che da tempo esisteva nella struttura aziendale. A capo di ogni singola Direzione esistono uomini valentissimi, di provate capacità ed esperienza; in questo ambito la Lancia ha sempre tratto vanto di una particolare caratteristica: l'alta preparazione professionale dei propri dirigenti. Già Vincenzo Lancia si era scelto come collaboratore diretto un docente del Politecnico di Torino; da anni la Direzione Centrale Tecnica è affidata ad un'eminente personalità degli studi nel campo scientifico e universitario, la cui cultura, armonica in ogni campo, è completata da un autentico spirito umanistico. Tuttavia, un coordinatore dei vari settori di direzione si rendeva necessario, soprattutto ora che la Lancia si trova nell'imminenza della definitiva organica sistemazione dei suoi programmi di espansione produttiva e commerciale. Ci sembra di buon auspicio che a tale mansione sia stato chiamato un uomo di così vasta dottrina tecnica e scientifica.

Il saluto ed il benvenuto che la Rivista Lancia rivolge al Prof. Dr. Guido Calbiani vuole appunto avere il significato di felice apprezzamento per le doti umane e professionali del nuovo Direttore Generale dell'Azienda, e di augurio di buon lavoro in un ambiente dove la solidarietà e l'interesse comune traggono, dalla feconda attività di oltre mezzo secolo e dalla rinnovata fiducia nell'avvenire, benefico lievito di coesione spirituale.

Registrato al n. 1374 in data 7/3/1960 presso il Tribunale di Torino.

Finito di stampare il 5 luglio 1960 presso lo Stabil. Grafico C. Zeppegno - Torino

È vietato riprodurre articoli, disegni e fotografie senza citarne la provenienza.

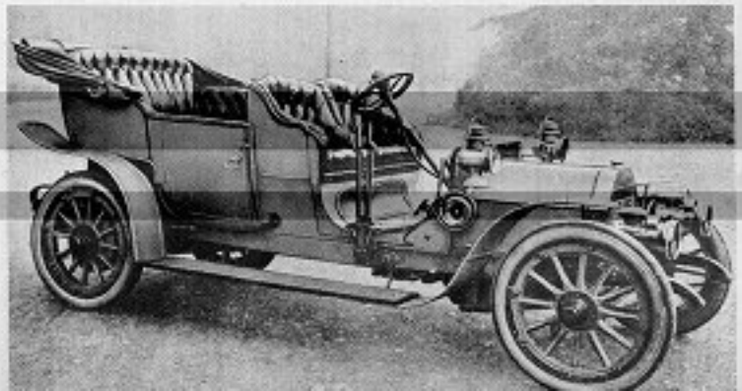
STORIA DELLA LANCIA

1906

Una storia organica e completa della Lancia non è mai stata scritta, se non in forma frammentaria o riassunta nel breve spazio di un articolo di giornale. Ma forse la stessa difficoltà di raccogliere il materiale documentario, di interrogare chi ancora può portare testimonianze dirette degli anni lontani in cui la Lancia nacque e si consolidò, ha costituito un'insuperabile remora a tale impresa. Ci è sembrato quindi doveroso prendere su queste pagine l'iniziativa, affidandone il non facile compito a FERRUCCIO BERNABÒ giornalista e cultore di storiografia dell'automobile.

Ci ripromettiamo, a suo tempo, di raccogliere in volume la serie di articoli che pubblicheremo sulla Rivista, ampliandone e arricchendone la materia secondo i suggerimenti e l'augurabile contributo di documentazioni dei cortesi Lettori.

VINCENZO LANCIA



LA PRIMA LANCIA

CENTRO STORICO FIAT

È molto serio l'impegno di esporre secondo una traccia storica la vita di un'impresa industriale dedicata alla costruzione di automobili, che a giusto titolo si può dire abbia preso per mano, neonata, la nuovissima invenzione del nostro secolo per accompagnarla — stimolandone potentemente la crescita — lungo la sua evoluzione. Perché il nome Lancia evoca qualche cosa di più vasto e completo di quello che si intende per fabbrica di automobili nel senso comune del termine. La Lancia è stata, ed è, un autentico crogiolo di profonde idealità tecniche. I due termini non sono incompatibili: lo sforzo creativo che promuove la trasformazione tecnologica e meccanica della materia in qualche cosa che si anima di vita propria (sebbene condizionata), non ha soltanto una giustificazione razionale, ma deve necessariamente richiamarsi a valori spirituali, umani.

Anche un pezzo di macchina può avere una sua bellezza formale: anzi, tanto più avrà un significato estetico, tanto migliore risulterà quasi sempre il suo rendimento materiale.

La trasposizione in concetti moderni dell'ideale come astratta tendenza ad avvicinare un limite di perfezione, ci sembra pertanto pienamente valido sul piano concreto della tecnica.

Il preambolo non sarà forse inutile dovendo parlare della Lancia e della sua storia, che è fatta di cronaca, di idee, di atti e di interventi umani, di realtà oggettiva, ed anche di avvenimenti casuali.

Ma l'esposizione critica dei fatti importanti che, saldati, fanno la storia, nel caso della Lancia sarebbe scarsamente accettabile — o comunque assumerebbe un semplice valore cronistico sbiadito in frammentari episodi e in vuote formule retoriche — se non si potesse accettarli in forma documentaria.

Non avremmo dunque accettato questo incarico, della cui difficoltà siamo perfettamente consapevoli, se prima non avessimo avuto la certezza di poter fare affidamento su una documentazione, certo incompleta ma comunque abbondante, sui cinquantatrè anni di vita della Lancia.

Non abbiamo la pretesa, in questa prima stesura, di raccogliere minutamente gli avvenimenti che giorno per giorno, anno per anno, hanno costruito la storia non ancora scritta della Lancia; lacune e forse imprecisioni saranno inevitabili, e non sempre l'interpretazione esegetica dei fatti potrà risultare esatta e completa: saremo quindi grati a quanti — studiosi di automobilismo, amici della Lancia, fortunati possessori di vecchie carte — vorranno rettificare imprecisioni o arricchire le nostre fonti d'informazione. Del resto, questo non è e non vuole essere un testo storico, ma più modestamente una semplice raccolta di documenti legati da un nesso cronologico. Lo scopo è di mettere le basi per una vera storia della Lancia, che ci auguriamo venga un giorno scritta a maggiore gloria di un Nome, di una Fabbrica, di una Città che l'automobile onorano.

CENTRO STORICO FIAT

La storia della Lancia incomincia con un atto formale: la costituzione di società in nome collettivo, da parte dei signori Lancia Vincenzo e Fogolin Claudio, davanti al regio notaio Torretta avv. Ernesto, eccetera, eccetera.

L'atto, in carta bollata da Lire 1, reca il numero di repertorio 1304, e la data 29 novembre 1906.

Si suole indicare nel 1907 l'anno di nascita della Lancia. In realtà, dal punto di vista legale, e perciò storico, la Casa venne invece fondata sul finire del novecentosei. Ma da quanto tempo l'idea fermentava nel cervello dei due soci? Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin si erano conosciuti alla Fiat — la grande matrice dell'industria automobilistica — dove il primo era entrato nel 1900 assieme al personale della Welleyes — piccola officina di Giovanni Ceirano appunto rilevata dalla Fiat — mentre Fogolin, dal natio San Vito al Tagliamento se ne era venuto due anni più tardi come collaudatore della Casa torinese.

Nato il 24 agosto 1881 a Fobello, nell'alta Valsesia, Vincenzo Lancia era stato messo a dodici anni nel collegio di Varallo; poco dopo il padre Giuseppe Lancia lo iscriveva alla scuola tecnica di Torino, dalla quale avrebbe dovuto uscire con il diploma di ragioniere. Ma i disegni del destino erano diversi, non potevano non essere diversi. Papà Lancia possedeva a Torino una casa, al numero nove di corso Vittorio Emanuele, dove nei mesi invernali abitava con la famiglia; nel cortile della casa, un'officinetta di due locali era tenuta in affitto da Giovanni Ceirano, che aveva cominciato a farvi riparazioni di biciclette, poi a costruirne di nuove (chiamate Welleyes) e infine ad avventurarsi nel campo automobilistico con la realizzazione di una vetturetta leggera, che ancora fu battezzata Welleyes.

Questo accadeva nel 1898. Vincenzo Lancia, intanto, non se la faceva con le partite doppie; passava quattro volte al giorno davanti all'officina di Ceirano, si sentiva attratto dal tornio e dalla forgia e dal saldatore di quel Poeta della meccanica che rimane nella storia dell'automobile come un autentico pioniere. Sarà stata una felice intuizione paterna o la caparbia insistenza del diciassettenne Vincenzo: sta di fatto che il giovanotto abbandonava gli studi e si faceva assumere nella "Fabbrica di Velocipedi e Vetture Automobili Giavanni Ceirano". Lo strano è che vi entrò con la qualifica di contabile; ma nessuno è in grado di dire se si occupasse veramente di libri paga oppure se non avesse subito cominciato a maneggiare chiavi inglesi, lima e trapano. E ad imparare a leggere i disegni e a conoscere la meccanica appiccicandosi all'ingegnere Aristide Faccioli, progettista della Welleyes.

Scriveva il massimo nostro storico dell'automobile, l'indimenticabile Carlo Biscaretti di Ruffia, che la prontezza di assimilazione del giovane Vincenzo Lancia, la sua capacità di sintesi dei problemi di natura meccanica, la sua conoscenza dell'autoveicolo, erano tali da suscitar la sorpresa dei pochi iniziati dell'epoca. Era considerato una specie di taumaturgo per la facilità di individuare e riparare guasti sulle rare automobili o tricicli a motore che cominciavano a circolare in città. La sua fama divenne tale, insomma, che quando il cavaliere Giovanni Agnelli rilevò la piccola fabbrica di Ceirano (la Fiat era stata fondata un anno prima, nel '99), non esitò un istante a prendere con sé, assieme al Faccioli, anche Vincenzo Lancia.

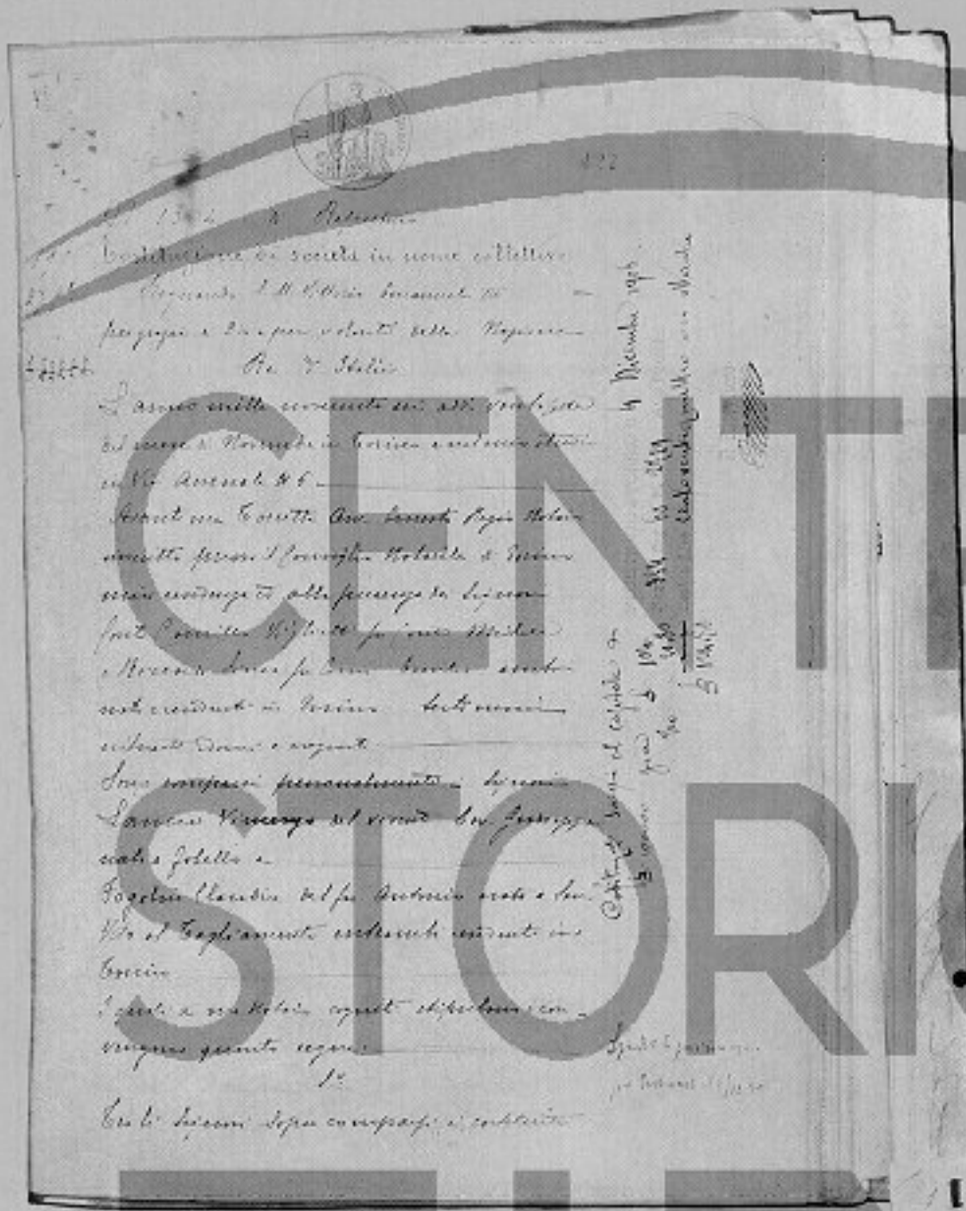
Il quale, neppure ventenne, già era diventato il capo del collaudo della nuova fabbrica. Nota Claudio Fogolin in un libretto uscito nel primo anniversario della morte di Lancia: « Delle macchine di cui seguiva lo studio, il progetto e la costruzione, Vincenzo Lancia aveva una conoscenza perfetta; i suoi rapporti sul successivo collaudo, i difetti di funzionamento, gli errori di costruzione, erano sempre sicuri, precisi, rispondenti alla realtà. Tecnico nato. »

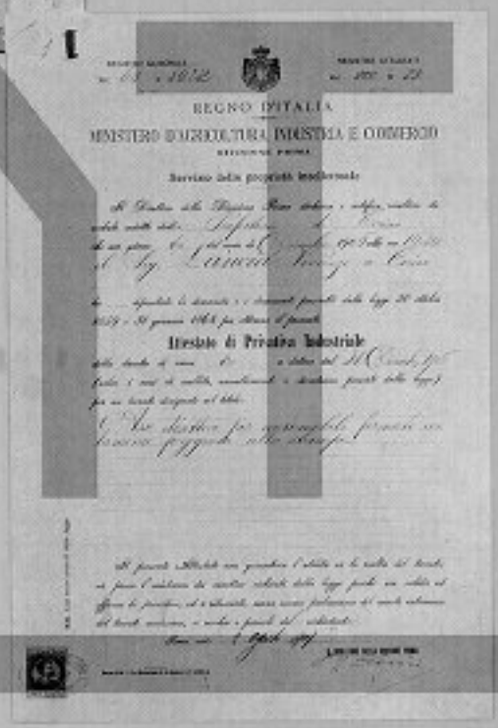
Venne il tempo delle corse automobilistiche. Fatalmente, la velocità doveva portare il veicolo a motore sulla strada delle competizioni sportive, strumento di accelerazione del progresso e al tempo stesso di propaganda commerciale. La Fiat formò un'équipe con i suoi collaudatori migliori: Lancia, Nazzaro, Cagno, Storero. Il Nostro era un pilota dallo stile personalissimo, fatto di potenza e di calcolata audacia, irresistibile quando il mezzo meccanico lo assecondava, brillantissimo sempre.

La carriera sportiva di Vincenzo Lancia ebbe inizio il 1° luglio 1900, con la riunione di Padova, dove si affermò sulla Fiat 6 HP; si concluse dieci anni più tardi a Modena, con il record del miglio, realizzato a oltre 113 di media, questa volta al volante di una macchina di sua costruzione. Una Lancia. Ma di questo periodo pur fervido di attività e prodigo di onori (quasi venti vittorie assolute o di categoria) Vincenzo Lancia non amò mai parlare, un po' per l'innata, profonda modestia, un po' forse, diventato industriale, per allontanare la nostalgia di un passato che aveva fermamente bandito dalla sua vita e dal suo lavoro.

Torniamo a quel novembre del novecentosei, quando il regio notaio Torretta stese l'atto costitutivo della società Lancia & C. Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin, che si erano legati di amicizia nel comune lavoro alla Fiat, misero nell'azienda un capitale di 50 mila lire ciascuno, idee chiare e molta volontà. Lancia, che aveva appena venticinque anni, prese ad occuparsi dell'organizzazione tecnica e produttiva dell'azienda; il socio si dedicò prevalentemente alla parte commerciale.

Prima che finisse l'anno, venne presa in affitto una parte dei locali precedentemente occupati dall'Itala (che si era trasferita altrove), e precisamente l'angolo di uno stabile all'incrocio delle vie Ormea e Donizetti. Di quello storico, minuscolo stabilimento (aveva una porta così stretta che dovette essere frettolosamente allargata a colpi di piccone quando la prima vettura Lancia fu pronta per uscire in prova!...) oggi non resta nulla, ingoiato dall'espansione urbanistica. Ne tramandiamo l'immagine con la fotografia in basso alla pagina di fronte.




REGNO D'ITALIA
MINISTERO D'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO
Servizio della proprietà industriale
Attestato di Privativa Industriale

Un documento davanti al quale non è possibile soffermarsi senza commozione è l'atto costitutivo della Società Lancia & C., stilato il 27/11/1906 in Torino dal notaio Ernesto Torretta. I due soci fondatori erano Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin. A destra: riproduzione del primo brevetto Lancia, designato come: « Asse direttivo per automobili formato con lamina foggiata allo stampo ». Il brevetto venne rilasciato il 2/8/1907, ma la richiesta è del 3/12/1906: pochissimi giorni dopo la costituzione della Società. Sotto: l'edificio della prima officina LANCIA, all'angolo delle vie Ormea e Donizetti.

CENTRO STORICO FIAT

La storia del marchio Lancia fu raccontata qualche anno fa dal suo Autore lo scomparso conte Carlo Biscaretti di Ruffia, con queste parole:
« Vincenzo Lancia non era un uomo comune. Un incarico affidato da Lui lusingava l'amor proprio, ed al tempo stesso, metteva in corpo il sacrosanto terrore di non saper corrispondere alla sua fiducia. Un giorno quando mi convocò nel suo ufficio, invitandomi a studiargli un nuovo marchio, compresi quanto fosse grave l'impegno che stavo assumendo, per dare alla sua opera un'impronta capace di farla riconoscere a colpo d'occhio. Ricordo quante ore ho passato a scarabocchiare marchi su marchi che regolarmente distruggevo, sapendo che difficilmente sarebbero stati approvati dall'Amico.
Finalmente concentrai in un solo foglio il frutto delle mie elucubrazioni e partii tranquillo alla volta di via Monginevro, armato degli abbozzi da sottoporre all'occhio del mio potente committente. Ebbene, la decisione fu pronta, fulminea. " Questo va bene ", esclamò Lancia, puntando il dito sull'abbozzo di quel marchio ormai familiare a tutti. Il mio Amico fu conquistato dalla geometrica semplicità dell'emblema, che nella sua aridità meccanica, non indulgeva alla moda del tempo. Il nome, la bandiera, il volante: ecco tutto. »

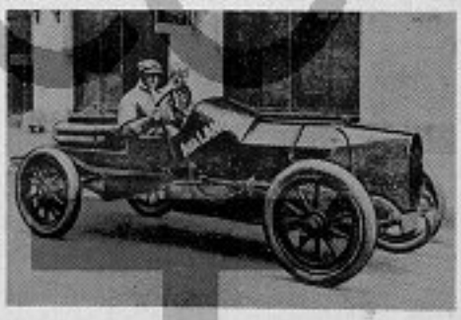
Anno III - N. 26 - 14-20 Novembre 1930

Conto corrente colla Posta
Esce 4 volte al mese

LA PRIMA RIVISTA ITALIANA DI AVIAZIONE
Aeroplani e Dirigibili - Automobili - Cicli - Cronaca degli avvenimenti sportivi - Sports atletici
MILANO - VIA MANZONI, 31
TELEFONO 66-17

IL GRAND PRIX D'AMERICA
per vetture leggiere
CIRCUITO di SAVANNAH - Km. 305 — *Venerdì 11 Novembre*
segna un nuovo e magnifico trionfo per
LANCIA
che fa vivere splendidamente per il 2° anno
con una vettura comune di serie
Così nel 1909 come nel 1910 l'unica vettura LANCIA inscritta è quella che è arrivata prima!!
LANCIA & C. - Fabbrica di Automobili - Via Petrarca, 31 - TORINO

PREM. STAB. ENRICO BONETTI - MILANO



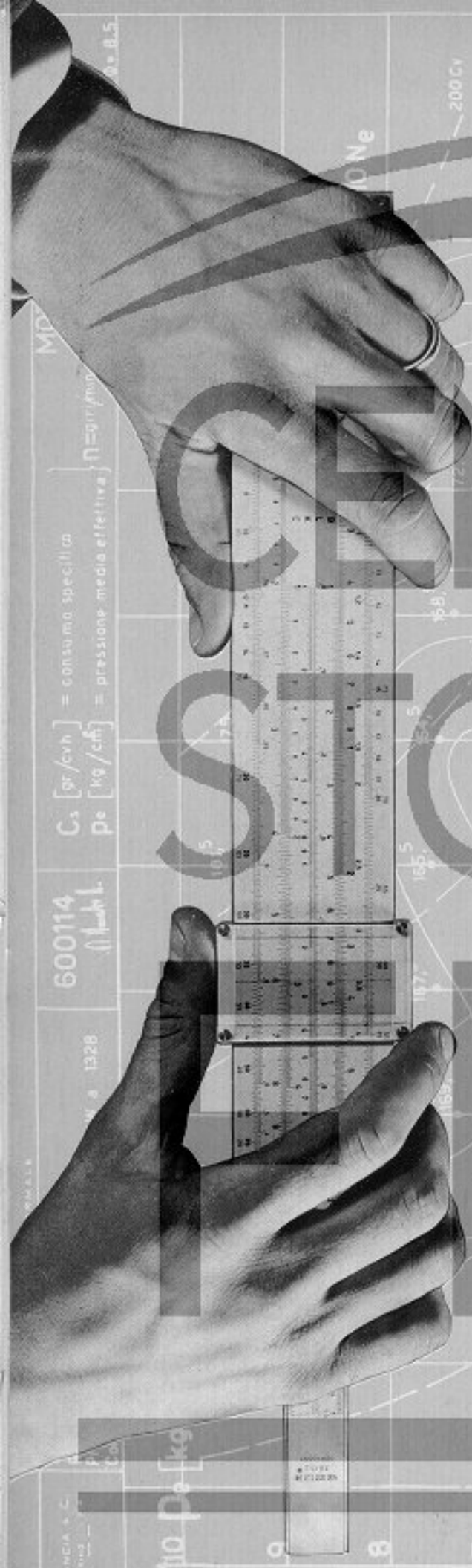
La carriera di corridore di Vincenzo Lancia — una carriera fulgida come poche altre — si era conclusa nel 1906, allorché quest'uomo geniale aveva deciso di intraprendere la costruzione di automobili portanti il suo nome. Da allora, Vincenzo Lancia non volle più sentir parlare di corse, salvo — nei primi tempi — in qualche rara occasione per confortare il credito che immediatamente circondò le automobili Lancia. Sul circuito di Savannah, negli Stati Uniti, per due anni consecutivi (nel 1910 e nel 1911), la Lancia si aggiudicò il « gran criterio » per vetture leggere, e la stampa americana fu prodiga di elogi per la grande affermazione delle « invincibili Lancia ». Nella fotografia in alto è riprodotta la vettura di Knipper, 1° arrivato nel 1911. Si osservi l'accenno di carenatura anteriore del cofano: già allora Vincenzo Lancia riusciva ad impostare delle soluzioni tecniche d'avanguardia.

