

7

LANCIA

CENTRO  
STORIA  
EFFICIENZA



# LANCIA

PRIMAVERA 1962

n. 7

PERIODICO DI INFORMAZIONE

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

DISTRIBUZIONE IN OMAGGIO  
Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

## Sommario

- Questa meravigliosa Appia
- Cresce la famiglia Flavia
- Ferruccio Bernabò  
Storia della Lancia: l'Augusta  
(sesto capitolo)
- Paul Frère, corridore e giornalista,  
ha provato la Flaminia "3C"
- Aldo Forinelli  
L'albero e il serpente
- La Lancia nel mondo: notizie
- Guizzardo Rondinini  
La centrale elettrica di Chivasso:  
16000 KVA di potenza
- La Lancia nel mondo
- F. D.  
Le preziose acqueforti di Giovanni  
Battista Piranesi
- Walter Honegger  
Serena operosa Linda Helvetia
- Piero Freccobaldi  
Il mio Rallye di Montecarlo
- Alleggerire irrobustendo  
Da Balzano: un nuovo forno per il  
trattamento termico delle leghe di  
alluminio
- Guido Alberto Rivetti  
Si vince anche sapendo rinunciare
- Davide Giovanni Cravera  
La Galleria Sabauda di Torino
- Uomini della Lancia
- Mario Bencini  
Perché inossidabile
- Cerchiamo di formare il guidatore  
perfetto
- Emilio Pucci  
Nell'era dei jets la linea "Tre V"

Responsabile: SANDRO FIORIO

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

Realizzato da  
SERVIZIO STAMPA LANCIA

Impaginazione e stampa a cura di  
ORGANIZZAZIONE SANGUINETI  
Pubblicità e Stampa Torino

CENTRO  
STORICO  
FIAT



# CENTRO STORIE FIAT

## Questa meravigliosa APPIA

*L'Appia entra nel suo decimo anno di vita: possiamo essere lieti e orgogliosi di questo nostro modello perennemente giovane, cui la clientela continua a rivolgersi con piena fiducia, con affetto, diremmo. Perché se è dalla primavera del 1953 che — attraverso le tre serie — l'Appia continua ad essere prodotta senza accusare flessioni nella richiesta del mercato, ciò significa che si tratta davvero di una vettura sana, vitale e — oseremmo dire — perfetta.*

*I cortesi nostri lettori ci vorranno dunque scusare (e del resto sono tanti, tra essi, i fedelissimi dell'Appia!) se dedichiamo un po' di spazio e di tempo a questa nostra creatura prediletta, il cui ciclo è ancora lontano dall'esaurirsi.*

*Come abbiamo accennato, l'Appia è nata nel lontano 1953, sorella minore dell'Aurelia e diretta discendente dell'Ardea. Il suo motore, della classica cilindrata di 1100 cmc circa, sviluppava nella prima serie 38 CV, e la vettura raggiungeva i 120 orari, con una esemplare sobrietà di consumi. Tre anni dopo, usciva la I<sup>a</sup> serie, che si differenziava dalla precedente per la carrozzeria modificata, specie nella parte posteriore; per l'interasse allungato e per alcune altre migliorie meccaniche, tra cui la maggiorazione della potenza del motore (43,5 CV), che consentiva una velocità massima di 128 km-ora. Nel 1959, infine, la III<sup>a</sup> serie, con carrozzeria ulteriormente modificata e ammodernata, motore di 48 CV e velocità di 132 km-ora.*

*Attraverso questa evoluzione, l'Appia è così arrivata all'elevatissima efficienza che tutti conoscono. Essa