CENTRO STORICO FIAT

A CHIVASSO SI LAVORA PER DOMANI

Pochi mesi sono passati dal giorno nel quale fu posta a Chivasso la prima pietra dei nuovi stabilimenti Lancia. Un inverno particolarmente rigido ha ostacolato le operazioni di scavo e preparatorie, ma dall'inizio della buona stagione i cantieri sono in piena attività e le imprese stanno ricuperando i giorni perduti. Sono già in allestimento i primi capannoni nei quali sorgerà il reparto verniciatura: essi sono costituiti da 3 campate di 16 metri caduna di larghezza, lunghe 180 metri. Per assicurare un ambiente assolutamente puro, in questi locali l'aria sarà mantenuta in leggera sovrapressione. In questo reparto sarà possibile verniciare fino a 200 vetture al giorno con impianti a traslazione automatica costruiti dalla Società inglese Drysys. Più oltre, enormi blocchi di cemento armato costituiranno le fondazioni delle nuove presse per stampaggio alcune delle quali potenti oltre 1500 tonn.; in questo reparto è prevista l'installazione di un impianto automatico per impacchettare i ritagli di lamiera e ridurli a blocchi di 70 chilogrammi di peso che, successivamente, un trasportatore automatico a nastro continuo convoglierà all'esterno.

CENTRO STORICO FIAT



LANCIA "ESPER/RIC"

In un passo delle opere di uno scienziato Maestro, il grande Ruggero Bacone, sono queste parole:

> «La scienza sperimentale non riceve la verità da alcun'altra ad essa superiore: essa è la regina, le altre scienze sono le sue ancelle».

Questo principio, tanto nobilmente espresso, costituisce per così dire la divisa dei reparti sperimentatori della Lancia, ai quali è affidato il delicatissimo e difficile compito di provare e riprovare e mettere a punto ogni idea costruttiva che esce dalla mente dei Progettisti, dal più piccolo accorgimento per ottenere un progresso nella qualità della produzione in corso, fino alla vettura o al veicolo di domani.

Il fascino di un tale lavoro è invero grande, quale può essere la bellezza del nuovo e dell'ignoto.

Quando un motore prototipo è pronto sul banco-prova, nuovo di zecca come uscito dalle mani che lo hanno costruito pezzo per pezzo, e il capo reparto preme l'avviamento, e il motore parte e gira sonoro, beh, è un bel momento... comincia l'esperienza.

Oppure, quando una vettura nuova è tutta costruita e finita, ben lustrata in ogni suo centimetro quadrato, e se ne esce per il primo giro di prova, ...anche questo è qualche cosa.

Poi... il primo istante passa, e ha inizio un lungo e faticoso lavoro speso a cercare, scoprire, capire il **perché** di qualche cosa che succede, o che **non** succede.

Qui gli sperimentatori danno il meglio di sé, forniscono il loro più indispensabile contributo, spalla a spalla con i progettisti.

Nelle sale-prova, sulle strade appartate i tecnici ascoltano, provano, riprovano, **trovano.**

Tutta una messe di dati sperimentali, di risultati, di calcoli, di osservazioni, tutto viene raccolto ed elaborato, ed infine trasformato in modifiche ai pezzi e sui disegni, a formare gradualmente il primo esemplare della vettura o del veicolo definitivo.

Il quale, appena nato, ha per destino la distruzione sperimentale, la prova all'ultimo sangue.

Il motore sale sul banco-prova, ignaro di quello che l'aspetta: dopo un buon rodaggio, comincia a girare... si fermerà dopo mille e più ore, durante le quali squadre di motoristi si daranno il cambio giorno e notte per assisterlo e sorvegliarlo, mentre «lui» girerà a tutta apertura, con regimi variabili secondo un ben studiato programma di tortura.

La vettura se la caverà relativamente meglio... basteranno più e più decine di migliaia di chilometri, a dosi di 1000 al giorno, così, tanto per sgranchire le ruote, le sospensioni, tutti gli organi meccanici, filando ventre a terra sulle autostrade o arrampicandosi sui passi alpini.

Qualche volta, a periodi prestabiliti, mentre la vettura riposa il motore viene smontato, e va in sala prova per un duro controllo delle prestazioni.

Tutto questo per mesi e anni. E quando accenna a finire, qualche cos'altro sta già iniziando.

E si va avanti, per cercare, scoprire, capire un **perché.**

Teoria, pratica, ricerca: LANCIA - Esperienze.

"ESPER/RIC": con questa sigla vengono indicati i reparti di esperienza e ricerca della LANCIA a livello scientifico; ne è Capo l'ing. **Mario Bencini** autore di queste note.

CENTRO STORICO FIAT

RICERCA SUGLI SFORZI NELLA CARROZZERIA PORTANTE

Lo studio delle sollecitazioni nei punti più interessanti delle carrozzerie portanti è oggi attuato con mezzi di misura fra i più precisi e sensibili, di modernissima introduzione nella tecnica sperimentale.

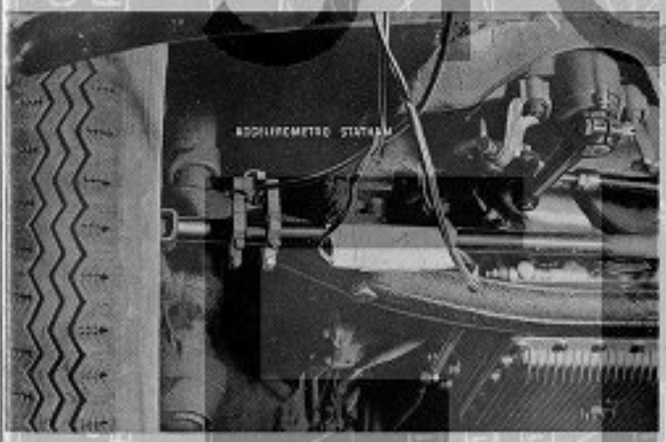
Il loro principio è il seguente:

— una resistenza elettrica tarata («strain-gage»), di piccolissime dimensioni, è applicata sulla lamiera con adesivi speciali, in modo da avere perfetta adesione fra acciaio e «strain-gage»;

— quando si pone sotto sforzo la struttura, la sollecitazione esistente nella lamiera provoca l'allungamento o l'accorciamento di questa, quindi anche dello «strain-gage»;

— la resistenza elettrica dello strumento subisce quindi una variazione, che viene misurata con apparecchi sensibilissimi e che è la base per il calcolo dello sforzo esistente.

Per dare un'idea delle grandezze in gioco, si pensi che per uno sforzo di 20 kg/mm², riscontrabile in qualche punto del montante in figura, per vettura a pieno carico su ostacolo asimmetrico (interessante una ruota) affrontato a piena velocità, l'allungamento della lamiera è di circa un centesimo di millimetro per ogni centimetro di lunghezza, cioè un tratto di 1 cm teso sotto quello sforzo si allunga di 0,01 mm. Variazione minima, come si vede, ma misurabile con sicura precisione grazie alla perfezione dei mezzi impiegati.



RICERCHE SUGLI ORGANI DI COMANDO DELLA DIREZIONE

L'importanza di tali organi nel funzionamento dell'autoveicolo li pone in primo piano all'attenzione dei Servizi di Progettazione e d'Esperienze.

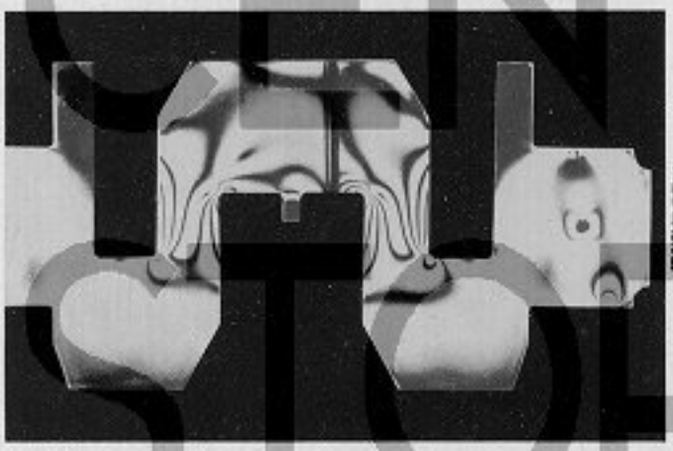
Ricerche sperimentali vengono condotte sistematicamente, con studio delle sollecitazioni negli organi fondamentali, e indagini sui fenomeni vibratori delle ruote («shimmy»), attraverso prove su strada svolte in condizioni di marcia al limite delle possibilità di impiego.

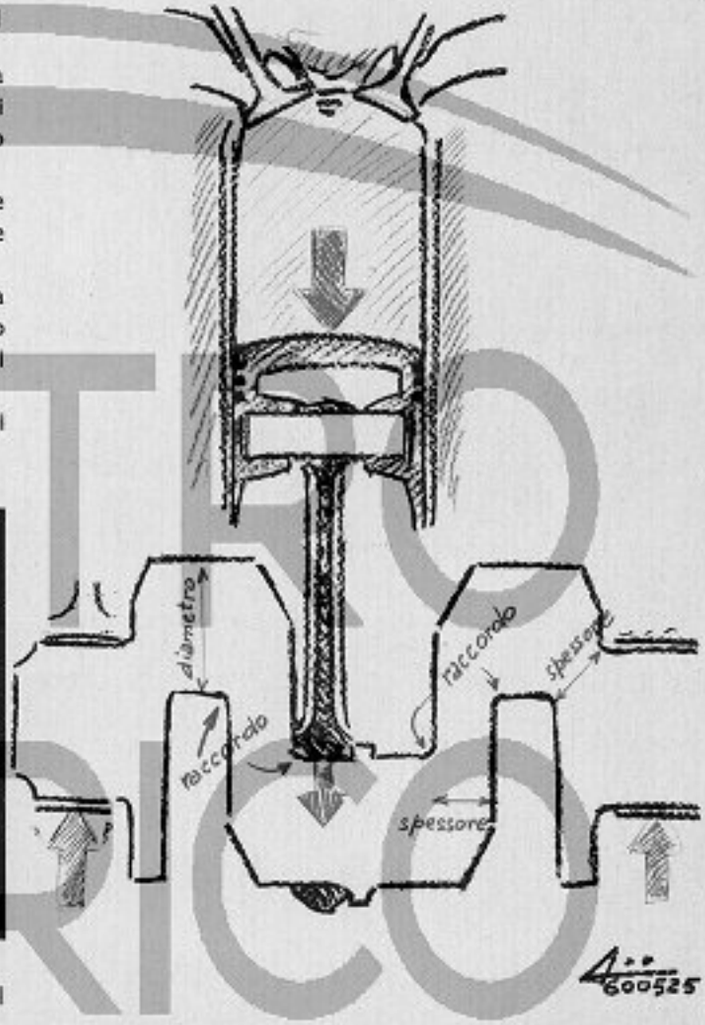
I mezzi di ricerca sono simili a quelli già accennati, con resistenze elettriche o «strain-gages» applicati sui tiranti di comando, e sulle leve di rinvio e di comando. Le sollecitazioni vengono «lette» e registrate mediante l'apparecchiatura elettronica collocata all'interno del veicolo in prova, comprendente una centrale di raccolta e amplificazione dei segnali dai vari punti di misura, e un oscillografo a galvanometri ottici, dai quali la traccia di un raggio di luce viene più o meno deviata su un nastro di carta sensibile scorrente a velocità di alcuni metri al secondo.

Le variazioni più rapide dei segnali, quindi dei fenomeni interessanti, sono così seguite e riprodotte fedelmente.

ALBERO MOTORE: SOLLECITAZIONI

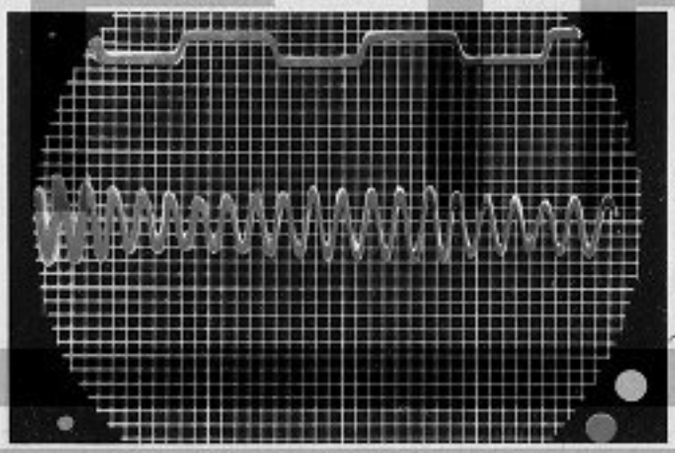
Lo studio degli sforzi in un pezzo di forma complessa quale è l'albero a gomiti, viene condotto con ottimi e attendibili risultati mediante modelli del tipo di quello qui illustrato.
Esso è costruito in resina « Araldit », avente l'interessante proprietà di diventare bi-rifrangente quando soggetta e sollecitazioni.
Tale caratteristica è sfruttata per rendere visibile a misurabile la distribuzione degli sforzi nel **vero** albero motore; è così possibile studiare la migliore forma dei punti-chiave del pezzo.
Lo schizzo a lato dà un'idea del tipo di carichi agenti sull'albero motore, e dello scopo della ricerca.

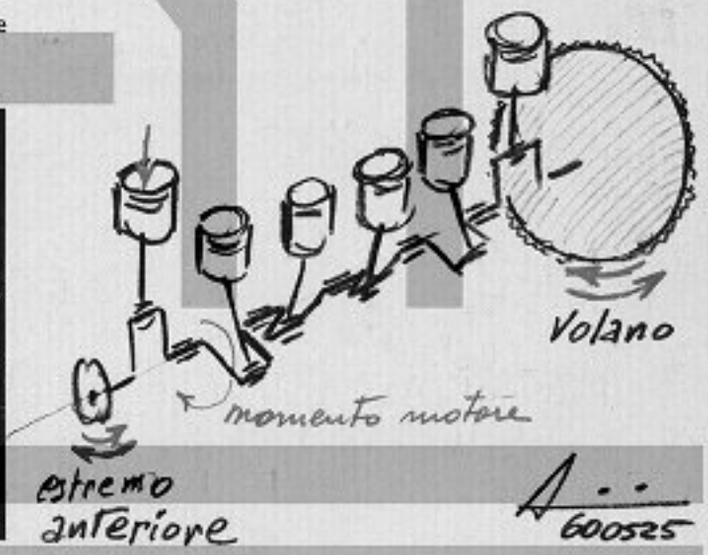




ALBERO MOTORE: VIBRAZIONI TORSIONALI

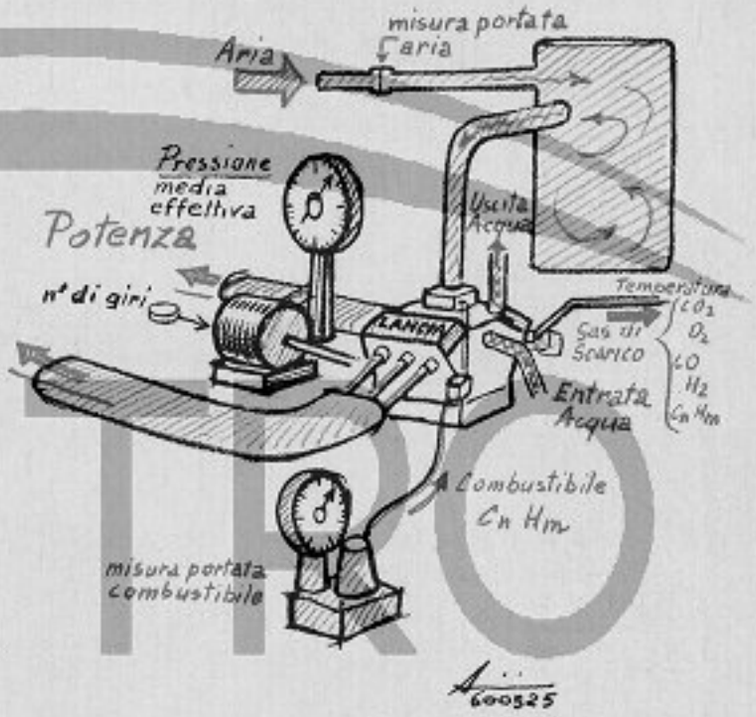
Nei motori pluricilindrici, ad esempio in un 6 cilindri come il **Lancia** « Esatau », un fenomeno che deve essere attentamente studiato è quello della vibrazione torsionale dell'albero motore: essa consiste in una oscillazione relativa fra volano ed estremo anteriore dell'albero, settori dell'albero stesso che vibrano angolarmente in senso opposto l'uno rispetto all'altro.
Con strumenti elettronici idonei è possibile rilevare e misurare l'ampiezza e la frequenza di tale vibrazione, e studiare i rimedi per ottenere la sua eliminazione.





CENTRO STORICO FIAT

MOTORE SUL BANCO PROVA 823.00
(per Flaminia Gran Turismo).



Con questo impianto si effettuano le ricerche relative all'andamento della combustione e si determinano alcune caratteristiche fondamentali per il buon funzionamento e per il massimo rendimento.

In particolare si studia e si misura:

— la quantità d'aria aspirata, globalmente e dai singoli cilindri;

— la quantità di combustibile immessa, anche qui sia complessivamente sia nei singoli cilindri;

— il «titolo» della miscela e la «ripartizione» di questa;

— la composizione chimica e lo stato termico dei gas di scarico, con contemporanea osservazione delle «fiamme» dei singoli cilindri;

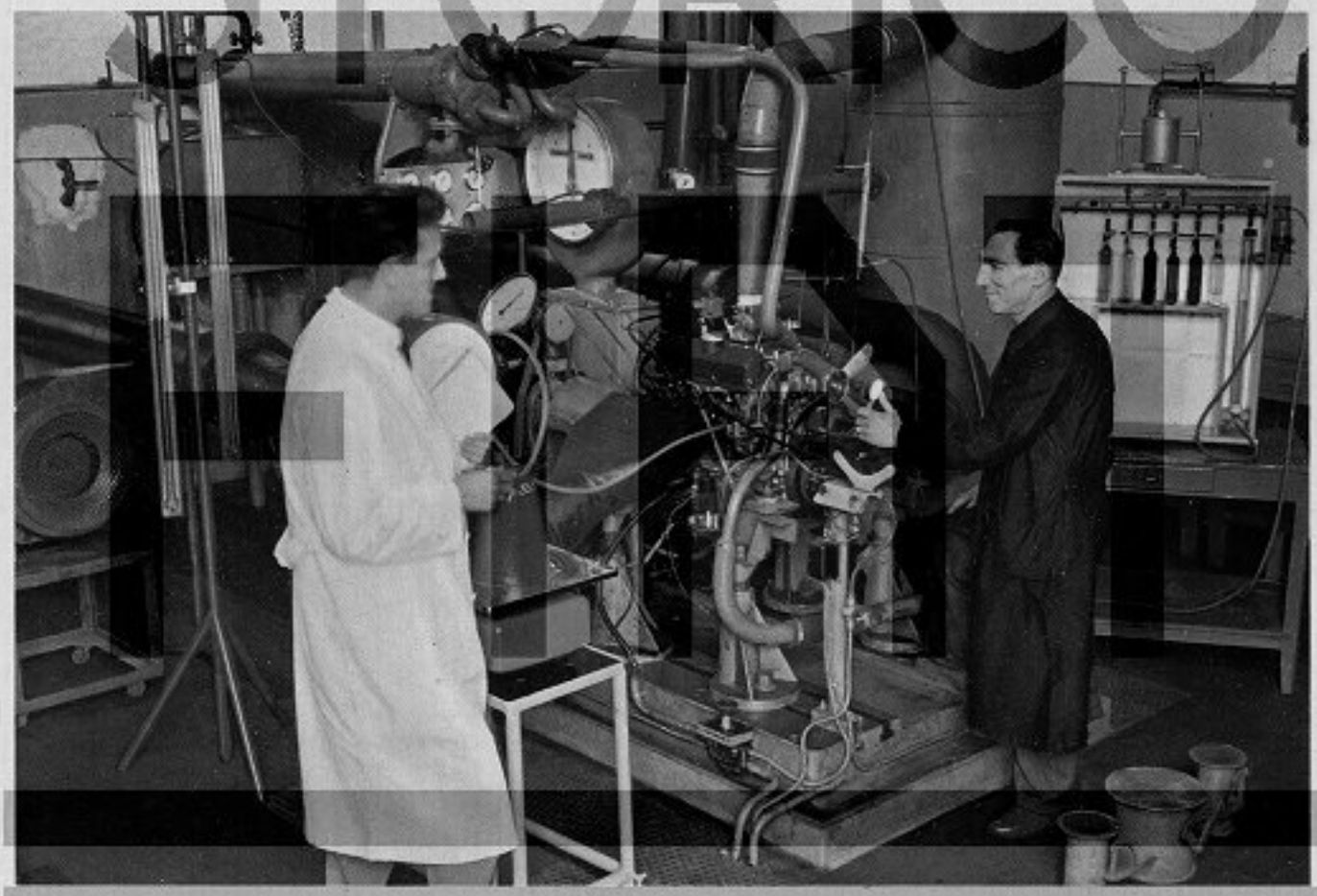
— il rendimento organico del motore, cioè la «bontà» meccanica di questo;

— naturalmente, le prestazioni, cioè la potenza fornita.

Tutto ciò per varie condizioni di alimentazione (regolazioni carburatore, forme e dimensioni dei collettori), di distribuzione (profili e fasatura cames, dimensioni valvole), ecc.

A ciò si uniscono non meno laboriose ricerche d'ordine meccanico, relative alla resistenza e durata dei vari organi e alle prestazioni-limite raggiungibili senza pregiudicare la lunga conservazione del motore.

L'ing. **Mario Bencini** ad il Capo sale prova motori sperimentali, **Dante Mattei** al controllo del motore Flaminia G.T. sul Banco prova 823.00.



CENTRO STORICO FIAT

ROMA - OLIMPIADI

...l'automobile porta le valige, porta le riserve di viveri, porta un materassino di gommapiuma o gonfiabile, porta una piccola tenda, porta un impianto per la doccia...

Il 21 aprile scorso, Roma ha festeggiato il suo 2713° compleanno. Assicurano gli esperti che la Città Eterna ne ha viste tante, in quasi trenta secoli di vita, da considerarsi ormai refrattaria e immunizzata di fronte a qualsiasi avvenimento. Infatti, la calma dei romani è famosa: viene citata ad esempio; costituisce una sicurezza. Non si meravigliano di nulla, non si agitano, non si spostano di una spanna. Come massimo segno d'interesse arrivano a dire: aò...'mbé? Altri esperti, non meno studiosi ed autorevoli dei primi, assicurano però che quanto non era accaduto in 2713 anni si verificherà nei quindici giorni che vanno da giovedì 25 agosto a domenica 11 settembre. In piena canicola, dicono, le Olimpiadi faranno sudare freddo. Sarà tale l'interesse della manifestazione, tanto numeroso l'afflusso degli stranieri da ogni angolo del mondo, tanto massiccia l'occupazione di ogni palmo di terreno da parte degli italiani che non si circolerà più, non si respirerà più, non si dormirà più.

C'è del vero in queste previsioni o si tratta di pessimismo allarmistico fuori luogo? Crediamo che — come sempre — la verità stia nel mezzo. Già oggi a Roma nelle ore di punta, le vie del centro assomigliano ad alveari brulicanti di automobili. Aggiungiamo in quelle vie nelle stesse ore, alcune decine di migliaia di altre automobili, guidate da piloti abilissimi ma non romani e quindi, per forza di cose, attenti alle segnalazioni ma non sicuri nelle direzioni da prendere, e domandiamoci che cosa avverrà. A quella massa forestiera bisognerà poi affiancare le auto romane che, desiderose di non mancare ai propri appuntamenti, cercheranno di sbrogliarsela più in fretta con qualche zig-zag audace, con qualche sorpasso improvviso, con qualche accelerata non consentita.

Il caos nella circolazione è il nemico più temuto nelle Olimpiadi. Nessuno ha ancora osato stabilire a che ora si dovrà partire dalla Stazione Termini o da Piazza Venezia o dal Colosseo per arrivare allo Stadio in tempo utile per entrare. Un'ora prima, due ore prima, tre ore prima? Mistero. Solo l'esperienza l'insegnerà. E il dormire? Altro interrogativo pieno di incognite e di sorprese. Dice: i prezzi nonostante tutte le disposizioni, andranno alle stelle. È uno degli aspetti che preoccupa le autorità ma in fondo interessa meno. Quando uno arrivato da Milano o da Buenos Aires, da Torino o da Londra, da Venezia o da Bombay si troverà alle prese con un letto su cui sdraiarsi per smaltirvi gli arretrati di sonno, non farà più questioni di prezzo. Pagherà qualunque cifra, pur di avere la preferenza. Ma il più sarà trovarlo questo letto.

E allora che fare? Rinunciare alle Olimpiadi e accontentarsi della televisione? Può essere una soluzione intelligente. Un'altra da consigliare ai più giovani e sportivi è quella di andare a Roma in automobile. Sembrerà una contraddizione, dopo quanto si è detto prima: ma non lo è affatto. L'automobile porta le valigie, porta le riserve di viveri, porta un materasso di gomma piuma o gonfiabile, porta una piccola tenda, porta un impianto per la doccia perfezionato per chi può, rudimentale per chi si accontenta.

L'automobile, soprattutto, consente di andare da Roma al mare, da Roma sui colli, da Roma in zone distanti dalla città venti, trenta, quaranta chilometri, dove la febbre dell'Olimpiade si sentirà sì ancora, ma a 37° non a 40° od a 41°, come in città.

...niente vestiti eleganti per andare la sera a divertirsi; riempiono le valige, si rischia di rovinarli, nessuno li metterà...

...o se, invece di 2713 anni, Roma ne avesse avuti, poniamo cinquanta...

Il nostro discorso prescinde da coloro che, per raccomandazioni o amicizie o parentele, si sono assicurati fin d'ora le camere in alberghi o presso famiglie o in istituti attrezzati. Costoro avranno sì problemi da affrontare, ma di natura diversa. Prendiamo invece dei giovani sportivi appassionati che, dal Nord o dal Sud, vorranno ad ogni costo andare a Roma a vedere questa insuperabile festa dello sport. Converrà fare i piani per tempo e attenervisi. Le donne sarà meglio lasciarle a casa: niente mogli, fidanzate, amiche, madri. Niente vestiti eleganti per la sera. Riempiono le valige, si rischia di rovinarli: nessuno li metterà.

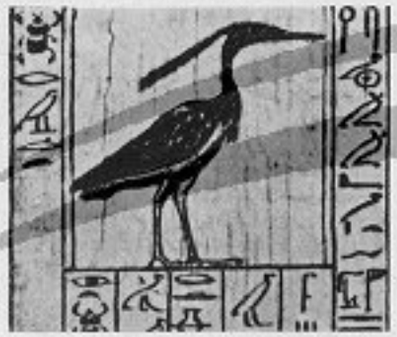
Meglio attrezzarsi come per un lungo rallye, tipo quello di Montecarlo. Sulla macchina di media cilindrata, da quattro o cinque posti, converrà viaggiare al massimo in tre. Due davanti, uno dietro che dorme a turno. Dei due davanti uno guida, l'altro ha le tabelle di marcia, controlla i tempi, le strade, il consumo. Insomma la mente e il braccio. Evitare di correre. A che serve arrivare a Roma mezz'ora prima, se poi per entrare in uno stadio occorrerà fare delle interminabili code di ore e ore.

Si è detto delle attrezzature per dormire: in agosto a Roma meglio di tutto si dorme all'aperto, se si è giovani e sani. Una coperta, un guanciale, eventualmente un materassino.

Se le macchine saranno più d'una, converrà specializzarsi: una con il necessario per dormire, una con il necessario per mangiare, una con le attrezzature per lavarsi. Esistono intorno a Roma moltissimi campeggi autorizzati, per una estensione di quasi 200 mila metri quadrati. Purtroppo saranno tutti occupati. Ma non c'è bisogno di troppe comodità. Qualunque prato è buono. Come si farà poi a raggiungere la città? Con i mezzi pubblici dovrebbe essere la soluzione migliore, perché quelli avranno via libera a preferenza dei mezzi privati. Oppure con le tranvie suburbane o anche con veicoli di fortuna. Dopo un giorno o due di esperienza si vedrà sul posto quale sarà la soluzione migliore cui attenersi. Chi adotterà questo sistema potrà fare della sana vita all'aria aperta, potrà divertirsi, spendere poco e vedere qualche cosa. Coloro che pretenderanno di arrivare in macchina fin sotto gli stadi; coloro che cercheranno le camere negli alberghi senza averle prenotate per tempo; coloro che si siederanno ai tavoli di un ristorante pretendendo gli spaghetti al dente, si gonfieranno il fegato, spenderanno un sacco di soldi e le Olimpiadi le vedranno al cinema della loro città un paio di settimane dopo la chiusura dei Giochi, quando verranno proiettati i lungometraggi.

Potranno così godere un completo e soddisfacente panorama di quanto avrebbero certamente visto se Roma fosse stata disabitata, o se, invece di 2713 anni, ne avesse avuti - poniamo 50 - e le sue strade fossero state tutte larghe duecento metri e diritte diritte come quelle di Brasilia; senza il centro, senza le antichità, senza i sensi unici, senza gli anelli di scorrimento e senza i «romani de Roma» che hanno i loro diritti, che ci vivono dentro da secoli e che, per far piacere agli ospiti, non potranno certo sparire o starsene tappati in casa per non dare fastidio a chi vorrà correre, vedere, mangiare, divertirsi, discutere, dormire, gridare, fare il tifo, tornare a casa e raccontare per giorni, settimane, per mesi, le meraviglie di queste Olimpiadi che già adesso fanno paura. NINO NUTRIZIO

CENTRO STORICO FIAT



che ci sia ciascun lo dice

Nel primo numero della Rivista abbiamo pubblicato qualche sia pur contenuta anticipazione sulla nuova Lancia di media cilindrata in corso di preparazione nei reparti sperimentali.

Il programma di messa a punto e di preparazione alla produzione procede regolarmente e la vettura sarà verosimilmente presentata prima della fine dell'anno.

Il nuovo modello è già definito in tutte le sue caratteristiche tecniche ed estetiche e siamo convinti che i nostri progettisti abbiano bene interpretato le aspettative, la preferenza ed i gusti dei nostri clienti.

L'attesa della nuova Lancia è vivissima: ne sono una conferma i numerosi articoli apparsi su riviste specializzate e su quotidiani, che hanno fornito descrizioni e caratteristiche, talvolta abbastanza rispondenti alla realtà, ma nella maggioranza dei casi fantastiche ed induttive.

Sulla pagina di fronte presentiamo una prima fotografia della vettura quale essa è in realtà, ma ci scusiamo di una incresciosa circostanza assolutamente casuale: il nostro fotografo,

CENTRO STORICO FIAT

come sia nessun lo sa

tradito dall'emozione dovuta all'importanza del servizio affidatogli, ha mosso la macchina fotografica e quindi l'immagine non è molto nitida.

Il poco tempo disponibile non ci ha consentito di far ripetere la fotografia: ci auguriamo di poter offrire ai Lettori un più chiaro e completo servizio fotografico sul prossimo numero della nostra Rivista.

Siamo del resto convinti che i nostri Amici, con i quali esiste comunanza di gusti e di pensieri, sapranno ricostruire correttamente l'esatta immagine della vettura e individuare i concetti che hanno guidato la Direzione tecnica e la Direzione commerciale della Fabbrica nel loro lavoro.

Vogliamo metterli alla prova invitandoli a rispondere ai quesiti contenuti nella cartolina allegata, e li ringraziamo sin d'ora della collaborazione. Nel prossimo numero pubblicheremo i risultati dell'inchiesta, augurandoci che la maggioranza delle risposte si avvicini alla realtà. Ciò conforterebbe la fiducia che riponiamo nel successo della nuova vettura.

CENTRO STORICO FIAT

ITINERARI TURISTICI
CENTRO
STORICO
FIRENZE

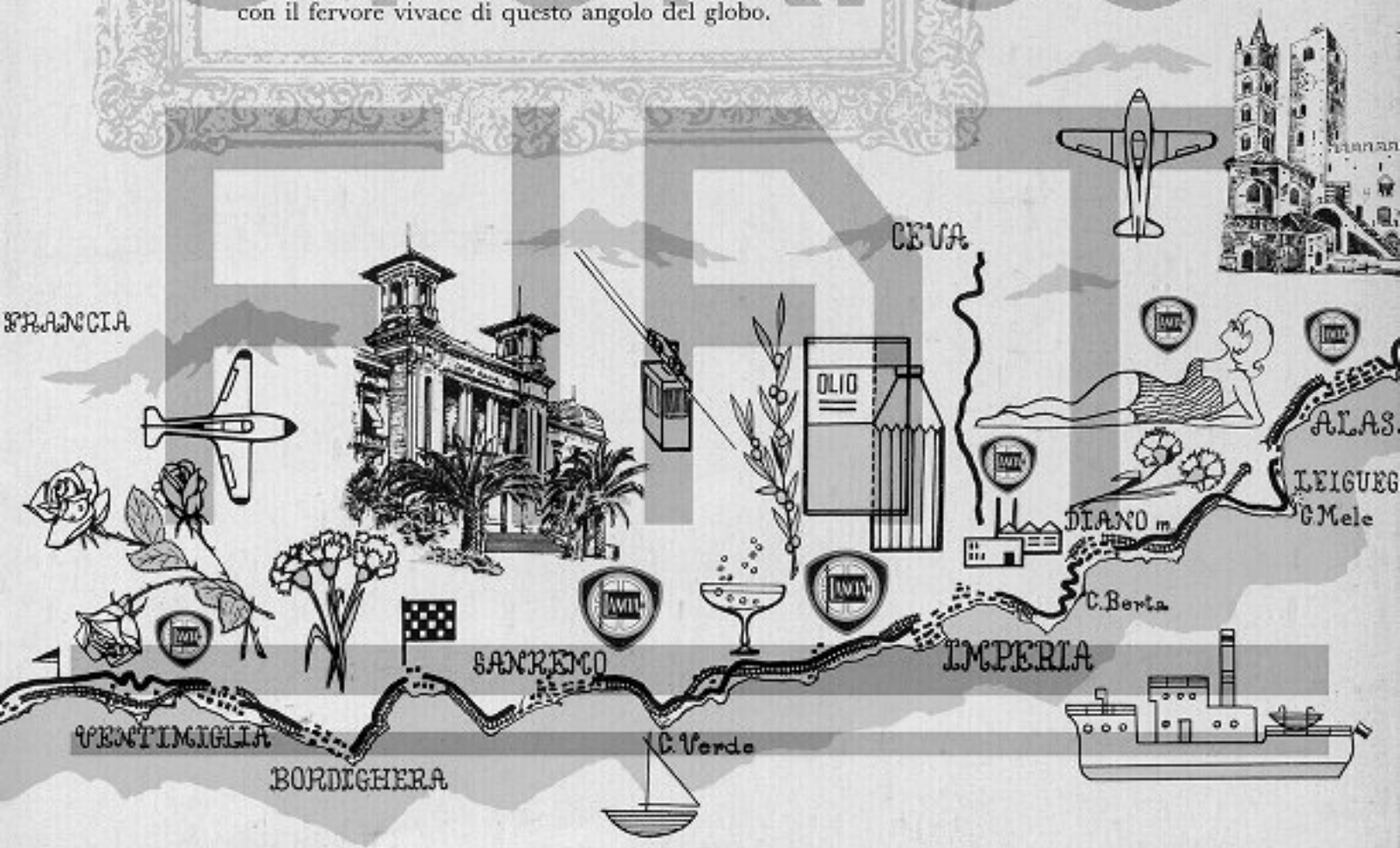
LA LIGURIA

Dolce e forte Liguria, costretta tra mare e monte, hai dell'uno la serena gaiezza, dell'altro il carattere fermo della tua gente laboriosa. Dolce Liguria, bagnata dal più azzurro dei mari su cui si specchiano i colori caldi delle bugainvillee, delle mimose, dei garofani, degli oleandri, dei gerani, riscaldata da un sole amico che fa la gioia di vivere...

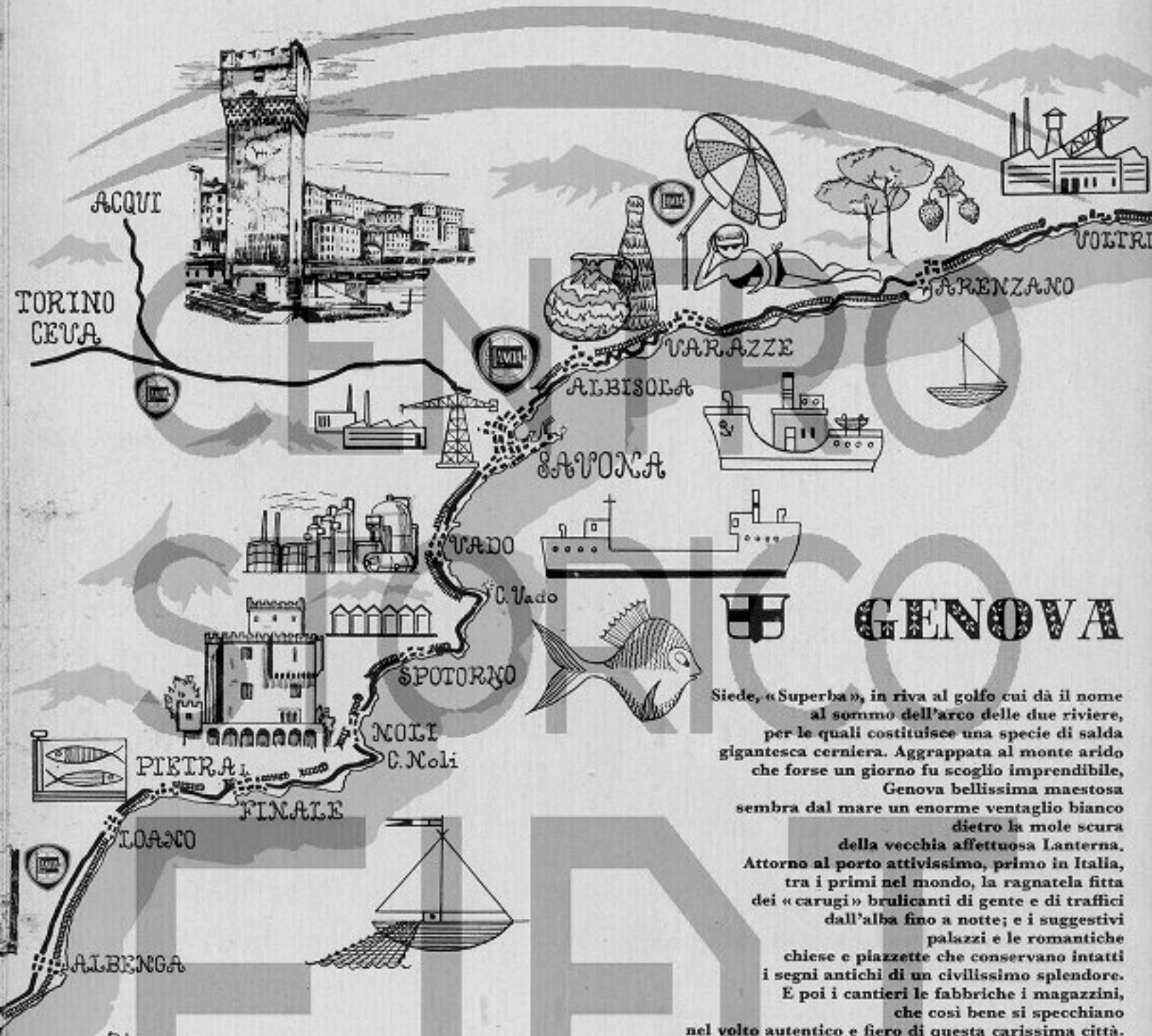
Gli antichi Liguri arrivati da terre lontane, furono certo irretiti dalla tua bellezza e dal tuo clima, se più non si mossero, dando origine a una schiatta fiera e bellicosa, ferocemente resistente alle legioni romane, come più tardi lo sarà davanti ai nemici della libertà di ogni lingua e razza.

Il contrasto con la natura che ha benedetto questo arco quasi geometrico delle coste italiane, è proprio offerto dai tuoi figli tenaci, dalle ciminiere dei tuoi stabilimenti dei tuoi celebri cantieri navali, addensati a cavaliere della strada che per varietà di prospettive di colori di profumi non ha eguali: la via Aurelia.

Da Ventimiglia a Sanremo, da Imperia a Savona, da Genova a Rapallo a La Spezia, è sempre l'Aurelia il filo magico che cuce e salda l'incanto del paesaggio con il fervore vivace di questo angolo del globo.

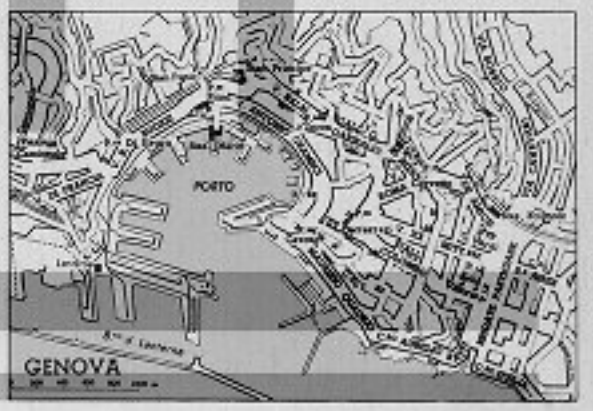


CENTRO STORICO FIAT



GENOVA

Siede, «Superba», in riva al golfo cui dà il nome
al sommo dell'arco delle due riviere,
per le quali costituisce una specie di salda
gigantesca cerniera. Aggrappata al monte arido
che forse un giorno fu scoglio imprendibile,
Genova bellissima maestosa
sembra dal mare un enorme ventaglio bianco
dietro la mole scura
della vecchia affettuosa Lanterna.
Attorno al porto attivissimo, primo in Italia,
tra i primi nel mondo, la ragnatela fitta
dei «carugi» brulicanti di gente e di traffici
dall'alba fino a notte; e i suggestivi
palazzi e le romantiche
chiese e piazzette che conservano intatti
i segni antichi di un civilissimo splendore.
E poi i cantieri le fabbriche i magazzini,
che così bene si specchiano
nel volto autentico e fiero di questa carissima città.



CENTRO STORICO FIAT

CENTRO STORICO

CENTRO STUDI TITI

CENTRO STORICO

CENTRO
STORICO
RIFIUTI

ALESSANDRIA
SERRAVALLE

MILANO
PIACENZA

GENOVA

NERVI

RAPALLO

CAMOGLI

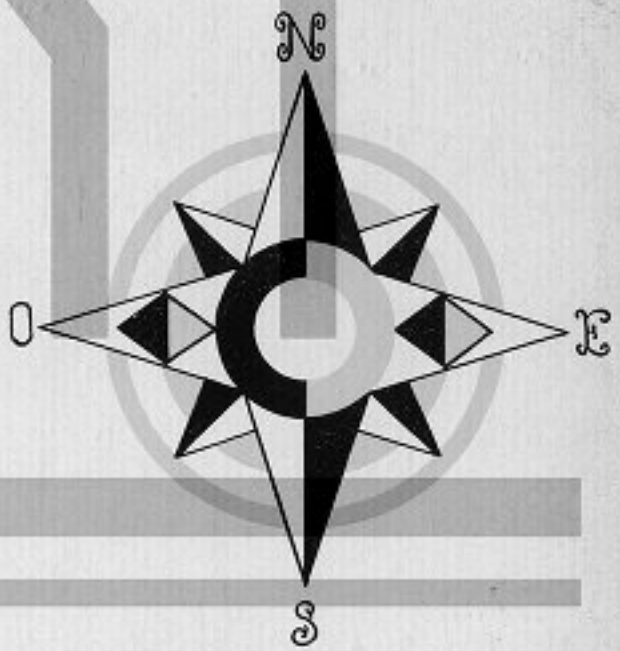
S.MARGHERITA
CHIAVARI

PORTOFINO

SESTRI L

PORTOFINO

**Un'incisione profonda nella costa
sepolta tra olivi, palme, giardini;
e nascosta nel fondo, un approdo accogliente
per i candidi scafi di legni regali.
E la corona di case pittoresche,
tutte toni sfumati di gialli, di vermiglio,
di ocra, che le acque trasparenti
rispecchiano in riflessi cangianti.
Questo è Portofino; un nome scritto a caratteri d'oro
nelle guide turistiche di cento lingue diverse.
Questo è Portofino, incantata visione
nei sogni e nelle nostalgie delle genti del nord
avide di sole e di luce.
I suoi dintorni sono lo scrigno prezioso
degno di tanto gioiello:
la Punta del Capo, Portofino vetta,
e la romantica baia di San Fruttuoso,
inaccessibile da terra, nella cui millenaria Abbazia
riposano da quasi sette secoli le spoglie dei Doria.**



CENTRO STORICO FIAT

FILIALE

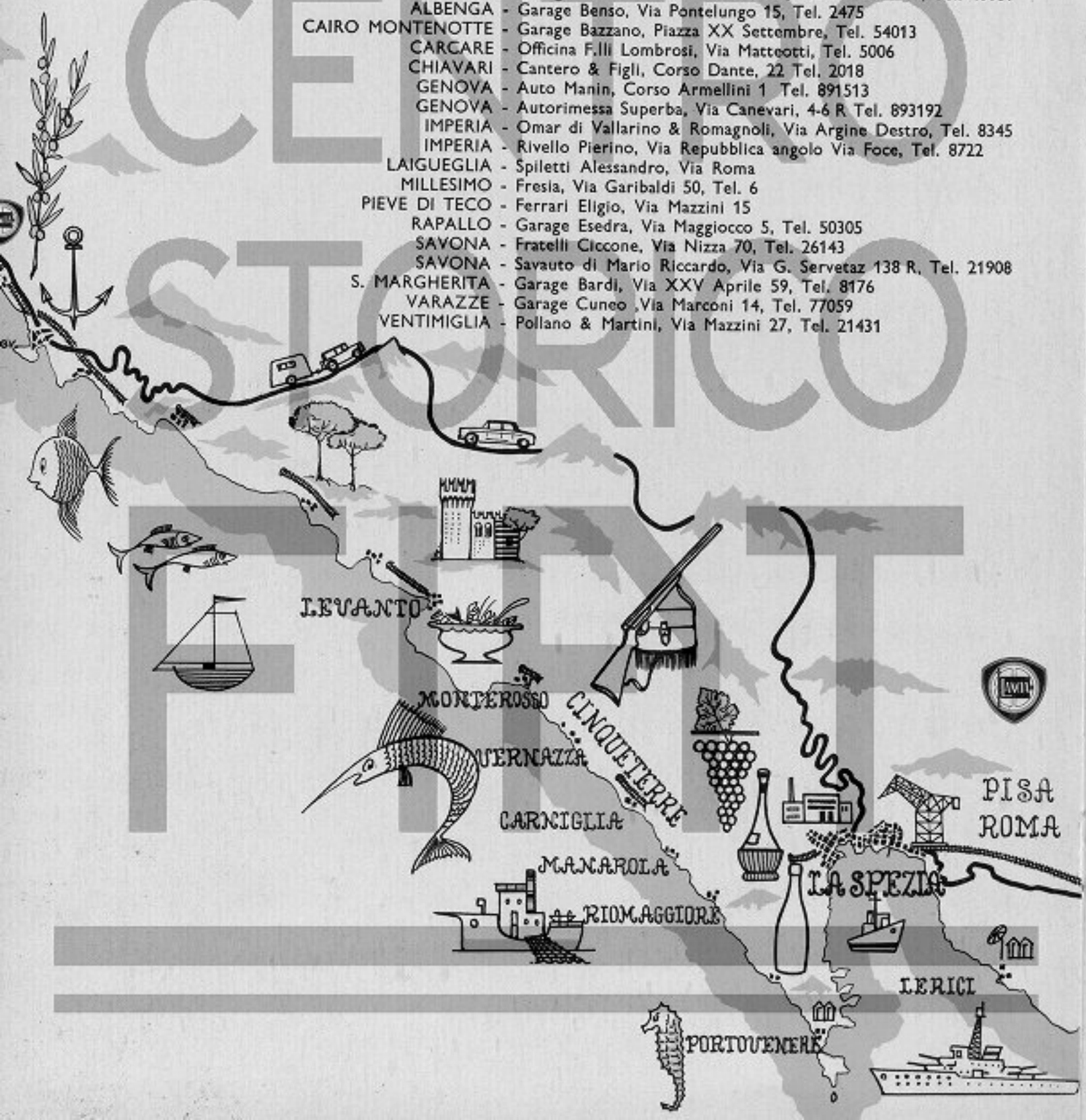
GENOVA - Filiale Lancia, Via Francia 9, Tel. 62749-61275

COMMISSIONARI

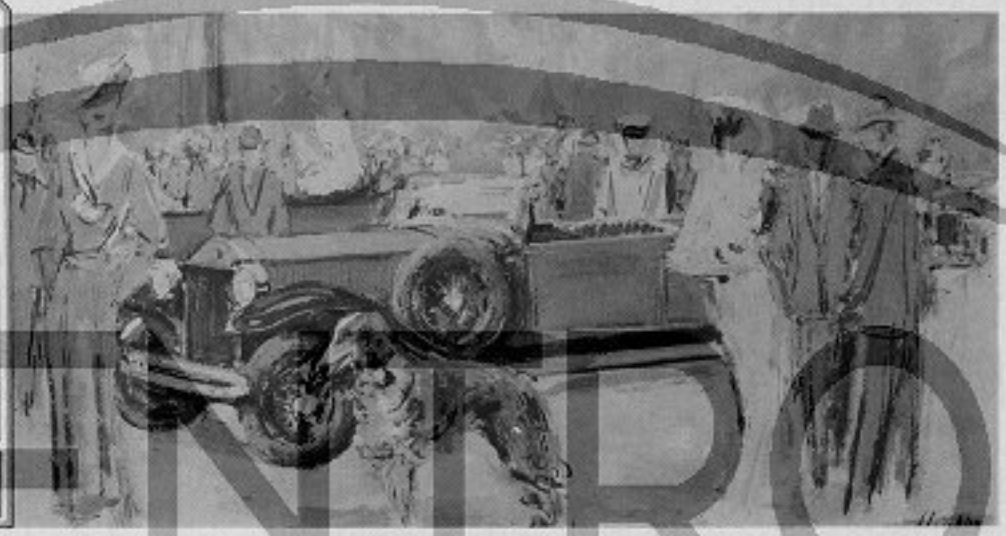
GENOVA - Ghiara & C., Viale Brigate Partigiane 4, Tel. 53671-52968
IMPERIA - S.A.R.I., Via Repubblica ang. Via Foce, Tel. 8722
SANREMO - S.A.R.I., Corso Cavallotti ang. Via Visitazione, Tel. 6877
SAVONA - S.I.C.A., Via Vincenzo Bellini 4 R, Tel. 20085
LA SPEZIA - Salone dell'Automobile, Via Nino Ricciardi 17, Tel. 24452

SERVIZI

ALASSIO - Garage Internazionale F.lli Rabolli, Via S. Bosco 19, Tel. 40181
ALBENGA - Garage Benso, Via Pontelungo 15, Tel. 2475
CAIRO MONTENOTTE - Garage Bazzano, Piazza XX Settembre, Tel. 54013
CARCARE - Officina F.lli Lombrosi, Via Matteotti, Tel. 5006
CHIAVARI - Cantero & Figli, Corso Dante, 22 Tel. 2018
GENOVA - Auto Manin, Corso Armellini 1 Tel. 891513
GENOVA - Autorimessa Superba, Via Canevari, 4-6 R Tel. 893192
IMPERIA - Omar di Vallarino & Romagnoli, Via Argine Destro, Tel. 8345
IMPERIA - Rivello Pierino, Via Repubblica angolo Via Foce, Tel. 8722
LAIGUEGLIA - Spiletti Alessandro, Via Roma
MILLESIMO - Fresia, Via Garibaldi 50, Tel. 6
PIEVE DI TECO - Ferrari Eligio, Via Mazzini 15
RAPALLO - Garage Esedra, Via Maggiocco 5, Tel. 50305
SAVONA - Fratelli Ciccone, Via Nizza 70, Tel. 26143
SAVONA - Savauto di Mario Riccardo, Via G. Servetaz 138 R, Tel. 21908
S. MARGHERITA - Garage Bardi, Via XXV Aprile 59, Tel. 8176
VARAZZE - Garage Cuneo ,Via Marconi 14, Tel. 77059
VENTIMIGLIA - Pollano & Martini, Via Mazzini 27, Tel. 21431



CENTRO STORICO FIAT



Durante la conferenza stampa tenuta in occasione dell'ultimo Salone dell'Automobile di Ginevra il Direttore Commerciale della Lancia, Dr Alfredo Della Seta, ha annunciato la decisione della Fabbrica di consegnare a tutti i vecchi clienti uno speciale distintivo a testimonianza della loro appartenenza al « LANCIA Hi. Fi. » (alta fedeltà).

In tale occasione fu eletto Presidente dei fedelissimi il Comm. Guido Alberto Rivetti, che per sé e per la sua famiglia ha acquistato 712 vetture Lancia, e furono consegnati i primi distintivi ad alcuni tra i più vecchi clienti.

Tra essi ricordiamo Pinin Farina, quel poeta della carrozzeria che non solo è cliente fedelissimo, ma sempre ha seguito la vita della Fabbrica realizzando sui modelli LANCIA le sue più ispirate creazioni.

L'iniziativa è in pieno sviluppo ed ha avuto in Italia ed all'estero accoglienze calorosissime: annunciamo qui che la Fabbrica ha creato un ufficio appositamente incaricato di perfezionare l'organizzazione e di coordinarne l'attività.

CENTRO STORICO FIAT

parla il Presidente

Il 19 maggio, organizzata dall'Ing. Ferdinando Gatta, uno dei commissionari LANCIA di Torino, è stata effettuata l'assegnazione dei distintivi "Hi. Fi." a 76 fedelissimi. In tale occasione ha parlato il Presidente Comm. Guido Alberto Rivetti, che vediamo nella fotografia accanto al Dottor Della Seta ed all'Ing. Gatta, mentre si rivolge agli intervenuti.

«La Casa Lancia, in occasione del Salone di Ginevra ha avuto la brillante idea di creare una nuova associazione, il "LANCIA Hi. Fi." (alta fedeltà), per riunire tutti i suoi più affezionati Clienti.

Ho avuto l'onore di essere chiamato a presiedere tale associazione, avendo voluto la Lancia riunire nel mio nome quello di tutti i Rivetti che da quasi 50 anni sono affezionati acquirenti di automobili LANCIA: questo forse anche perché molti anni fa ero io che mi occupavo dell'acquisto delle automobili per gli zii e per i numerosissimi cugini di vario grado della nostra Famiglia.

La Famiglia Rivetti, ora così numerosa, discende da tre fondatori della Ditta Rivetti, Quintino, Ottavio e Giovanni, che ebbero 15 figli; in seconda generazione questi 15 cugini ebbero 26 discendenti diretti, che a loro volta hanno avuto in complesso ben 52 figli e figlie.

Naturalmente con il passare degli anni le generazioni si susseguono e quindi nessuno deve stupirsi se dal 1912 al 1960 per tale numerosissima progenie io abbia potuto acquistare tante autovetture LANCIA, sino a raggiungere la sorprendente cifra di 712.

Ho desiderato precisare ciò per evitare false interpretazioni sia da parte del pubblico che del... fisco.

Fatta questa prudente premessa, ritorno col pensiero al passato e desidero ricordare con simpatia il fondatore Vincenzo Lancia e tutti i suoi familiari e collaboratori che nel procedere del tempo ne hanno seguito l'esempio portandone così in alto l'eredità.

Ricordo il buon Vittorio Bocca che con l'amico Musy e la dinamica e intelligente signorina Fassio erano all'agenzia di Torino, e Franco Bocca, gentiluomo in persona, che ebbe l'eredità di tale agenzia e che assieme al signor Caneparo, ha creato l'agenzia Lancia di Biella.

Ricordo con un senso di nostalgia i simpatici collaudatori delle prime vetture con i quali si andava a provare le macchine, e gli stomaci, lungo i percorsi delle strade del biellese, in salita ed in discesa con fondi stradali certamente non asfaltati come oggi: ricordo ancora con un senso di ebbrezza quelle prime velocità, le brusche fermate per i diversi collaudi, quando il polverone da noi stessi provocato ci avvolgeva come una nuvola.

Persone ed avvenimenti che si affacciano alla mia mente con affettuosa simpatia e che mi accrescono il piacere e la soddisfazione di ricoprire l'incarico di Presidente del "Hi. Fi." pur nella certezza che il mio unico compito, come sovente succede ai Presidenti di sodalizio, sarà quello di suonare il campanello nelle riunioni, dal momento che tutto è sempre predisposto e deciso così bene dai vari funzionari e collaboratori della LANCIA.

Da queste pagine destinate a tanti Amici (vecchi e giovani) della Casa torinese, invio un caloroso saluto e l'augurio che il crescente numero di stellette del loro marchio Hi. Fi. segni il trascorrere di anni felici e sereni, e segni sempre la più completa soddisfazione di automobilista per le loro belle vetture LANCIA.»

CENTRO STORICO FIAT

REGOLAMENTO LANCIA - HI.FI.

Sul numero uno di questa nostra Rivista con l'annuncio della fondazione del "LANCIA Hi. Fi." è stata pubblicata una prima incompleta stesura del regolamento: siamo ora in grado di riportare il regolamento completo e aggiornato affinché i Lettori possano vagliare i loro diritti a richiedere eventualmente l'iscrizione tramite il Commissionario o Concessionario LANCIA.

ARTICOLO 1. Il LANCIA Hi. Fi. riunisce idealmente tutti gli automobilisti che abbiano dimostrato nel tempo una particolare fedeltà alla LANCIA. Sua finalità è di rafforzare i vincoli di simpatia e cordialità fra gli iscritti e la Casa LANCIA.

ARTICOLO 2. Hanno diritto all'iscrizione tutti gli automobilisti che abbiano acquistato nel tempo almeno SEI vetture LANCIA nuove di fabbrica.

ARTICOLO 3. Le richieste del distintivo Hi. Fi. devono essere indirizzate direttamente al LANCIA Hi. Fi., Torino, da Via Vincenzo Lancia 27, tramite il Commissionario o Concessionario di zona, accompagnate tutti quegli elementi atti a vagliare sia il diritto al distintivo che la data del primo acquisto ed il numero di vetture possedute. In mancanza di altra documentazione, sarà sufficiente la dichiarazione delle Agenzie LANCIA presso le quali le vetture sono state acquistate.

ARTICOLO 4. All'automobilista iscritto verrà rilasciata una tessera di riconoscimento con fotografia, un distintivo da radiatore e un distintivo da occhiello.

ARTICOLO 5. Sul distintivo da radiatore verranno incise le iniziali del nome del proprietario, l'anno di acquisto della prima vettura LANCIA, e vi saranno applicate tante stellette quante sono state le vetture LANCIA possedute (stelletta bianca vale una vettura, stelletta azzurra vale cinque, stelletta rossa vale dieci vetture).

ARTICOLO 6. Chi ha in uso più vetture LANCIA potrà richiedere altro o altri distintivi da radiatore, che verranno ceduti al prezzo di L. 1000 caduno.

ARTICOLO 7. Il distintivo Hi. Fi. è assegnato alla persona, e pertanto in caso di vendita della vettura esso dovrà venire tolto e trasferito sulla nuova vettura LANCIA acquistata, con l'aggiunta della stelletta spettante.

ARTICOLO 8. Il distintivo LANCIA Hi. Fi. non può essere applicato su vetture di altra marca, per cui l'iscritto all'Hi. Fi. che eventualmente non avesse in uso almeno una vettura LANCIA, è tenuto a restituirlo direttamente alla Fabbrica o all'Agenzia. Esso gli verrà riconsegnato all'atto dell'acquisto di una nuova LANCIA.

ARTICOLO 9. Presidente del LANCIA Hi. Fi. sarà di diritto chi ha posseduto, personalmente o nello stretto ambito familiare, il maggiore numero di vetture LANCIA.

ARTICOLO 10. Il LANCIA Hi. Fi. ha sede presso la Fabbrica, in Torino, via Vincenzo Lancia 27.

COMUNICATO IMPORTANTE

In autunno il Presidente dell' " Hi. Fi." ha deciso di riunire in una ridente zona del biellese tutti gli iscritti: non possiamo, per ora, fornire dettagli sulla manifestazione, ma siamo certi che essa contribuirà a rendere sempre più amichevoli i vincoli che uniscono la fabbrica ai suoi clienti, e offrirà loro gradevoli sorprese.

CENTRO STORICO FIAT

momento

Elisabethville, un'alba — Proprio un'alba, no: saranno le sei di mattina quando qualcuno bussa vigorosamente alla porta della mia camera all'Hotel Elisabethville. Mi sveglio di colpo, balzo in piedi rapidissimo: non voglio perdere un minuto d'Africa. Perché sono in Africa, nel cuore dell'Africa, della vera, autentica Africa Nera: dopo avermi portato in un balzo prodigioso da Bruxelles a Léopoldville, un quadrireattore è penetrato per duemila chilometri sopra l'infinita foresta del Congo fino ad Elisabethville, fino al Katanga, favoloso punto d'incrocio con la Rhodesia, il Tanganika, l'Angola. Non voglio perdere un minuto: nella hall dell'albergo devono essere già in attesa i funzionari dell'Union Minière che per tre giorni in macchina, in jeep, in aereo mi porteranno a vedere una piccola parte del loro sterminato impero minerario di rame, uranio e infinite altre cose ancora.

Sarà certo una sfacchinata ma almeno quanto ad equipaggiamento sono a posto. Non è stato facile: per trovare i calzettoni bianchi di cotone lunghi fino al ginocchio, ho dovuto girare tutti i negozi di articoli sportivi di Torino; per le scarpe, ho avuto la felicissima idea di prendere quelle che si usano d'estate in montagna, basse con la suola vibram; per i calzoni corti, invece, ho dovuto rivolgermi al mio sarto che ha seguito fedelmente le mie istruzioni rinforzando qua e là, applicando tasche e tasconi, bottoni supplementari e cinture lampo. Peccato che il casco non si usi più, bisogna accontentarsi di un cappello impermeabile kaki: ma non c'è male, mi sembra di averne visti di simili al mio in testa ad Humphrey Bogart nel « Regina d'Africa » o a Stewart Granger nelle « Miniere di Re Salomone ». Mica male davvero.

Davanti allo specchio mi passo a tracolla da sinistra a destra il cinturino di cuoio rinforzato della macchina fotografica, da destra a sinistra quello della macchina da ripresa cinematografica. Resto un po' perplesso per la borsa dei film, taccuini, matite: decido infine di lasciarla penzolare dalla spalla sinistra, la terrò ferma con la mano tenendo il braccio disinvoltamente piegato. Ultimo colpo d'occhio. Bene il cappello un po' all'indietro, la camicia dalle maniche corte, i calzettoni bianchi, le scarpe di anfibio, benissimo in particolare il petto cinto da cinghie di cuoio di tutti i generi. Peccato il bianco delle braccia e delle ginocchia, farà un triste contrasto con il volto e gli arti dei miei accompagnatori bruciati dal sole dei tropici.

Effettivamente gli uomini dell'Union Minière sono già in basso, in attesa. Si alzano dalle poltrone: tre gentiluomini in completo blù scuro, cravatta sobriamente elegante su camicia candida, scarpe nere, borsa di cuoio sotto il braccio. Mi guardano visibilmente esterrefatti, con la stessa espressione di chi in Galleria o in via Veneto o in piazza San Carlo vedesse improvvisamente apparire qualcuno in costume brianzolo o ciociaro o monferrino: tutt'attorno, anche i camerieri neri dell'albergo si fermano a guardarmi con estremo interesse, anche loro devono già aver visto qualcosa di simile alla mia tenuta al cinematografo. Stringo timidamente la mano ai tre gentiluomini, balbettando qualcosa sull'eventualità di battere in ritirata per cambiarmi: ma non c'è più tempo, l'aereo per Jadotville sta per partire.

All'aeroporto, in mezzo a tanti signori vestiti da città, salgo sul DC 4, siedo depresso accanto al finestrino, e l'altoparlante dell'aereo mi schiaffeggia brutalmente, mi mette definitivamente K.O.: all'ordine dell'hostess, devo allacciarmi la cintura, un'altra cintura, sopra quella dei calzoni, della macchina fotografica, della macchina cinematografica, della borsa dei film, un groviglio di cuoio che spicca sulle

ginocchia nude. Accanto a me, l'Ingegnere che mi accompagna accavalla le gambe, pizzicando appena i pantaloni dalla riga impeccabile.

ELISABETHVILLE, UN POMERIGGIO, ANZI DUE — Oggi finalmente si va a caccia. Il proprietario dell'albergo, il giovane Grandis umbro col suo cognato bergamasco, mi imbarcarono su un enorme station-vagon carico di fucili, rivoltelle, munizioni e provviste.
La città finisce subito e si affrontano le piste in mezzo alla brousse o boscaglia: un'esperienza rara con la macchina che a cinquanta o sessanta chilometri l'ora sposta rami, si impenna su ostacoli di tronchi e terra, ricade in pozzanghere che guada sollevando baffi d'acqua come un fuoribordo. Gira, gira, si fa presto a non capire più dove siamo: a qualche raro villaggio, le mie guide si fermano a scambiare incomprensibili parole con gli indigeni, e si continua dando un'occhiata alla bussola.
Una bellezza. L'unico guaio è che siamo in giro per cacciare. E, tranne qualche volatile, di bestie disponibili ci sono nei dintorni solo antilopi e serpenti. Spero ardentemente di non incontrare né le une né gli altri. Ho visto in città tante antilopi in gabbia guardarmi con i loro occhi ultramiti, leccarmi dolcemente la mano, che non avrei di sicuro il coraggio di premere il grilletto. Quanto ai serpenti, il risultato sarebbe probabilmente lo stesso per motivi esattamente opposti: da queste parti abbondano i pitoni di cinque o sei metri che non se la pigliano con l'uomo se proprio non va a stuzzicarli (e non vedo proprio perché dovrei andarli a stuzzicare io) e circolano serpentelli, fra i più velenosi del mondo, che sarebbe opera indubbiamente meritoria eliminare a patto di essere capaci di vedere in tempo e colpire al volo queste creaturine sottili e guizzanti.
La nostra spedizione continua per piste sempre più infernali senza incontrare la benché minima traccia di bestie. Solo, ad un certo momento, ci attraversa la strada volando basso e lento una specie di tacchino rosso e blu: un balzo e siamo a terra e l'aria rimbomba degli spari. Lo strano volatile è scomparso alla vista, di certo è caduto da qualche parte nella boscaglia folta di erbe e probabilmente di serpenti: decido di rimanere di guardia in macchina, gli altri due vanno un po' attorno poi rinunciano anche loro. Si ricomincia la corsa, fino al tramonto, fino al rientro. Le mie guide sono un po' abbattute, io accarezzando il fucile protesto fieramente contro la scalogna che non ci ha fatto incontrare un'antilope o finire addosso a un pitone. Il giorno dopo ripetiamo la spedizione e si ripete fortunatamente la suddetta scalogna. Unica differenza nel programma: al tramonto, prima di rientrare, mettiamo delle scatole di conserva davanti al tronco di un baobab o qualcosa di simile e facciamo fuori un bel po' di munizioni dissodando abbondantemente il terreno tutt'intorno. In compenso rivendico a mio titolo d'onore l'aver costantemente rifiutato l'offerta di spelacchiate pelli di serpenti, leopardi, ecc. eccellenti eventuali testimonianze di venatori successi fasulli. E aggiungerò come solenne e definitiva smentita alle troppo unanimi generali convinzioni sulla veridicità dei giornalisti, la seguente dichiarazione ufficiale:
« In un mese e più d'Africa Nera, non sono riuscito a vedere una sola bestia feroce. Il destino volle che a metà del mio viaggio, arrivato nel Kivu, dovessi rinunciare ad una irrinunciabile visita al Parco Alberto dove elefanti, ippopotami, ecc. girano a branchi di centinaia. Solo alla fine, nel Nord della Nigeria, riuscii finalmente a filmare

africano

uno splendido esemplare di king-cobra in preda alle più strane convulsioni, ma mi costò dieci scellini versati uno sull'altro al suo esoso incantatore arabo nel mercato indigeno di Kano ».

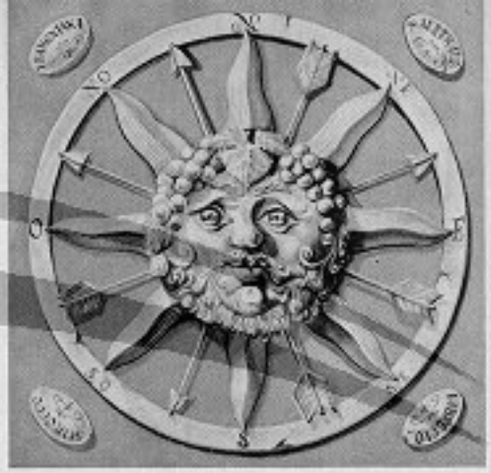
Tavolozza congolese – Victor Kunkulo Kabinda si illumina tutto quando il nostro eccellente viceconsole Spoglia mi presenta come un possibile cliente. Siamo venuti a trovarlo nella sua casa né bella né brutta, uguale a qualsiasi altra delle centinaia e centinaia che formano i decenti quartieri neri della capitale del Katanga, e Kabinda ci presenta orgoglioso la moglie, una bella congolese che sta allattando tranquilla un affarino lucido di pochi mesi, mentre si affanna a tirare fuori tele, a stenderle per terra nel cortiletto dove starnazzano i polli.
Questo robusto e sorridente « lunda » è uno dei pittori dell'accademia locale sorta nel dopoguerra per iniziativa del francese Desfossées e del belga Moonens e che sta avviando sulla strada della notorietà altri artisti come Pilipili o Mwenze, Mwembia o Mode.
« Senza essere dei geni » dice Spoglia, « questi semplici riescono seducenti per la poesia delle loro creazioni spontanee, per il candore delle loro realizzazioni. Essi non operano ponendosi in presenza della natura o dell'oggetto da riprodurre, agiscono principalmente per reminiscenze arrivando ad una pittura ricca soprattutto di motivi decorativi che se non corrisponde forse alla concezione europea dell'arte, costituisce tuttavia un valore concreto per ritmo, armonia e colore » (ben più raffinati, o smaliziati, i pittori della scuola di Potopoto che visiterò più tardi a Brazzaville, ricreano motivi stilizzati antichi quanto i graffiti del Sahara, e al tempo stesso modernissimi e graditi al gusto occidentale).
Kabinda attende impaziente il nostro giudizio su certi suoi smaglianti intrighi di uccelli policromi e di piante strane, ma il pezzo più bello è quello che ha in casa e che non ci vorrebbe mostrare (e che alla fine ci cede a malincuore): una cupa crocifissione tutta in verde e nero con in rosso purpureo solo le enormi gocce di sangue che rigano il costato del Cristo, un Cristo nero naturalmente, con la Madonna e gli angeli tutti neri, naturalmente.

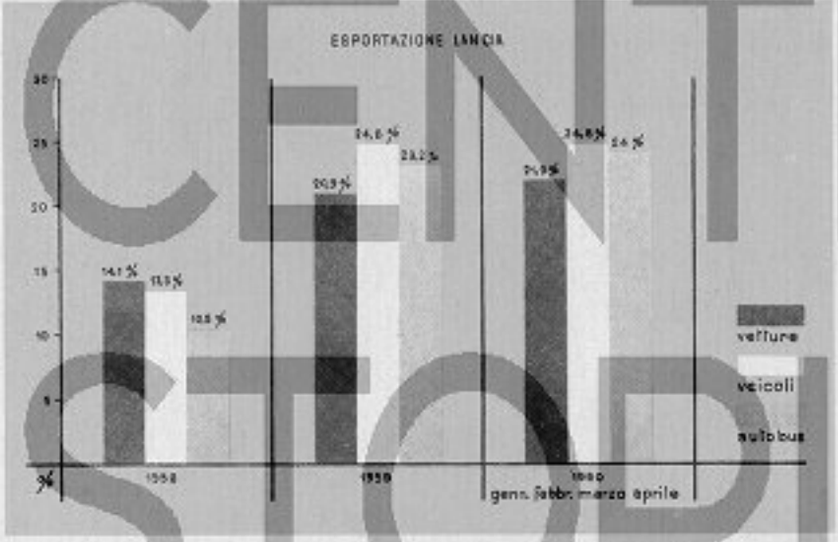
Conclusione in volo – La luna sul Sahara è così enorme e scintillante da illuminare attraverso i finestrini l'interno buio dell'aereo che da poco ha lasciato Kano e la Nigeria diretto a Roma. Per cercare di assopirmi, faccio il conto non delle famose pecore ma degli stati africani che quest'anno diventeranno indipendenti, un conto non facile anche dopo cinque settimane di viaggio e d'inchiesta nel Continente Nero. Secondo un programma già noto, hanno cominciato il Camerun ex francese in gennaio e il Togo già sotto amministrazione francese, seguiranno a fine giugno la Somalia finora amministrata dall'Italia e il 1° ottobre quello che sarà il più grande stato africano, la Nigeria ex inglese.
Strada facendo il programma si è inaspettatamente ampliato con il Congo ex belga indipendente dal 30 giugno con la Somalia ex britannica che lo sarà alla stessa data. L'ultima notizia si riferisce alla Sierra Leone alla quale l'Inghilterra ha promesso la libertà entro un anno.
Mi sembra che l'elenco sia completo. In ogni caso, è pacifico ormai che nel giro di qualche anno, l'illuminata politica inglese porterà all'indipendenza anche Kenia, Uganda e Tanganika, e che tutta l'Africa sarà così in mano agli africani con l'unica eccezione della punta meridionale, dell'Angola e del Mozambico portoghesi, delle Rhodesie-Niassa e dell'Africa del Sud. Qui le cose si fanno gravi come fanno fede le cronache di questi giorni; nessuno è in grado di dire che cosa potrà succedere quando e se i coloni bianchi del Sud vorranno tracciare e difendere una linea di ferrea discriminazione non solo contro qualche milione di neri a loro soggetti ma contro le centinaia di milioni di africani liberi e indipendenti in tutto il resto del Continente.
È un discorso troppo grosso per questi nostri appunti nei quali però abbiamo tenuto a notare che in Africa: *a*) il casco e le tenute coloniali non sono più alla moda; *b*) le belve feroci sono sempre più rare; *c*) Cristo viene dipinto con la pelle nera in quanto non si ritiene più che Dio stesso debba essere monopolio dei bianchi.
Inutile aggiungere altri foglietti di diario, la conclusione sarebbe la stessa: l'Africa non è più quella. È opportuno ed urgente prenderne atto, ed agire in conseguenza.

GIOVANNI GIOVANNINI

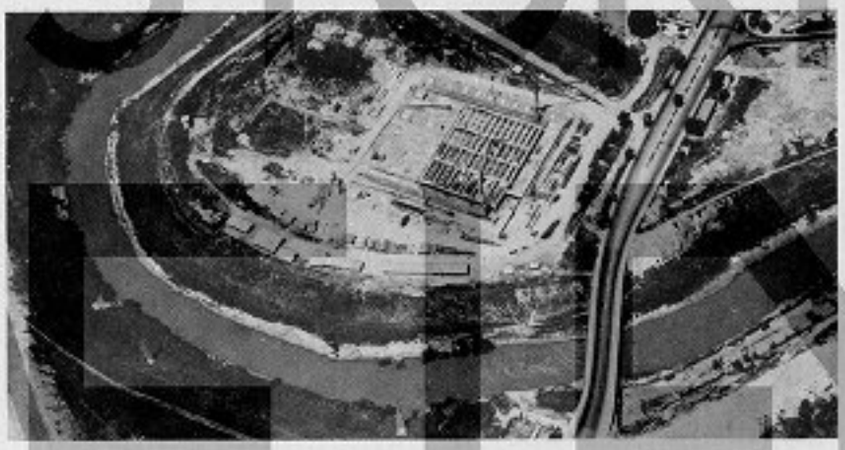
CENTRO
STORICO
ELETT
OVASSA P.P.P.

LA LANCIA NEL MONDO

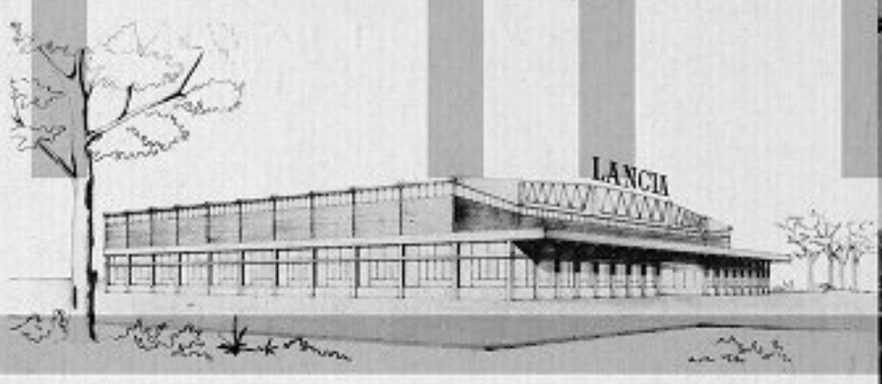


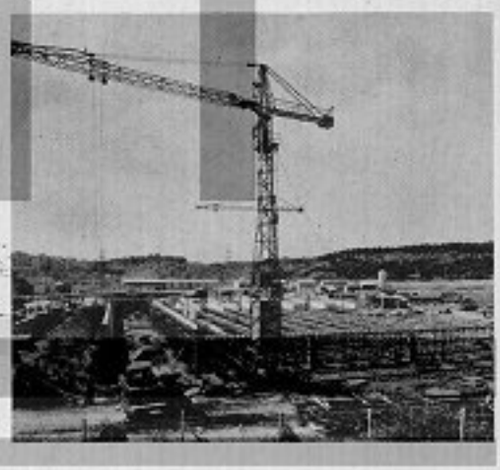


È sempre stato tradizionale il prestigio del nome LANCIA al di là delle Alpi ed anche oltre Oceano: già nel passato possedere una LANCIA era considerato dagli automobilisti una suprema raffinatezza, ma il numero delle vetture dal blasone famoso circolanti all'estero era proporzionato alle possibilità produttive della fabbrica. Oggi quei privilegiati non sono più una ristretta minoranza; le esportazioni dei modelli LANCIA hanno denunciato in questi ultimi anni un confortante crescendo, allargando l'interesse degli automobilisti stranieri. Gli indici che riportiamo qui a lato sono in proposito altamente significativi; giustificano e sono a loro volta giustificati dalla partecipazione assidua dei nostri colori alle principali esposizioni mondiali.



Si rinnova a ROMA la FILIALE LANCIA: al chilometro 6 della Via Salaria, sono in avanzato corso i lavori di allestimento del nuovo fabbricato: una realizzazione di notevole interesse nel quadro dei programmi commerciali 1960.





CENTRO STORICO FIAT

GINEVRA: lo stand LANCIA al 30me Salon de l'Automobile: qui venne presentata la FLAMINIA convertibile Touring.

AMSTERDAM: la presentazione LANCIA per i mercati del nord-Europa, al 42° Salone Internazionale dell'Automobile.

MILANO: servizio SEA all'aereoporto della Malpensa: un semi-trailer BETA per i passeggeri delle linee transcontinentali.

NEW YORK: lo stand allestito dal Concessionario Lancia, Max Hoffman al Salone tenutosi dal 16 aprile al 24 aprile 1960.

CENTRO STORICO FIAT

Portofino, Palm Beach, Punta dell'Este, una macchina che fila veloce, due ragazze sorridenti, una pennellata di rosso, di celeste, di giallo. La macchina si ferma; le ragazze scendono agilmente, si piegano a raccogliere le loro borsette e si avviano verso il mare.

La cornice è più o meno sempre la stessa: il sole, il cielo, il mare; case, negozietti, caffè, e gli uomini che osservano... e anche le donne. Osservano e commentano. Non c'è niente da dire, anche contro lo sfondo del cielo, del mare, delle case variopinte, anche con una macchina super aerodinamica in primo piano, le due ragazze sono «in tono». Sono cioè veramente eleganti; né «underdressed» né «overdressed» per usare due espressioni anglo-sassoni intraducibili significanti né troppo semplicemente né esageratamente vestite. Nei nostri incontri su queste pagine tratterò i vari aspetti dell'eleganza: oggi, in occasione dell'estate, vorrei parlare del colore.

Nella natura e nelle tele dei pittori astratti, il colore esiste spesso al di fuori della forma; negli abiti invece il colore è espresso in funzione della forma che ne viene sottolineata e che a sua volta lo mette in risalto. È quindi importantissimo che gli abiti di colori vivaci siano tagliati perfettamente poiché, altrimenti, il colore li peggiora ulteriormente invece di migliorarli.

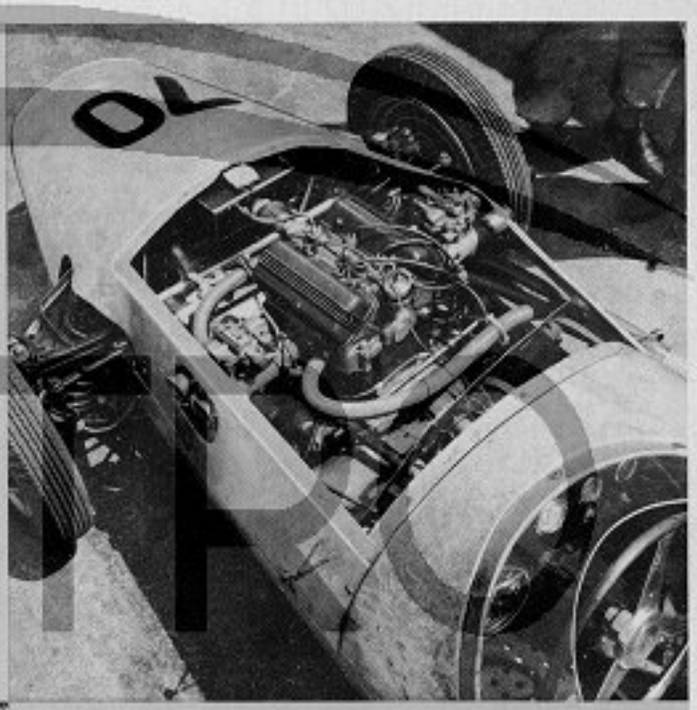
L'importanza dei colori varia a seconda dell'ambiente. Sulla neve, ad esempio, il nero è il colore più violento; su una spiaggia assolata, il bianco è il colore più chiassoso. L'importanza ed il valore dei colori cambia a seconda delle latitudini, delle stagioni e della luce. Perciò una donna elegante, nella scelta dei colori tiene presente almeno tre elementi essenziali: i suoi colori naturali (occhi, capelli, pelle, ecc.); il colore dell'ambiente che la circonda e che la circonderà in una determinata circostanza; la stagione e l'ora. Prendiamo ad esempio Portofino. Di quali colori dovrebbe vestirsi qui una donna bionda, abbronzata, in una giornata estiva piena di sole?

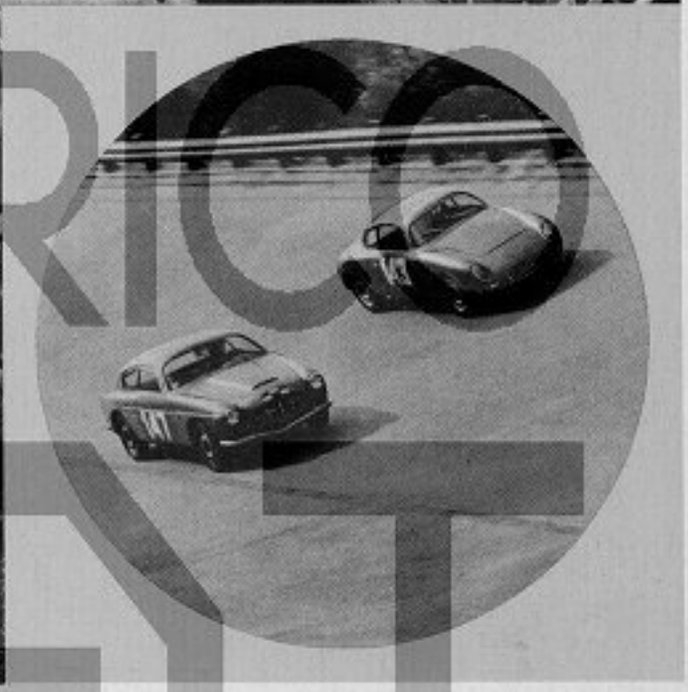
la moda 1960 vettura aperta capelli al vento

di EMILIO PUCCI

E come dovrebbe vestirsi la stessa donna, sempre a Portofino, in una giornata grigia d'autunno?
Spostandosi da Portofino a Biarritz, a Palm Beach o a Honolulu, come dovrebbe vestirsi?
Ogni località ha la sua luce ed i suoi colori caratteristici. Quello che è elegante a Capri può essere inelegante ad Acapulco, e questa è forse la ragione per cui tante persone che si sono «fatte un corredo estivo in città», sono costrette, una volta arrivate al mare, a sostituirlo in gran parte con acquisti fatti in loco, giacché quello che sembrava bello in città, è spesso ridicolo al mare.
Ogni donna deve trovare la SUA risposta ai problemi che una nuova moda ed un nuovo ambiente le impongono.
La sua risposta sarà in fondo l'indice del suo senso di eleganza generale e per se stessa.
C'è una fotografia in questa pagina che spero possa illustrare meglio delle mie parole come io penso si debba usare il colore. C'è una macchina fuori serie rossa, due ragazze dai capelli neri, la città di Firenze sullo sfondo ed una luce tenue da mattino presto.
In questa cornice animata di colori pastello, ho tracciato una pennellata di rosso, di celeste e di giallo.
Tocca adesso alle mie Lettrici, dovunque andranno, dipingere con i loro colori una loro storia. ✶

LO SPORT





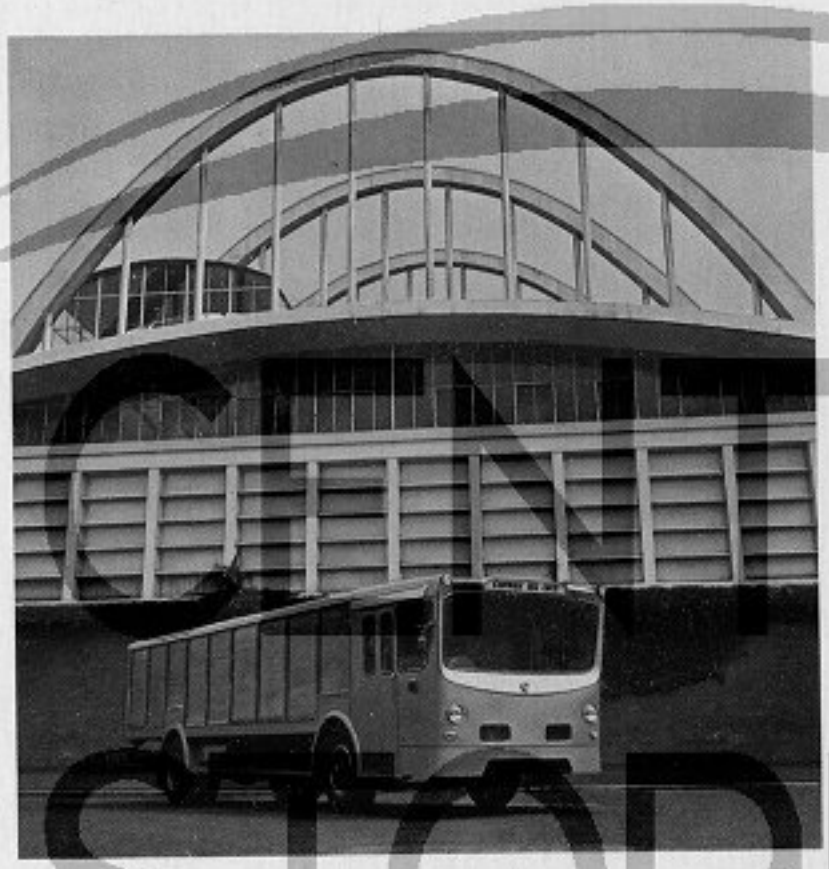
Il 25 aprile scorso, il «Trofeo Bruno e Fofi Vigorelli» per vetture da corsa della categoria Junior, disputatosi sul circuito di Monza, ha visto una grande affermazione della Lancia-Dagrada pilotata da Giancarlo Baghetti, che ha effettuato 52 giri del percorso stradale, pari a 299 chilometri, alla media di 161,845 km/ora. Si è trattato della prima vittoria di questa interessante vettura preparata nell'officina milanese di Angelo Dagrada. Com'è noto, il gruppo motore-cambio di questa Junior è del tipo Appia, elaborato con una speciale lavorazione della testata e due carburatori doppio corpo: la potenza erogata — 87 CV a 6500 giri — dimostra non soltanto le capacità tecniche del bravo Dagrada, ma anche le generose possibilità di un motore nato senza la minima velleità sportiva. La vettura supera i 200 orari di velocità massima. Un'altra macchina Junior con motore Appia è quella allestita da Piero Facetti, che ha adottato la soluzione del motore posteriore. Anche questa Junior ha dato prova delle sue doti a Monza, sul più breve tracciato riservato alle Junior, realizzando (pilotata da Carlo Facetti, figlio del preparatore) in una delle «prove di addestramento» il giro più veloce. Intanto, anche le Appia G.T.E. con carrozzeria Zagato continuano ad impostarsi nella loro classe — la 1150 cmc Gran Turismo — offrendo chiare dimostrazioni della loro efficienza. Tra le affermazioni più recenti ricordiamo quelle di Enrico Tuccari nel «Trofeo Venturi»; di «Carioca»

CENTRO ENRICO FIAT

(2° assoluto nella coppa Riviera di Ponente); di Achille Visocchi nella corsa in salita Napoli-Cappella dei Cangiani; di Doratti nella Stallavena-Boscochiesanuova; di Giorgio Dacrema nella Castellarquato-Vernasca. In campo regolaristico, un nuovo grande successo ha ottenuto l'Appia III serie nel Mobil Economy Run, disputatosi in cinque tappe tra il 3 e il 7 giugno. Nella classe 3ª (da 1001 a 1150 cmc), Borghesio-Thellung hanno vinto brillantemente consumando in media un litro di carburante ogni 16,86 chilometri; le quattro Appia partite sono tutte arrivate, classificandosi ai primi quattro posti. Anche l'anno scorso l'Appia aveva ottenuto i primi due piazzamenti di classe. È sintomatico il fatto che nelle ultime tre prove di consumo organizzate in Europa dalla Mobil Oil, il consumo medio delle Appia è progressivamente diminuito; nell'ultima edizione poi, i consumi rilevati per i quattro equipaggi partecipanti a bordo di Lancia Appia III serie differiscono l'uno dall'altro soltanto per piccole frazioni di litro. Nella tappa Trento-Bormio dell'ultimo giro ciclistico d'Italia, le Lancia Appia al seguito delle squadre Philco ed EMI sono state tra le poche vetture della carovana ad effettuare la salita del Gavia alla minima velocità consentita dai corridori senza fermarsi in «panne» per surriscaldamento del motore. Direttore tecnico della squadra Philco al Giro d'Italia era Fiorenzo Magni, il non dimenticato simpatico campione ciclista, adesso Commissionario Lancia a Monza.

CENTRO STORICO FIAT

AUTOTRASPORTI PESANTI E TRASPORTI SPECIALI



Anche nel molto differenziato settore degli autoveicoli speciali, i telai LANCIA dei modelli ESATAU, ESADELTA e BETA si prestano in modo eccellente alle applicazioni e agli impieghi più svariati: robustezza meccanica, potenza di trazione, singolare economia di esercizio ne costituiscono i presupposti fondamentali.

Qui vediamo due razionali versioni speciali, rispettivamente su autotelaio Esatau 703 e su semirimorchio con motrice Esatau B; per il servizio della centrale del Latte di Torino l'una (fotografie in alto), per il trasporto di cemento l'altra (sotto). Il primo veicolo è stato realizzato dalla carrozzeria Vignale, su progetto del noto stilista Giovanni Michelotti, e segna una ricerca di linea degna di rilievo, anche in questo particolare settore del trasporto pesante e speciale.

CENTRO STORICO FIAT

RASSEGNA DI ELEGANZA - ROMA - MAGGIO 1960

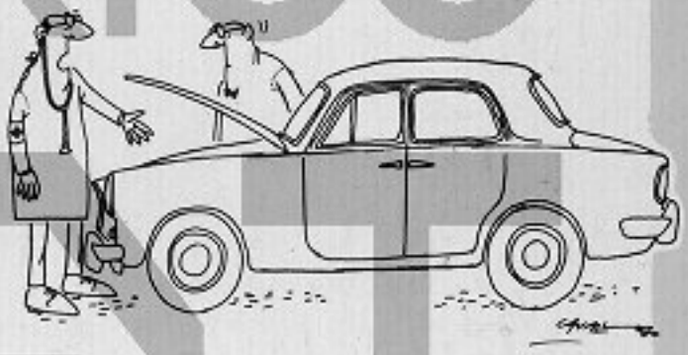
Alla tradizionale « Rassegna di Eleganza » tenutasi il 28 e 29 maggio u.s. a Roma nella suggestiva cornice del Pincio, per l'organizzazione del settimanale « Motor », la Lancia ha presentato la gamma completa dei suoi modelli Appia III serie e Flaminia. Il massimo premio messo in palio nella manifestazione, la coppa del Presidente della Repubblica, è stato assegnato alla Flaminia convertibile carrozzata dalla Touring, vettura che anche nel referendum indetto tra il pubblico ha ottenuto i maggiori consensi, con il giudizio di « più bella, elegante ed armoniosa vettura della rassegna ». Alti riconoscimenti sono stati conferiti anche agli altri modelli Lancia. Nelle fotografie che presentiamo l'attrice Valeria Fabrizi e l'attore Marcello Mastroianni accanto alla vettura vincitrice del massimo premio.

CENTRO STORICO FIAT

Ho rinunciato a tante altre cose pur di comperare la Flaminia.

L'incubo.

So anch'io che l'assenza del piantone fra le due porte è un grande vantaggio, ma non esageriamo.



Lei è molto affezionato alla sua macchina, d'accordo, ma in questi casi deve chiamare un meccanico.

CENTRO STORICO FIAT

DANS CE NUMERO:

1

Le conseil d'Administration de la Lancia a confié la Direction Générale au Prof. Guido Cabiani, qui jusqu'à maintenant a rempli des fonctions très élevées administratives et techniques dans de grandes industries italiennes mécaniques et sidérurgiques.
La Revue souhaite la bienvenue au nouveau Directeur Général car, par la vaste expérience et par sa particulière préparation scientifique, personne n'était plus qualifiée que lui pour assumer la Direction Générale de la Fabrique.
Sa nomination entre dans la tradition Lancia de s'assurer la collaboration des Dirigeants ayant une élevée préparation professionnelle.

2 HISTOIRE DE LA LANCIA

A l'exception de quelques articles relativement superficiels, jamais une histoire de la Lancia n'a été écrite. Cette revue nous fournit l'occasion de confier cette tâche à Ferruccio Bernabò, journaliste et historien de l'automobile.
Nous rassemblerons ultérieurement cette série d'articles en un seul volume qui, nous l'espérons, sera enrichi de tous les documents qui pourraient se trouver en possession de nos lecteurs. Nous laissons la parole à Ferruccio Bernabò.

On avait tendance à croire que la Lancia fut créée en 1907, mais en réalité ce fut le 29 novembre 1906 que Messieurs Vincenzo Lancia et Claudio Fogolin fondèrent devant le notaire Ernesto Torretta la Société Lancia & C., dont l'acte de constitution est reproduit à la page 5, ainsi que le premier brevet Lancia. Mais qui sait depuis combien de temps les deux hommes avaient bercé cette idée? Ils s'étaient connus alors qu'ils travaillaient tous deux chez Fiat, la grande matrice de l'industrie automobile italienne, où Lancia était employé depuis 1900 et Fogolin depuis 1902.
Vincenzo Lancia naquit le 24 août 1881 à Fobello, dans la haute Valsesia. Il étudia la comptabilité à Turin alors qu'il habitait dans la maison de son père Giseppe Lancia, au numéro 9 du Corso Vittorio Emanuele, où sa famille venait séjourner tous les hivers. Dans la cour de cette maison il y avait un petit atelier dans lequel un certain Giovanni Ceirano réparait et fabriquait des bicyclettes. En 1898, ce dernier était parvenu à construire une voiturette nommée Welleyes, du même nom que ses vélos. Vincenzo Lancia, qui passait devant cet atelier quatre fois par jour, ne put resister à la tentation. Il interrompit bientôt ses études et se fit employer dans la «Fabbrica di Velocipedi e Vetture Automobili Giovanni Ceirano» en qualité de comptable.
Personne ne saurait être assurément si le jeune Lancia s'occupât longtemps des livres de comptabilité ou s'il ne commençât immédiatement à manier les outils, et à s'intéresser aux projets de l'ingénieur Aristide Faccioli.
Le grand historien italien de l'automobile Carlo Biscaretti di Ruffia, devait écrire ensuite que le jeune Lancia savait étonner les rares connaisseurs mécaniques de l'époque par ses qualités exceptionnelles de synthèse dans les problèmes mécaniques et par ses connaissances profondes de la structure de l'auto.
Entretemps son nom était si connu que lorsque Giovanni Agnelli, fondateur de Fiat en 1899, rachéta le petit atelier de Giovanni Ceirano en 1900, il n'hésita point à engager, avec Faccioli, le jeune Vincenzo Lancia.
C'est ainsi à peine âgé de vingt ans, que celui-ci devint chef essayeur de la nouvelle fabrique.
Quand enfin commença l'époque des courses d'automobiles, Fiat forma une équipe avec ses meilleurs essayeurs: Lancia, Nazzaro, Cagno, Storero.
La carrière sportive de Vincenzo Lancia commença le 1er juillet 1900 à Padoue où il gagna sur Fiat 6 H.P. et finit dix ans plus tard à Modène où il enleva le record du mille à une moyenne de plus de 113, cette fois au volant d'une Lancia.
Pendant cette période il remporta vingt victoires, dont il ne parlait jamais, soit par pure modestie, soit pour éloigner la nostalgie d'un passé qu'il ne connaîtrait plus.
Dans la photo à la page 6 la Lancia de Knipper, premier au circuit de Savannah en 1911.
Mais revenons à ce mois de novembre 1906. Les deux associés bénéficiaient en commun d'un petit capital, mais surtout d'idées bien claires et de beaucoup d'enthousiasme. Lancia s'occupait de l'organisation technique et de la production, tandis que Fogolin soignait la partie commerciale de l'affaire.
Avant la fin de l'année, ils louèrent, au carrefour des Via Ormea et Donizzetti, une partie du bâtiment qui avait abrité l'atelier Itala lequel s'était transporté ailleurs.
Rien ne reste aujourd'hui de ce petit atelier historique, illustré par la photo de la page 5, et il est amusant de rappeler ici que lorsque la première voiture Lancia fut prête, la porte se révéla trop étroite et la paroi fut démolie en grande hâte.
L'écusson Lancia fut choisi par Vincenzo Lancia parmi plusieurs dessins que lui avait soumis le comte Biscaretti. Ce dernier en parlait ainsi «... mon ami fut conquis par la simplicité géometrique de l'écusson ... le nom, le fanion et le volant: c'est tout».

7 A CHIVASSO ON TRAVAILLE POUR L'AVENIR

Un hiver très rigoureux a entravé les travaux d'excavation et de préparation de la nouvelle usine, mais le printemps a permis aux entreprises de récupérer le temps perdu.
Les hangars de vernissage, constitués de 3 travées de 16 m. de large respectivement et de 180 m. de long sont déjà montés. Une installation automatique anglaise Dryssys permettra le vernissage de 200 unités par jour dans un climat ambiant de légère surpression. A l'emplacement où surgira la section presses (certaines auront une capacité de 1500 t.) d'énormes blocs de béton armé marquent les fondations. Dans cette section, une installation automatique de pressage et emballage des déchets en blocs de 70 Kg. est prévue.

8 DÉPARTEMENT EXPÉRIENCES

L'attrait qu'exerce le mot «Département expérimental» peut nous faire oublier la tâche délicate et difficile supportée chaque jour par les hommes qui y en font partie.
Quand le prototype d'un moteur est mis sur le banc d'essai... Quand le prototype d'une voiture sort pour son premier tour d'essai... Ce sont ici les plus beaux moments, mais à ce point commence le travail du service expérimental. Les contrôles et les mises-au-point se renouvèlent continuellement à la suite des découvertes. En quelques mots, le rassemblement de toute une série de données expérimentales, de calculs, et de remarques, mène aux modifications et transformations, qui permettront de construire l'exemplaire définitif.
Ce prototype définitif est destiné à la destruction expérimentale: son moteur sera suivi au banc d'essai par des équipes de motoristes pendant son rodage... et ne sera arrêté qu'après 1000 heures de fonctionnement à des régimes étudiés suivant un programme de torture bien établi à l'avance.
La voiture par contre recevra un traitement de faveur... et quelques dizaines de milliers de km., (fréquemment 1000 par jour) dans les conditions les plus sévères, seront suffisantes pour les hommes du service expérimental.
Ce tout ceci pendant des mois et des années. Et quand ça commence à finir, quelque chose d'autre est en train de commencer.
Et l'on procède pour chercher, découvrir, comprendre, en «pourquoi». Théorie, pratique, recherches: Lancia - Expériences.

Dans les illustrations:

Figure page 9: Recherche sur les sollicitations d'une carrosserie monocoque au moyen d'une résistance électrique dite «strain-gauge».
Recherche sur le fonctionnement des organes de direction avec étude particulière du phénomène du «shimmy» toujours au moyen d'un «strain-gauge».

Figure page 10: Etude des sollicitations sur un vilebrequin expérimental en résine Araldit.
Etude des vibrations de torsion sur un vilebrequin de moteur Esatau à six cylindres au moyen d'instruments électroniques.

Figure page 11: Moteur Flaminia au banc d'essai pour l'étude de la combustion.

12 «OLYMPIADES»

Le 21 avril Rome a fêté son 2713ème anniversaire. Les experts historiens assurent que la Ville Eternelle en a vu de tous genres en trente siècles de vie. Pour cette raison le calme des Romains est fondé. Ils ne s'étonnent plus de rien.
D'autres experts assurent d'ailleurs que ce qui ne s'est pas produit au cours de 2713 ans arrivera entre le 25 août et le 11 septembre. Il y aura une invasion d'étrangers de toutes les parties du monde, tandis que les Italiens occuperont tout l'espace disponible: on ne circulera plus, on ne respirera plus, on ne dormira plus. Nous pensons que la vérité est au milieu. Le chaos dans la circulation est l'ennemi que l'homme craint d'avantage aux Olympiades. Et où dormir? Encore une question pleine d'inconnu et de surprise.
Mais alors que faire? Renoncer aux Olympiades et se contenter de les suivre à la télévision! Ce serait peut-être une solution intelligente.
Nous pouvons toutefois conseiller aux jeunes une autre solution: l'automobile.
Cela semble contredire l'idée que nous venons d'émettre ci-dessus en ce qui concerne la circulation, mais il est possible de dormir en voiture, d'y transporter ses vivres et d'y abriter ses bagages. Le mois d'août est très chaud à Rome. Il vaut mieux dormir à la belle étoile: un petit matelas, un oreiller et une couverture suffisent.
Cette solution permettra de vivre en plein air, de s'amuser et de ne pas dépenser trop d'argent.
Par contre, ceux qui prétendent arriver en voiture aux portes des stades, trouver des chambres à l'hôtel sans les réserver à l'avance, s'assoir au restaurant comme d'habitude, tomberont malades du foie, dépenseront une fortune, et verront les olympiades au cinéma dans leur ville respective!
Ces films, présenteront Rome comme chacun aurait aimé la voir: pratiquement inhabitée et âgée de cinquante ans au lieu de 2713 ans.
Avenues larges et droites, absence d'antiquités, absence de sens uniques, absence d'habitants qui en réalité ne peuvent sûrement pas se renfermer dans leurs maisons ou même les abandonner pour faire plaisir aux hôtes.
Et ceci pour ne pas gêner ceux qui voudront courir, voir, manger, dormir, discuter, s'amuser, et rentrer chez eux pour raconter pendant des journées, des semaines et des mois les merveilles de cet Olympiades qui sont déjà pour nous une cause de nombreux soucis.

14 PHÉNIX

Dans le premier numéro de cette revue nous avons fait allusion au noveau modèle Lancia qui sera vraisemblablement présenté à la fin de l'année.
La nouvelle Lancia est attendue avec impatience et ceci est prouvé par les nombreux articles qui ont déjà été publiés par différents journaux et revues avec descriptions parfois assez précises mais trop souvent fantaisistes.
A la page 15 nous montrons le nouveau modèle tel qui est en réalité, mais nous demandons aux lecteurs de bien vouloir pardonner le photographe qui, affolé par l'importance de sa tâche, a bougé son appareil au moment fatidique.
Nous sommes d'ailleurs certains que nos lecteurs, qui partagent nos goûts, seront capables de reconstruire fidèlement l'image de la nouvelle voiture. Nous désirons les mettre à l'épreuve et nous les invitons à répondre aux questions de la carte en annexe.
Nous les remercions bien vivement de leur collaboration et leur promettons de publier les résultats de ce sondage dans le prochain numéro, tout en souhaitant que la majorité des réponses s'approche de la réalité.
Cela nous donnera la certitude que le nouveau modèle sera un succès.

17 LA LIGURIE

Dans ce numéro commence une série d'itinéraires touristiques dans les différentes régions d'Italie.
A la page 17 nous illustrons le premier itinéraire à travers la Ligurie et nous avons pensé d'être agréables à nos lecteurs en y indiquant les ateliers qui offrent le service d'assistance Lancia.

25 LANCIA HI. FI.

A la conférence de presse du Salon de Genève notre Directeur Commercial Dr. Dalla Sera présenta l'écusson «Lancia Hi. Fi.» pour les clients fidèles de notre maison.
M. G. A. Rivetti en fut alors appelé à la présidence de la nouvelle initiative grâce aux 712 voitures qu'il a achetées, pendant de nombreuses années pour lui-même et sa famille.
Toujours à cette occasion les premiers écussons ont été présentés aux plus anciens clients Lancia: entre autres au maître carrossier Pinin Farina qui a toujours suivi la vie de notre maison soit comme client fidèle, qu'avec ses créations les plus inspirées sur nos châssis.
A la réunion de Turin du 19 mai organisée par M. Gatta, un des commissionnaires Lancia de la ville, 76 écussons ont été présentés à des anciens clients.
A cette occasion, le Président M. Rivetti a eu des mots chaleureux pour l'initiative. Il a parlé de il a pu acheter un si grand nombre de voitures pour sa famille et son industrie.
Il a continué avec des souvenirs des débuts de notre Maison, de son ami Vincenzo Lancia et du groupe de ses collaborateurs fidèles.
Il a terminé avec des cordiales salutations à tous les amis, vieux et nouveaux de notre Maison et avec les voeux que le nombre des étoiles toujours croissant sur les écussons Hi. Fi. devienne le signe de la complète satisfaction de tous les possesseurs de Lancia.
L'initiative Hi. Fi. est en plein développement et a reçu un accueil très chaleureux en Italie et à l'étranger.
Un bureau spécial s'occupe maintenant d'en perfectionner l'organisation et d'en coordiner les activités.
Le président de Hi. Fi. a décidé de réunir en automne près de Biella tous les inscrits.
Nous ne pouvons pas anticiper les détails de cette manifestation qui offrira d'agréables surprises, mais nous sommes certains que les liens entre la Lancia et ses clients en sortiront renforcés.

Dans le premier numéro de cette revue, nous avons annoncé la fondation du Lancia Hi. Fi. et publié une ébauche de règlement qui a causé quelques malentendus car elle était incomplète. Nous sommes à même maintenant de présenter le règlement complet et mis à jour. Nos lecteurs pourront ainsi demander l'inscription à travers les Concessionnaires Lancia.

RÈGLEMENT

Art. 1. Lancia Hi. Fi. réunit d'une façon idéale tous les automobilistes qui ont témoigné à travers les années une fidélité particulière à la Lancia. Son but

est de renforcer les liens de sympathie et de cordialité entre les membres et la Maison Lancia.
Art. 2. Tous les automobilistes qui ont acheté au moins six voitures Lancia neuves sans limitation de temps ont droit à l'inscription.
Art. 3. Les demandes d'inscription doivent être adressées à Lancia Hi. Fi., Via Vincenzo Lancia 27, Torino à travers le Concessionnaire local, accompagnées de la documentation prouvant la date du premier achat et le nombre de voitures achetées. Le cas échéant, on pourra présenter les déclarations des Agences Lancia où les voitures ont été achetées.
Art. 4. L'automobiliste inscrit recevra une carte avec photo, un insigne de boutonnière et un écusson pour la voiture.
Art. 5. Les initiales du propriétaire et l'année d'achat de la première voiture Lancia seront gravées sur l'écusson, où seront de même appliquées les étoiles correspondant au nombre des voitures Lancia achetées (une étoile blanche vaut une voiture, une étoile bleue vaut cinq voitures, une étoile rouge vaut dix voitures).
Art. 6. Les possesseurs de plusieurs voitures Lancia pourront acheter des écussons supplémentaires au prix de Lit. 1000 - par pièce.
Art. 7. L'écusson Hi. Fi. est présenté à la personne et par conséquent il devra être démonté en cas de vente de la voiture et transféré sur la nouvelle voiture après avoir ajouté une étoile.
Art. 8. L'écusson Hi. Fi. ne peut pas être appliqué à une voiture d'une autre marque. Par conséquent l'inscrit à l'Hi. Fi. qui ne soit pas en possession d'au moins une Lancia, est tenu à restituer l'écusson au Concessionnaire ou à la Fabrique. L'écusson lui sera rendu à l'achat d'une nouvelle Lancia.
Art. 9. Celui qui aura acheté personnellement ou pour sa famille le plus grand nombre de voitures Lancia sera de droit le Président du Lancia Hi. Fi.
Art. 10. Lancia Hi. Fi. a son siège à la Société Lancia, Via Vincenzo Lancia 27, Turin.

28 MOMENT AFRICAIN

Après cinq semaines de voyage et d'enquête dans le continent noir, pendant que la lune du Sahara illumine l'intérieur de l'avion qui vient de décoller de Kano au Nigéria, pour m'endormir, au lieu de compter les fameux moutons, je compte les états africains qui recevront l'indépendance cette année.
Suivant le programme établi auparavant le Cameroun Français et le Togo sous administration française ont commencé la série au début de l'année.
La Somalie sous administration italienne suivra à la fin de juin, ainsi que celui, qui le premier octobre deviendra le plus grand état africain: la Nigéria Britannique.
Ce programme toutefois a été intensifié avec l'entrée dans la lice du Congo Belge et de la Somalie Britannique qui deviendront indépendants le 30 juin. Les dernières nouvelles annoncent que l'Angleterre a promis la liberté à la Sierra Leone d'ici à un an. En tout cas il est désormais clair que dans quelques années, grâce à la sagesse politique des Anglais, le Kénya, l'Ouganda et le Tanganyika recevront l'indépendance.
L'Afrique entière sera alors dans les mains des Africains à l'exception de l'Angola, du Mozambique Portugais, du Rhodésia, du Nyassa et de l'Afrique du Sud.

32 LA LANCIA DANS LE MONDE

Le prestige du nom « Lancia » a une longue tradition au delà des Alpes et même de l'Océan.
Le possesseur d'une Lancia s'est toujours considéré un raffiné mais le nombre de nos voitures circulant à l'étranger était proportionné à notre capacité de production.
Aujourd'hui ces privilégiés ne sont plus une minorité car nos exportations, pendant ces dernières années, ont connu d'heureuses augmentations.
Nous en publions les chiffres à la page 33. Ils justifient et sont justifiés à leur tour par notre participation aux plus importantes expositions d'automobiles du monde.
Dans les illustrations:
Rome: on bâtit une nouvelle Filiale Lancia au Km. 6 de la Via Salaria.
Genève: notre stand au 30ème Salon de l'Automobile, où la Flaminia Convertible a été présentée.
New York: le stand de notre Concessionnaire, Max Hoffman, au Salon.
Milan: un semi-remorque sur Beta pour le transport des passagers aux avions à l'aéroport de Milan-Malpensa.
Amsterdam: la présentation Lancia au 42ème Salon de Amsterdam.

34 LA MODE

Portofino, Palm Beach, Punta del Este, une voiture rapide, de jolies filles, des taches rouges, bleues, jaunes.
Le scénario est plus ou moins toujours le même, le soleil, le ciel, la mer; des maisons, des boutiques, un café, des hommes... et des femmes.
Et les femmes: même contre le fond du ciel et de la mer, même avec une voiture de sport en premier plan elles sont dans le bon ton. Vraiment élégantes, ni trop habillées, ni trop peu.
De temps en temps sur ces pages nous parlerons des différents aspects de l'élégance.
Aujourd'hui, avec l'été qui frappe à la porte, nous parlerons des couleurs. L'importance des couleurs varie selon l'ambiance. Sur la neige par exemple, le noir est la couleur la plus violente tandis que sur une plage ensoleillée, le blanc est la couleur la plus bruyante.
L'importance des couleurs varie avec la latitude, les saisons et la lumière. La femme élégante doit se souvenir d'au moins trois éléments essentiels quand'elle fait son choix: son teint naturel, les couleurs de l'ambiance, la saison et les heures où elle devra porter les couleurs choisies.
Tout endroit a ses couleurs caractéristiques et sa lumière particulière. Ce qui est élégant à Capri pourrait être l'opposé à Acapulco et c'est ici la raison pourquoi tant de femmes qui achètent leur robes d'été en ville avant de partir trouvent nécessaire d'en remplacer la majorité quand'elles arrivent à destination. Et c'est encore pourquoi tant de robes qui paraissent jolies en ville sont souvent ridicules à la mer. Chaque femme doit trouver sa solution à ce problème et le résultat nous laissons juger son sens de l'élégance en général et de son goût en particulier. Il y a une photo à la page 35 qui, on l'espère, montre comment on devrait choisir les couleurs. On y voit une voiture de sport rouge, deux filles brunes et la ville de Florence comme fond dans une douce lumière du matin. Nous laissons à nos aimables lectrices de peindre avec leur couleurs une histoire à elles, n'importe où elles se rendront cet été.

36 SPORT

Formule Junior: Giancarlo Baghetti au volant d'une Lancia Dagrada a gagné le trophée Vigorelli à Monza le 25 avril: 299 km. à une moyenne de 161, 845 km./h. Cette voiture, construite par Angelo Dagrada, utilise un groupe moteur-boîte-a-vitesses, Appia, qui avec une culasse spéciale et deux carburateurs double-corps donne 87 CV à 6500 tours/min. Vitesse max. de la Lancia Dagrada: plus de 200 km/h.!
Luigi Facetti d'autre part construit une autre formule Junior avec groupe Appia sur laquelle son fils Carlo s'est adjugé le record du tour aux entraînements.
Grand-Tourisme: dans cette catégorie, classe jusqu'à 1150 c.c., les Appia G.T.E. Zagato récoltent des nombreuses victoires. Parmi les plus récentes: Enrico Tuccari s'adjuge le Trophée Venturi; « Carioca » est 2ème absolu à la Coppa Riviera di Ponente; Visocchi à la course Naples-Cappella dei Cangiani; Doratti à la course Stallavena-Boscochiesanuova; Dacrema à la course Castellarquata-Vernasca.
Régularité: l'Appia Berline gagne la classe de 1001 à 1150 c.c. au Mobilgas Economy Run, épreuve en cinq étapes du 3 au 7 juin. Borghesio-Thellung ont réalisé une consommation de 16,86 Km. avec un litre d'essence. Les quatre Appia inscrites se sont adjugées les quatre premières positions, confirmant ainsi la victoire de l'année dernière. Il est intéressant de remarquer que la consommation des Appia est allée en diminuant dans les épreuves des trois dernières années et que dans la dernière édition la différence de consommation entre les quatre berlines Appia était de quelques fractions de litre.
Cyclisme!: Les Appia Lusso spécialement carrossées pour suivre les équipes Philco et EMI au tour d'Italie ont brillamment monté le col du Gavia à la vitesse minima imposée par les coureurs cyclistes tandu que la majorité des autres voitures tombait en panne ...de radiateur! Le champion Fiorenzo Magni qui est le directeur technique de l'équipe Philco est en même temps Commissionnaire Lancia à Monza.

38 VÉHICULES INDUSTRIELS

Nous présentons dans les illustrations à la page 36 deux versions spéciales sur châssis Esatau 703 et sur semi-remorque avec tracteur Esatau 8.
Le premier véhicule a été réalisé par la carrosserie Vignale sur dessin de Michelotti pour la Centrale du Lait de Turin. La deuxième est destinée au transport de béton.

39 CONCOURS D'ÉLÉGANCE DE ROME

Comme toutes les années, le journal italien « Motor » a tenu un concours d'élégance à Rome le 28 et 29 mai. La Lancia a participé avec tous les modèles Appia et Flaminia et la Flaminia Convertible Touring a remporté le plus haut prix de cette manifestation: la coupe du Président de la République. Un référendum qui a été tenu parmi le publique a aussi indiqué la Flaminia Convertible comme la « plus belle, la plus élégance et la plus harmonieuse parmi les voitures présentées ».
Les autres modèles ont de même reçu des prix, tandis que deux autobus avec carrosserie monocoque et groupes mécaniques Esatau 703 destinés à la ville de Rome ont vivement intéressé le publique. Ils font partie d'un lot de 229 véhicules Lancia que la ville de Rome a achetés d'un lot pour faire face aux exigences des Olympiades.

IN THIS ISSUE:

1

The Lancia Board of Directors has entrusted the General Management of the Company to Prof. Guido Calbiani who until now has held important posts in the Italian mechanical and steel industries.
The magazine extends a welcome to the new General Manager who, with his vast experience and particular scientific background, could not have been bettered as a choice.
His nomination is in the Lancia tradition of obtaining the collaboration of Managers with the highest professional qualifications.

2 THE LANCIA STORY

Apart from occasional articles, no attempt has yet been made to write the history of Lancia, and we feel that this magazine presents the best opportunity for its publication.
Our intention, later on, is to publish the series of articles in one volume, enriching them with any documents which our readers may have, and which we hope they will kindly send us for the purpose. We have entrusted the writing of this history to the well known journalist and automobile historian, Ferruccio Bernabò.
Whilst it is generally believed that Lancia was formed in 1907, in fact on 29th November, 1906, Messrs. Vincenzo Lancia and Claudio Fogolin, in the office of the notary Ernesto Torretta, legally founded the Company, known as Lancia & C. A reproduction of the official document, together with the first Lancia patent, is on page 5.
But who knows for how long the two partners had nursed the idea! They had met while both were employed by Fiat, the great matrix of the Italian automobile industry, which Lancia had joined in 1900 and Fogolin two years later.
Vincenzo Lancia was born on 24th August 1881 in Valsesia. While studying accountancy in Turin, he lived in Papà Lancia's house, No. 9 Corso Vittorio Emanuele, where the family passed the winter months every year.
A tiny workshop in the courtyard of the building was rented by a certain Giovanni Ceirano who, commencing by repairing bicycles, had progressed in 1898, via their construction, to the building of light motorcars which he named Welleyes.
Passing the workshop four times every day young Lancia could not resist its attractions, with the result that he abandoned his studies and joined Ceirano. Strangely enough he was employed as an accounts clerk, but no one knows if he actually kept the books or if he immediately started wielding spanners and attaching himself to Aristide Faccioli, the designer of the Welleyes.
The great Italian Automobile historian, Count Carlo Biscaretti di Ruffia, wrote that Lancia's capacity for assimilation and for the synthesis of mechanical problems amazed the few initiates of the time. He was considered a species of miracle worker because of the facility with which he individualized and repaired faults in the few motorcars or motor-tricycles which had begun to circulate in the city, and his fame became such that, when Giovanni Agnelli, the founder of Fiat in 1899, absorbed Ceirano's little « factory », he did not hesitate to engage, together with Faccioli, young Vincenzo Lancia, who — not yet twenty — became chief of the testing department of the new factory.
Then came the start of motor racing. Fiat formed a stable with its best test drivers and Lancia was of course included, together with Nazzaro, Cagno and Storero.
Vincenzo Lancia's sporting career commenced on 1st July 1900 with the meeting at Padova, where he won with the Fiat 6 HP. It ended ten years later at Modena, with the record for the mile, at an average speed of over 113, this time at a wheel of his own creation, a Lancia. During this period he gained 20 victories but later in life he would never speak of his success, partly because of an innate modesty, and perhaps partly to banish the nostalgia of a past he considered concluded. The photograph on page 6 shows the Lancia of Knipper, which won in the U.S.A. on the Savannah circuit in 1911.
Let us return to that November in 1906. The two partners had in common a small capital, clear ideas and great enthusiasm. Lancia assumed responsability for the technical organization, while Fogolin took care of the commercial side of the new business. Before the end of the year they rented part of the buildings which had previously housed the Itala Workshops (which had been transferred elsewhere), on the corner of Via Ormea and Donizetti.
Of that historic tiny Workshop (the doorway was so small that it had to be enlarged with a pick when the first Lancia car was ready to go out on test!) nothing is left today, it having been swallowed by the city's expansion. A photograph can be found on page 5. The famous Lancia badge was chosen by Vincenzo Lancia from several designs by Count Carlo Biscaretti di Ruffia. On page 6 we show the designs presented. In the words of Count Biscaretti: « ... My friend was conquered by the geometric simplicity of the emblem... just the name, the flag, the steering wheel ».

7 LOOKING TO THE FUTURE

A particularly rigid winter delayed the preparatory work and excavations, but with the advent of Spring the rythm was increased, and lost time is rapidly being made up.
The painting shops, which consist of three bays, each measuring 16 by 180 metres, are already in an advanced stage of construction. It will be possible to paint up to 200 cars per day utilizing an automatic system, constructed by the English Company, Dryssys. Later, enormous cement blocks will form the foundations for the presses, some of which will have a capacity of more than 1500 tons. In the stamping section, waste metal will be disposed of automatically, in pressed blocks weighing 70 kilos.

8 EXPERIMENTAL DEPARTMENT

The fascination exerted by the words «Experimental Department» tends to make one forget the delicate and difficult task of those who work there.
When the prototype of a new engine arrives for bench running... when a new motorcar is first taken out for a test run... these are great moments. But at this point the real work of the department commences, checking and re-checking, finding why certain things happen... and often why they don't. In brief, the gathering together of masses of data and reports, which in the hands of qualified personnel provide the information which at last permits the production of the final prototype, the prototype which is destined for «experimental destruction». The engine is removed and placed on the bench and, after running in, commences turning... to stop only after a thousand hours or more, during which squads of mechanics watch over it, control it, day and night. It is run according to a definite regime, fixed by a studied programme of torture.
The car is treated little better... thousands of kilometres, in doses of 1000 per day in the most varied conditions, will be enough to satisfy the men of the Experimental Department.
And all this for months, for years; until, when it begins to finish, something else commences.
And so it goes on research, discovery, understanding. Theory, experience, research. All these add up to the Lancia Experimental Department.

Figure page 9: Research into forces experienced on monocoque bodies, by means of a strain gauge;
Research into the functioning of steering, with particular reference to «Shimmy», by means of a strain gauge;

Figure page 10: Research into forces experienced on crankshafts, by means of a crankshaft constructed of «Araldit» resin.
Research into torsional vibration of crankshafts by means of electronic equipment (the figure shows the crankshaft of the six cylinder «Estasu» diesel engine).

Figure page 11: Flaminia engine on test bench for combustion checks.

12 THE OLYMPIC GAMES

On 21st of last April Rome celebrated its 2713th birthday. The experts assure us that the Eternal City has seen so much in almost thirty centuries as to consider itself immune to anything extraordinary. In fact the calm of the Romans is fabulous. They marvel at nothing.
Other experts, not less studious, assure us however, that everything that has not happened in 2713 years of life will take place between the 25th August and 11th September. They say the Olympics will bring such an invasion of strangers from all over the world, so many Italians who will occupy every inch of ground, that no-one will move, breathe or sleep.
We believe, as usual, that the truth lies somewhere in between the two opinions.
The traffic problem is the most feared enemy. To those who know Rome it may sound impossible, but the traffic during the Olympics is expected to make the usual chaos seem like child's play. And where to sleep? What should one do? Renounce the Games and content oneself with the television? This could be a sensible solution, but another idea for the younger and more sporting is to go to Rome by car.
This may seem a contradiction after what has been said about the traffic, but one can sleep in a car, and stow one's baggage. In August, in Rome, sleeping in the open air is best of all, if one is young and healthy. And one needs only a blanket, a cushion and perhaps a mattress. Those who adopt this system can benefit from the healthy open-air life, they can enjoy themselves, and spend little.
Those who insist on arriving at the Stadiums by car, who search for hotel rooms without having reserved them months ahead, those who sit at restaurant tables asking for their spaghetti to be «al dente» will ruin their livers, spend a fortune and see the Games at their home-town cinema two weeks later.
Then the films will show a complete and satisfying panorama of what everyone would have wished to see if Rome had been uninhabited, or if, instead of 2713 years old, it were only fifty, with streets all two hundred metres wide and completely straight, like those in Brasilia. Without the city centre, without antiquities, without one-way streets. Without the «Romans of Rome», who have their rights, who have lived there for centuries, and who certainly cannot vanish or stay at home to please the guests who want to look, eat, and enjoy themselves before returning home to recount the marvels of these Olympics which already scare one to death.

14 THE PHOENIX

In the first number of the magazine, we briefly mentioned the new Lancia model, which will almost certainly be presented before the end of this year. The new Lancia is anxiously awaited, as proved by the numerous articles, some more or less realistic, but the majority quite fantastic, which have appeared in various magazines and papers.
On page 15 we present the new model as it really is. We apologize for the excitement of the photographer who, overwhelmed by the importance of his task, moved his camera at the crucial moment, but we are sure the good taste of our readers will permit them to correctly reconstruct the appearance of the car.
We should like to give them a test, inviting them to reply to the questions on the attached card, and we thank them in advance for their cooperation. In the next issue, we shall publish the results, and we hope the majority of the replies will be close to the reality. This would confirm our certainty that the new model will be a success.

17 THE ITALIAN RIVIERA

In this issue we are commencing a series of articles on the touristic attractions in the various parts of Italy.
On page 17 the first of these articles describes the Liguria, or Italian Riviera.
We are sure the indication of the various Lancia Service depots along the Ligurian coast, shown on the map, will be useful to our readers.

25 LANCIA Hi. Fi.

At the Press Conference held during the last Geneva Motor Show, Lancia's Commercial Manager, Dr. Alfredo Della Seta, introduced the special badge to be presented to all our old Customers to indicate that they are members of «Lancia Hi. Fi.». Mr. G.A. Rivetti, who was elected President on this occasion, has bought, for himself and his family, the great total of 712 Lancia cars.
The first badges were also presented to some others of our older Customers. Among these was Pinin Farina, that maestro of the Carrozzieri, who is not only a most faithful Customer but has always followed the life of the Company, realizing on Lancia models his most inspired creations.
At a reunion in Turin on 19th May, organized by Mr. F. Gatta, one of the Lancia Distributors of that city, Hi. Fi. badges were presented to another 76 old Customers. On this occasion Mr. Rivetti, the President, spoke warmly of the initiative which was responsible for the birth of Hi. Fi. He described how he came to purchase so many of our cars for the numerous Members of his family, and went on to recall the early days of the Company, speaking with nostalgia of Vincenzo Lancia and his faithful group of collaborators. He ended with an affectionate salute to all Lancia friends young and old, and wish the wish that the ever increasing number of stars on the Hi. Fi. badges will be the sign of the complete satisfaction of all drivers of the beautiful Lancia motorcars.
Hi Fi. is growing fast, and has been warmly welcomed both in Italy and abroad. We have created a special office, which has the task of organizing and coordinating its activities.
The president of Hi. Fi. has decided to invite all the Members to a reunion to be held near Biella, next Autumn. We cannot at present give details of the meeting, but we can assure you that it will contribute to making the ties which unite the Company and its Customers ever more friendly, and will provide some pleasing surprises.
In the first issue of magazine, with the announcement of the foundation of the Lancia Hi. Fi., we published an initial draft of the rules, which, because they were incomplete, were misunderstood by many of our readers.
We are now in a position to publish the complete and up-to-date rules, and from these our readers will understand the conditions under which they can apply to us for membership, through any Lancia Distributor.

RULES

Article 1. The Lancia Hi. Fi. unites all those motorists who have demonstrated a particular faithfulness to Lancia over the years. Its aim is to reinforce the ties of sympathy and cordiality between the members of the House of Lancia.

Article 2. All motorists who have purchased at least six new Lancia cars during any period are eligible for membership.

Article 3. Applications for membership must be addressed to Lancia Hi. Fi., Via Vincenzo Lancia 27, Torino, via the local distributor. They must be accompanied by documentation proving both the date of purchase of the first Lancia model, and the number of cars owned. In the absence of other documents, a declaration of the Lancia distributor from which the cars were bought will be sufficient.

Article 4. A membership card with a photograph of the owner, a radiator badge and a lapel badge will be issued to all Members.

Article 5. The radiator badge will be engraved with the initials of the owner and the year when he purchased his first Lancia model. Stars corresponding to the number of Lancia cars owned will be attached to the badge (white stars for one car, blue for five and red for ten).

Article 6. Those members who own more than one Lancia can request another radiator badge or badges, which will be supplied on payment of Lire 1000 each.

Article 7. The Hi. Fi. badge is assigned to the person, and therefore if his car is sold the badge must be removed and mounted, together with the additional star, on the new Lancia he buys.

Article 8. The Hi. Fi. badge may not be attached to any car of another make, and therefore any member who eventually does not have at least one Lancia car must return his badge directly to the Company, or to the distributor. It will be reconsigned to him when he buys a new Lancia model.

Article 9. The President of Hi. Fi. will be, by right, the Member who, or whose immediate family, has possessed the greatest number of Lancia cars.

Article 10. Lancia Hi. Fi. has its headquarters at the Company Offices in Torino, Via Vincenzo Lancia 27.

28 AFRICAN NOTES

After five weeks travel and investigation in the dark Continent, whilst the moon over the Sahara shining through the windows lightens the darkness of the aircraft cabin, instead of counting the famous sheep before falling asleep, I account for the African States which will attain independance this year.
In accordance with the established programme, the year began with Cameroon and Togo which had been administered by the French. At the end of June Somalia, until now under Italian Administration, will follow; and on 1st October Nigeria, one of the British Colonies, will become the largest independent African State.
Along its way the programme was intensified by the addition of the Belgian Congo which becomes independent, together with British Somaliland, on 30th June, and the latest information is that Great Britain has promised Sierra Leone its liberty within a year.
I think the list is complete. In any case it is now clear that, within a few years, the wise British policy will bring independence to Kenya, Uganda and Tanganyika, and all Africa will then be held by the Africans; with the exception of Portuguese Angola and Mozambique, of the Rhodesias and Nyassaland, and of South Africa.

32 THROUGHOUT THE WORLD

The prestige of the name «Lancia» is traditional both at home and abroad. The owner of a Lancia has always been considered to be a man of taste, but until lately the number of cars with the famous badge to be found abroad was restricted by the production.
Today the privileged are no longer a small minority, as these last few years have seen a happy increase in exports. The figures we publish on page 33 justify, and are in turn justified, by our participation at the most important world exhibitions.
The illustrations:
Rome. A new branch is being built at km. 6 on Via Salaria.
Geneva. Our stand at the 30th Salon de l'Automobile where the Flaminia Convertible was presented.
New York. The stand of our distributor, Max Hoffman, at the Motor Show.
Milan. A semitrailer on our Beta model, in service at the Malpensa International Airport.
Amsterdam. The Lancia presentation at the 42nd Salon of Amsterdam.

34 FASHION

Portofino, Palm Beach or Punta del Este. A fast car, two pretty girls... a splash of red, of blue, of yellow. The picture is more or less always the same: the sun, the sky, the sea; houses, little shops, a café. And the men... and the women.
And the women... even against the backcloth of sky and sea, of gaily colourwashed houses; even with a super sports car holding the stage, the two girls are «in tone». Truly elegant, neither» overdressed» nor «underdressed».
From time to time, in these pages, we shall talk of the various aspects of elegance, and today, with summer around the corner, let us discuss colours, and their importance which varies with different surroundings. In the snow, for example, black is the most «violent» while white is the most «noisy»

colour on a sundrenched beach. The importance of colours changes with latitude, season and light, and the elegant woman must remember at least three essential elements when choosing: her natural colouring, the colour of her surroundings, and the season and the time of day when she will dress in the colour chosen.
Every place has its characteristics, colours and light. What would be elegant in Capri can be quite the opposite in Acapulco, and perhaps this is why so many women who buy their summer wardrobe in town before leaving find it necessary to substitute most of it once they arrive at their seaside destination. Why the clothes which seem attractive in town often seem ridiculous at the seaside.
Every woman must find her solution to the problem, and the result will be the indication of her dress sense and of her personal elegance.
There is a photograph on page 35 which, it is hoped, illustrates how colours should be used. There are the red sports model, two dark-haired girls, and the city of Florence as a background. All in the tenuous light of early morning. There is the splash of red, of blue, of yellow.
Now it is the turn of our gentle readers, wherever they go this summer, to paint the scene with their colours, with their story.

36 SPORT

FORMULA JUNIOR. Giancarlo Baghetti at the wheel of a Lancia Dagrada won the Vigorelli Trophy at Monza on 25th April: 259 kms. at an average speed of 161.945 kph. This car, constructed by Angelo Dagrada uses the Appia engine and gearbox which, with a special head and two double-barrelled carburettors, gives 87 HP at 6500 r.p.m. Maximum speed of the Lancia Dagrada is more than 200 kph! Another Appia formula junior was constructed by Luigi Facetti and, with his son Carlo driving, it broke the lap record during pre-race trials.

GRAN TURISMO. In this category, in the 1500 c.c. class, the Appia GTE Zagato gained numerous successes. Among the most recent are:
— Enrico Zuccari in the Venturi Trophy: 1st in class;
— «Cariacca» in the Coppa Riviera di Ponente race: 1st in class and second overall;
— Visocchi in the Napoli-Cappella dei Cangiani mountain race: 1st in class;
— Doretti in the Stalivara-Boscochiesanuova race: 1st in class;
— Dacrema in the Castellarquata-Vernasca race: 1st in class.

REGULARITY TRIALS. The Appia Saloon won the 1001-1150 c.c. class in the Mobilgas Economy Run, run in five sections between 3rd and 7th June. Driving the Appia, Borghesio-Thellung averaged 16.86 kilometres per litre of fuel.
The four Appias which started all arrived in the first four positions, confirming the victory of last year. It is interesting to note that the consumption of the Appia Saloon has progressively diminished in the last three Mobilgas runs, and that the differences in consumption between the four Appias in the last run were only small fractions of a litre.

CYCLING! Some Appia Lusso models with specially built bodies followed the Philco and EMI teams in the Giro d'Italia, brilliantly climbing the Col du Gavia at the maximum speed imposed by the racing cyclists, whilst most of the other cars fell by the wayside... with radiator trouble.
The cycling champion Fiorenzo Magni, who is the Philco team Manager, is also the Lancia distributor at Monza.

38 INDUSTRIAL VEHICLES

In the illustration on page 36 we present two special bodies on the «Esatau 703» tractor with semitrailer. The first vehicle was built for the Turin Milk Centre by Vignale from a design by Michelotti: the second is designed for the transport of cement.

38 ROME: CONCOURS D'ELEGANCE

As it does every year, the Italian paper «Motor» organized the Concours d'Elégance in Rome on 28th and 29th May.
Lancia participated with all its Appia and Flaminia models, and the Flaminia Convertible Touring won the most important prize of the meeting: the Cup of the President of the Republic. A referendum among the public also recognized the Flaminia Convertible as the «Most beautiful, elegant and harmonious car at the meeting».
The other Lancia models also received important prizes.
Two motorbuses with monocoque bodies and Lancia 703 mechanical parts, destined for service in the capital, greatly interested the public. They were part of a group of 229 Lancia vehicles which the Rome Municipality has ordered to satisfy the exigencies of the Olympic Games.

IN DIESEM HEFT:

1

Der Verwaltungsrat der Gesellschaft Lancia hat die Generaldirektion derselben dem Prof. Dr. Guido Calbiani, der bisher wichtige Posten von technischer und verwaltungsmässiger Verantwortlichkeit bei grossen nationalen Unternehmen der Mechanik und der Eisenindustrie innegehabt hat, anvertraut.
Unsere Zeitschrift heisst den neu ernannten Generaldirektor herzlich willkommen! Wegen seiner weitläufigen Erfahrung und seiner besonderen wissenschaftlichen Vorbereitung konnte wirklich keine bessere Wahl für die Stelle der Generaldirektion getroffen werden.
Die Ernennung Dr. Calbiani's reiht sich in die Tradition der hochwertigen Berufsvorbereitung, die von je her alle Leiter des Lancia-Werks ausgezeichnet hat, würdig ein.

2 DIE GESCHICHTE DES LANCIA-WERKES

Eine ausführliche und vollständige Geschichte des Lancia-Werks ist bisher nie geschrieben worden; doch scheint uns die Veröffentlichung dieser Zeitschrift wie geschaffen dazu.
Wir werden zu gegebener Zeit die einzelnen hierin veröffentlichten Artikel erweitert und dokumentiert zu einem Band vereinigen.
Die unleichte Aufgabe, den Werdegang und die Schicksale des Lancia-Werks niederzuschreiben, haben wir dem bekannten Journalisten und Historiker des Automobilwesens, Ferruccio Bernabò, anvertraut.

Für gewöhnlich nimmt man an, das Lancia-Werk sei 1907 entstanden. In Wirklichkeit jedoch war es am 29. November 1906 gewesen, dass Vincenzo Lancia und Claudio Fogolin vor dem Notar Ernesto Torretta die Gesellschaft «Lancia & Co.» formell gründeten. Lancia und Fogolin waren einige Jahre früher, als beide bei Fiat arbeiten, miteinander bekannt geworden.
Geboren am 24. August 1881 zu Fobello im Hohen Sesiatal, verbrachte Vincenzo Lancia einige Studienjahre in Turin, trat dann als Buchhalter bei der «Fabbrica di Velocipedi e Vetture Automobili Giovanni Ceirano» ein: Vincenzo's Vater besass in Turin am Corso Vittorio Emanuele, 9, ein Haus, in dem er mit der Familie zu überwintern pflegte; im Haushof besass Giovanni Ceirano die oben genannte Werkstatt, von welcher der junge Student so unwiderstehlich angezogen wurde, dass er die Studien aufgab und sich dort offiziell als Buchhalter beschäftigte, aber wahrscheinlich mehr um die Zeichnungen und Projekte des dort tätigen Ing. Aristide Faccioli kümmerte.
Unser grösster Historiker des Automobilwesens, Graf Carlo Biscaretti di Ruffia, beschrieb den jungen Lancia als einen ausgesprochen tüchtigen Fachmann auf mechanischem Gebiete: seine weitschauenden Kenntnisse des Motorfahrzeugs riefen grösstes Aufsehen bei allen damaligen Sachverständigen hervor. Er wurde geradezu als Wundertäter in der Feststellung und Reparatur der damals vereinzelt in Turin umlaufenden Motorfahrzeuge angesehen. Sein Ansehen wuchs derart, dass Giovanni Agnelli, der das Fiat-Werk im Jahre 1889 gegründet hatte und ein Jahr später die Werkstatt Ceirano's ankaufte, zusammen mit Faccioli auch den jungen Vincenzo zu sich nahm.
Als Zwanzigjähriger war er schon Leiter des Kollaudierungsabteils bei Fiat.
Beim Aufkommen der Autorennen stellte Fiat eine überaus starke Rennmannschaft aus seinen besten Kollaudierern zusammen: Lancia, Nazzaro, Cagno und Storero.
Vincenzo Lancia's Rennlaufbahn begann 1900 in Padua, wo er siegreich einen 6 HP Fiat fuhr und er beschloss sie zehn Jahre später in Modena mit einem Meilenrekord von über 113 Mittelgeschwindigkeit und zwar auf einem von ihm gebauten Lancia-Wagen. Über diese Zeitspanne jedoch sprach Lancia später ungern trotz der dabei eingebrachten Ehren und Lorbeeren: vielleicht aus Bescheidenheit, vielleicht auch deswegen, weil er später als Industrieller das Heimweh nach jener Sporttätigkeit seiner Jugendjahre unterdrücken wollte.
Kehren wir nun zum Jahre 1906 zurück: Lancia und Fogolin verfügten über ein kleines Kapital, klare Ideen und viel guten Willen. Sie teilten unter sich die Arbeit: Lancia übernahm den technisch-produktiven Teil, Fogolin den Verkauf und die Verwaltung. Noch gegen Ende desselben Jahres pachteten sie eine Werkstatt an der Strassenkreuzung via Ormea - via Donizzetti. Nichts mehr ist heute von dieser engräumigen aber historischen Werkstatt übriggeblieben – man denke, dass man beim Ausfahren des ersten Lancia-Wagens die Eingangstür mit Hackenschlägen niederreissen musste! Ein Photobild von der Werkstatt ist auf Seite 5 wiedergegeben.
Die Schutzmarke «Lancia» wurde vom damaligen Freund Vincenzo's, Biscaretti di Ruffia, gezeichnet; dieser berichtet darüber: «... mein Freund wurde von der einfachen und markanten Geometrie der Marke beeindruckt und rief aus: ... vortrefflich! Name, Fahne und Lenkrad: da haben wir alles!».

7 IN CHIVASSO SCHAFFT MAN FÜR DIE ZUKUNFT

Ein zu strenger Winter hat die Grundgrabungen und Vorbereitungsarbeiten zum Bau des neuen Lancia-Werkes etwas behindert, doch der Frühling trug dazu bei, die verlorene Zeit wieder einzubringen. Das Lackgebäude, aus drei Hallen von je 16 m Breite und 180 m Länge, steht schon mächtig da. Eine moderne, automatische Drysys-Anlage wird die Lackierung von 200 Einheiten pro Tag in einem unter leichtem Überdruck gesetzten Spritztunnel ermöglichen.
Die Unterbauten des neuen Pressenwerkes sind aus gewaltigen Eisenbetonblöcken gebildet und die Pressen selbst werden zum Teil eine Presskraft von über 1500 t erhalten. Auch eine automatische Packanlage zum Zusammenpressen der Blechausfälle in Ballen von je 70 kg wird in Unterbauraum des Pressenwerkes Platz finden.

8 LANCIA-VERSUCHSABTEILUNG

Die Versuchsabteilung übt auf die Männer, die darin einer schwierigen und delikaten Arbeit obliegen, einen derartigen Zauber aus, dass sie besonders in gewissen Augenblicken alle ihre Mühe vergessen. Wenn das erste Muster eines neuen Motors auf der Probebank zum Anlauf bereit liegt... wenn ein neuer Wagentyp zur ersten Probeausfahrt bereit steht... das sind die schönsten Augenblicke! Dann aber beginnt die wahre geduldsame Versuchsarbeit: nachprüfen, einstellen, rechnen, umändern, verbessern, bis man endlich nach mühevollem Studieren und Probieren vor dem endgültigen Fahrzeug dasteht. Aber das fertigstehende Musterfahrzeug ist aus Versuchsgründen zur Zerstörung bestimmt: der Motor kommt wieder auf die Prüfbank, die man in dem Falle besser Folterbank nennen könnte; Tag und Nacht wird er von den Motortechnikern überwacht und in seinem rasenden Lauf geregelt und erst nach 1000 und mehr Stunden wird er von der gewaltigen Anstrengung ausruhen dürfen. Der Wagen selbst wird etwas gelinder behandelt... einige zehntausend Kilometer Fahrt genügen für gewöhnlich, bei einer Tagesleistung von etwa 1000 km; bergauf und bergab, auf geraden und gekrümmten Strassen, über Stein und Staub rasen die Räder unermüdlich und das Fahrzeug gibt sein Letztes her... dann wird alles zerlegt und auf den Verschleiss geprüft.
So geht's weiter, Jahr für Jahr. Sobald die eine Arbeit beendet ist, geht es an eine neue. Ein nie stillstehendes Suchen und Versuchen: das ist unsere Versuchsabteilung.
Unsere Abbildungen:

Bild (Seite 9): Versuche über die Beanspruchung einer selbsttragenden Karosserie mittels eines elektrischen Widerstandsapparates.
Versuchsstudien über den Betrieb der Lenkorgane unter besonderer Berücksichtigung der Radschwingungen (shimmy).

Bild (Seite 10): Studien über die Beanspruchung einer aus Araldit-Kunstharz hergestellten Kurbelwelle.
Studien über die Torsionsschwingungen der Kurbelwelle für den 6-zylindrigen ESATAU-Motor, mittels elektronischer Instrumente.

Bild (Seite 11): FLAMINIA-Motor auf der Prüfbank zum Studium der Verbrennungsvorgänge.

12 DIE OLYMPISCHEN SPIELE

Rom hat am vergangenen 21. April sein 2713. Geburtsjahr gefeiert. Die ewige Stadt, versichern die Sachverständigen, habe in ihrem 3000-jährigen Bestehen schon allerhand miterlebt, sodass die Römer kaum einmal aus ihrer sprichwörtlichen Ruhe zu bringen seien.
Andere dagegen behaupten, was in fast 3000 Jahren nicht geschehen sei, werde in der Zeitspanne vom 28. August bis 11. September ds. J. geschehen: eine Unzahl von Menschen aus allen Weltteilen werde anlässlich der Olympischen Spiele Rom derart überfluten, dass man kaum noch werde atmen, geschweigedenn schlafen können.
Wir glauben, die Wahrheit wird wohl auch hier in der goldenen Mitte stehen. Allerdings sind schon heute die Verkehrszustände in Rom höchst bedenklich. Auch die Unterkunftsmöglichkeiten sind wenig aussichtsreich.
Was soll man also tun? Etwa auf das Miterleben der Olympischen Spiele verzichten, d.h. sich mit dem Fernsehen derselben begnügen? Wir schlagen vor: fahren Sie mit dem Auto nach Rom!
Trotz der Verkehrsschwierigkeiten kann man im Wagen schlafen und Lebensmittel und Gepäck mitführen. In den Zeltlagern um Rom kann man mit geringen Auslagen unter freiem Himmel und in frischer Luft schlafen, essen, sich unterhalten und dann wohl auch etwas sehen.
Jene dagegen, die den Anspruch erheben, mit dem Wagen bis zum Eingang des Stadiums zu fahren, in letzter Stunde ein bequemes Hotelzimmer zu bekommen, in den nobelsten Restaurants zu speisen, die werden sich nicht nur gehörig täuschen, sondern

CENTRO STORICO FIAT

auch unendlich langweilen, bis sie dann, in ihre Heimat zurückgekehrt, die Olympischen Spiele im Kino sehen werden.
Übrigens wird gerade dies recht bequem sein: kein Menschendrang, keine atemberaubende Hitze, keine engen Gassen noch stockende Strassen werden einem die Freude an den Spielen vergällen: es werden einem keine Römer im Wege stehen, während man dagegen nicht verlangen kann, dass diese bei dem Anlass etwa Rom verlassen, um etwa Platz zu machen, die es darauf abgesehen haben, während der Spiele sich in Rom herumzutummeln und zu unterhalten, an Ess- und Trinkgelagen teilzunehmen und die Sportveranstaltungen mitzuerleben.
Eines ist jedenfalls sicher: diese Olympischen Spiele in Rom werden alles eher als ein... Kinderspiel sein.

14 PHOENIX

In der ersten Nummer dieser Zeitschrift haben wir kurz auf das neue Lancia-Modell, das voraussichtlich gegen Jahresende erscheinen wird, hingewiesen. Die Ungeduld, mit der man darauf wartet, geht aus den vielen Zeitschriften und Zeitungsartikeln darüber hervor, allerdings wird dabei vieles aus der Luft gegriffen.
Auf Seite 15 zeigen wir das Modell, wie es in Wirklichkeit ist. Doch müssen wir für den Kameramann um Entschuldigung bitten, da er wohl aus Aufregung wegen der Wichtigkeit des ihm anvertrauten Dienstes gerade beim Knipsen ins Zittern geriet: das Bild fiel etwas verschwommen aus. Wir sind jedoch überzeugt, unsere werten Leser werden ohne grosse Schwierigkeiten das getreue Bild des neuen Wagens herausfinden können.
Wir wollen dabei die Leser auf die Probe stellen und ersuchen Sie, die auf beiliegender Karte gestellten Fragen zu beantworten.
Für diese ihre Zusammenarbeit im voraus dankend, versprechen wir ihnen, im nächsten Hefte die Resultate zu veröffentlichen in der Hoffnung, diese mögen sich grösstenteils der Wirklichkeit nähern. Dies würde den Erfolg, den wir vom neuen Wagen erhoffen, weitgehend bestätigen.

17 LIGURIEN

In diesem Hefte bringen wir den ersten Teil einer Reihe von Reiserouren in den verschiedenen Regionen Italiens. Auf Seite 17 finden Sie die erste Tour beschrieben: Ligurien. Überdies glauben wir unseren Lesern einen nützlichen Dienst zu erweisen, indem wir dabei auch die entsprechenden Lancia-Service-Stellen aufführen.

25 LANCIA HI. FI.

Bei der anlässlich des Genfer Salons abgehaltenen Pressekonferenz hat unser Handelsdirektor Dr. Della Seta das Abzeichen «Lancia Hi. Fi.» das den Lancia-treuesten Kunden vorbehalten ist, vorgeführt.
Herr G. A. Rivetti wurde bei der Gelegenheit zum Vorsitzenden des neuen Vereines ernannt: im Laufe der Jahre hat er nicht weniger als 712 Lancia-Wagen für sich und seine Familie erworben.
Bei demselben Anlass wurde den ältesten Lancia-Kunden das Abzeichen übergeben, unter anderen auch dem Karosseriemeister Pinin Farina, der unserem Hause sowohl als Kunde, als auch als Schöpfer der schönsten Karosserien nahe geblieben ist.
Diese Initiative ist in vollster Entwicklung begriffen und hat in Italien und im Auslande die erfreulichste Aufnahme gefunden. Ein eigenes Büro beschäftigt sich mit der Vervollkommnung der Organisation und der Koordinierung der Vereinstätigkeiten.
Der Vorsitzende des Hi-Fi-Vereines hat beschlossen, alle Mitglieder im kommenden Herbst zu einer Zusammenkunft in Biella einzuladen. Augenblicklich können wir die Einzelheiten des Programms nicht aufführen, doch ist es sicher, dass dieses Treffen nicht nur den Gästen freudige Überraschungen bieten, sondern auch die Beziehungen zwischen unserem Kunden enger gestalten wird.
Gelegentlich der von Herrn Ing. Gatta, einem der Lancia-Verkaufsagenten in Turin, eben in dieser Stadt organisierten Versammlung, wurden alten und getreuen Lancia-Kunden 76 Abzeichen übergeben. Dabei sprach der Vorsitzende Herr Rivetti hohe Lobesworte über die Gründung des Vereines aus. Er erzählte auch davon, wie er dazu kam, eine solch hohe Anzahl von Lancia-Wagen zu erwerben. Dann ging er über, von seinen Erinnerungen an das Entstehen des Lanciawerks, an seinen Freund Vincenzo Lancia und einige getreuen Mitarbeiter zu sprechen.
Schliesslich richtete er herzliche Grussworte an alle alten und neuen Hi-Fi-Freunde und sprach den Wunsch aus, die stets anwachsende Anzahl der Sternchen am Hi-Fi-Abzeichen möge die volle Befriedigung der Autofahrer über ihre herrlichen Lancia-Wagen zum Ausdruck bringen.
In der ersten Zeitschriftnummer wurde, zusammen mit der Ankündigung des neugegründeten Lancia Hi-Fi, auch die Abfassung der Vereinsstatuten, jedoch in unvollständiger Form, veröffentlicht; nun sind wir in der Lage, die Statuten vollständig wiederzugeben. Somit wird es den Lesern möglich, sich über ihre diesbezüglichen Rechte zu vergewissern und durch ihren Lancia-Vertreter ihren Beitritt zu erwirken.

DIE STATUTEN

1. Artikel - Der «Lancia-Hi-Fi» Verein einigt im Geiste alle Autofreunde die der Zeitdauer nach eine besondere Anhänglichkeit an Lancia gezeigt haben. Der Vereinszweck erzielt die Belebung der zwischen den Mitgliedern und dem Hause Lancia bestehenden Sympathieverhältnisse.

2. Artikel - Zum Beitritt sind alle Autofahrer berechtigt, die wenigstens 6 Lancia-Fahrzeuge, ohne Zeiteinschränkung, in fabriksneuem Zustand erworben haben.

3. Artikel - Die Anfragen um das Abzeichen bzw. den Beitritt werden über den zuständigen Lancia-Vertreter an Lancia Hi-Fi, Via Vincenzo Lancia 27 Torino gerichtet mit der Dokumentierung des Kaufdatums des ersten Lancia-Wagens und der Anzahl der erworbenen Fahrzeuge. In besonderen Fällen genügt die Bestätigung des zuständigen Lancia-vertreters, bei dem die Fahrzeuge erworben wurden.

4. Artikel - Dem neuen Mitglied wird eine Mitgliedskarte samt Photobild ausgestellt sowie ein Abzeichen für den Wagen und eines mit Stecknadel übergeben.

5. Artikel - Das Abzeichen für den Wagen wird die Namensinitialen des Mitglieds und das Erwerbsdatum des ersten Lancia-Wagens eingraviert tragen; überdies wird es soviel Sternchen aufweisen, als Lancia-Wagen vom Mitglied besessen werden (weisser Stern bedeutet einen Wagen, blauer Stern fünf Wagen, roter Stern zehn Wagen).

6. Artikel - Wer zur gleichen Zeit mehrere Lancia-Fahrzeuge besitzt, kann entsprechend viel Wagenabzeichen um je Lit. 1000. anfordern.

7. Artikel - Weil das Wagenabzeichen der Person zugewiesen wird, muss es beim Verkauf des Wagens abgenommen und an den neuen Wagen angebracht werden, wobei auch ein entsprechendes Sterchen beigefügt wird.

8. Artikel - Das Hi-Fi Abzeichen darf auf Fahrzeuge von anderer Marke angebracht werden; demnach wird der Fahrer, der etwa keinen Lancia mehr besitzt, das Abzeichen dem Lancia-Vertreter oder der Fabrik selbst zurückerstatten, bei einem neuen Lancia erwirbt.

9. Artikel - Vorsitzender des Hi-Fi Vereins ist jeweils von rechtswegen wer für sich oder seinen engsten Familienkreis die höchste Anzahl von Lancia-Wagen gekauft hat.

10. Artikel - Der Lancia Hi-Fi Verein hat seinen Sitz in Turin bei Lancia, Via Vincenzo Lancia 27.

28 AFRIKA-MOMENT

Nach der fünf Wochen lang gedauerten Forschungsreise im schwarzen Kontinent, befinde ich mich nun in dem gerade von Kano in Nigerien gestarteten Flugzeug, das vom Sahara-Mondschein überflutet ist, und versuche nicht durch das Zählen der berühmten Schafe, sondern der afrikanischen Staaten die im Laufe des Jahres die Selbstständigkeit erlangen werden. Nach einem festgelegten Programm haben schon Togo und Französisch-Kamerun den Anfang genommen; Ende Juni wird Italienisch-Somalien und am 1. Oktober Englisch-Nigerien, das der grösst afrikanische Staat sein wird, nachfolgen. Das Programm ist inzwischen erweitert worden: auch Belgisch-Kongo und Englisch-Somalien werden am 30 Juni ihre Selbstständigkeit erlangen.
Letzten Nachrichten zufolge hat England auch der Sierra Leone binnen eines Jahres die Freiheit versprochen.
Es ist nun klar dass im Laufe weniger Jahre England, auf Grund seiner erleuchteten Politik auch Kenia, Uganda und Tanganyika die Selbstständigkeit gewähren wird.
Dann wird ganz Afrika von den Afrikanern selbst regiert werden, mit Ausnahme von Angola, Portugiesisch-Monzambik, Rhodesien, Nyassa und Südafrika.

32 LANCIA IN DER WELT

Auch jenseits der Alpen und des Ozeans hat der Name «Lancia» seit jeher hohes Ansehen genossen. Der Besitzer eines Lancia wurde immer als... Feinschmecker angesehen, doch die Anzahl der in Umlauf stehenden Wagen war von den beschränkten Produktionsmöglichkeiten begrenzt.
Heute sind jene Bevorzugten nicht mehr eine kleine Minderheit: in den letzten Jahren hat die Ausfuhr der Lancia-Wagen einen starken Aufschwung erfahren. Auf Seite 33 führen wir die diesbezüglichen Angaben auf welche von unserer emsigen Teilnahme an den wichtigsten Automobil-Ausstellungen der Welt gerechtfertigt werden aber auch diese unsere Teilnahme rechtfertigen.
Zu unseren Bildern:
Rom: Bau der neuen Lancia-Filiale am 6. Km. der Via Salaria.
Genf: Lancia-stand am 30. Autosalon, wo das Flaminia-Kabriolect ausgestellt wurde
New York: Der Stand unseres Importeurs Max Hoffmann am dortigen Salon.
Mailand: Anhängerbus BETA für den Passagierdienst am Flugplatz Malpensa - Mailand.
Amsterdam: Lancia-Vorführung am 42. Autosalon.

34 DIE MODE

Portofino, Palm Beach, Punta del Este, ein rasender Wagen, zwei rassige Mädchen und einige Pinselstriche in rot, blau und gelb. Der Schauplatz ist mehr oder weniger immer derselbe: Sonnenlicht, Himmelbläue und Meereswogen; Häuser, Warenläden, ein Café, neugierige Männer und... ja, auch hübsche Mädchen.
Mit dem Himmel, oder dem Meere, oder einem glänzenden Sportwagen als Hintergrund, geben hübsche Damen immer die richtige Grundstimmung dazu. Ihre geschmackvolle Eleganz ist weder übertrieben reich noch zu einfach.
Der Sommer steht vor den Türen; plaudern wir daher über die Farben. Ob diese oder jene Farbe besser zutrifft, hängt überwiegend vom Hintergrund ab. Auf dem Schnee ist schwarz die hervorstechendste Farbe; am sonnigen Meeresstrande dagegen ist weiss die auffälligste Farbe. Die Wahl der Farben hängt auch vom geographischen Breitegrad, von der Jahreszeit und der Beleuchtung ab. Daher wird die elegante Dame bei der Farbenwahl etwa diese drei Umstände vor Augen halten: ihre eigene Naturfarbe, die Ortsfarbe und die Jahreszeit und Tagesstunde, wofür sie die Kleiderfarben zu wählen hat.
Jede Örtlichkeit hat ihre besonderen Farben und eine eigene Beleuchtung. Was in Capri elegant zu sein scheint, kann in Acapulco unelegant erscheinen. Tatsächlich verfehlen manche Damen beim Einkauf in der Stadt die Kleiderfarben und machen sich am Meere daneben lächerlich. Jede Dame muss ihre Lösung für die Modeprobleme finden und diese persönliche Lösung wird aufzeigen, ob sie Sinn hat für Eleganz im Allgemeinen und für ihre eigene Eleganz.
Das Photobild auf Seite 35 erläutert vielleicht besser als alle Worte wie die Farbenwahl auch in der Mode zu treffen ist. Das Bild stellt einen roten Sportwagen, zwei haarbraune Mädchen und die Stadt Florenz als Hintergrund im aufdämmrigen Morgenlicht dar. Wir überlassen es nun unseren verehrten Leserinnen, ihr farbenprächtiges Bild zu malen, wohin immer sie sich diesen Sommer begeben werden.

36 SPORT

Junior-Formel: Giancarlo Baghetti ist am 25. April in Monza auf Lancia Dagrada die Vigorelli-Trophäe gewonnen: Gesamtstrecke 299 km bei 161,845 km Stundengeschwindigkeit.
Dieser Wagen, von Angelo Dagrada hergestellt, ist mit Motor- und Getriebegruppe Appia ausgerüstet: die Frisur und der Einbau zweier Doppelvergaser verleihen dem Motor 87 PS bei 6500 U/min und eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h!
Noch ein anderer Junior-Wagen mit frisiertem Appia-Heckmotor, mit Carlo Facetti am Steuer, errang den Rundenrekord bei den Trainingsproben.
Gran Turismo: In der Klasse bis zu 1150 ccm haben die Appia-Wagen Zagato zahlreiche Siege eingetragen, u.a.: Enrico Tuccani Gewinner der Venturi-Trophäe - «Carioca» an absoluter 2. Stelle in der «Coppa Riviera di Ponente» - Hervorragend Visocchi im «Neapel-Capella dei Cangiani» Rennen, - Doratti im «Stallavena-Boscochiesanuova Rennen» und Oscrema im «Castellarquata-Vernasca Rennen».
Sparwettbewerb: Die Appia Limousine hat den Sieg der Klasse 1001 - 1150 ccm im Mobilgas Economy Run davongetragen: 5 Etappen, wobei Borghesio-Thellung einen Kraftstoffverbrauch von 1 ltr. je 16,86 km verzeichneten. Die vier beteiligten Appia errangen die ersten vier Plätze! Bezeichnend ist, dass in den letzten Jahren bei den jeweiligen Mobilgas Economy Runs der Kraftstoffverbrauch der daran beteiligten Appia merklich und beständig herabgesetzt wurde.
Radrennen: Anlässlich die diesjährigen «Giro d'Italia» waren die Lancia Appia, welche die Philco- und EMI-Mannschaften begleiteten, fast die einzigen Begleitwagen, die in der Etappe Trient-Bormio den Gavia-Pass in der von den Radfahrern bedingten Mindestgeschwindigkeit erstiegen, ohne wegen Motorerhitzung stecken zu bleiben. Technischer Leiter der Philco-Mannschaft war der einstige Rennmeister Fiorenzo Magni, der gegenwärtig Lancia-Agent in Monza ist.

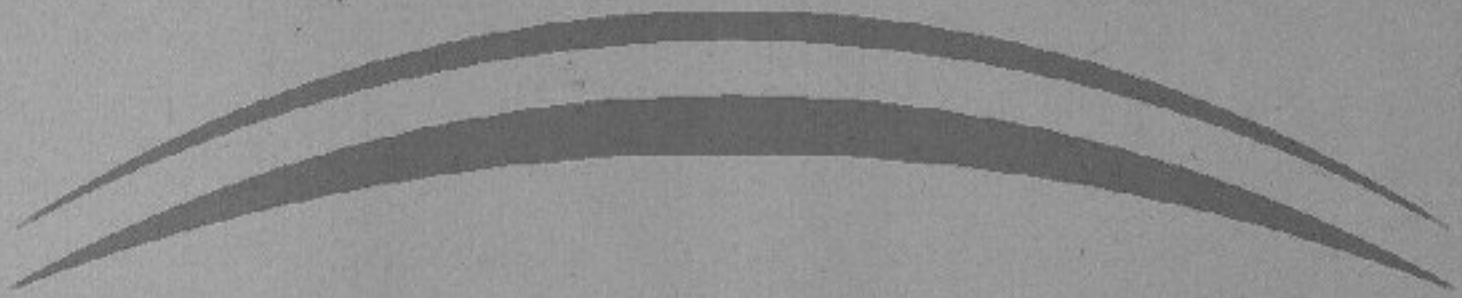
38 INDUSTRIEFAHRZEUGE

Die Bilder auf seite 36 stellen zwei Sonderausführungen von Aufbauten auf Fahrgestell Esatau 703 und dem Anhänger mit Zugmaschine Esatau 8 dar. Das erste Fahrzeug ist von der Karosserie Vignale nach den Zeichnungen Michelotti's für die Milchzentrale von Turin verwirklicht worden; das zweite ist für den Zementtransport bestimmt.

39 ELEGANZ-WETTBEWERB IN ROM

Wie alle Jahre, hat die Wochenzeitschrift «Motor» am 28. und 29. Mai ds. Js. einen Eleganz-Wettbewerb organisiert.
Lancia hat daran mit den Appia- und Flaminia-Modellen teilgenommen und das Flaminia-Kabriolect Touring hat die höchsten Auszeichnungen davongetragen: darunter den Preis des Staatspräsidenten. Auch die anderen Modelle haben Lorbeeren davongetragen; besonderes Aufsehen haben zwei Stadtbusse, Esatau 703, erregt: sie waren die ersten Exemplare der 229 in Auftrag stehenden Stadtbusse, die für den Einsatz anlässlich der Olimpischen Spiele vorgesehen sind.

STORICO



CENTRO STORICO FIAT

CENTRO STORICO FIAT

CENTRO STORICO FIAT

27 MARZO 1960
25 APRILE 1960

DUE VITTORIE SULLA PISTA DI MONZA..

DELLA **LANCIA DAGRADA** FORMULA **JUNIOR**

DI GIANCARLO **BAGHETTI**

CHE CONFERMANO L'ECCELLENZA DEL MOTORE APPIA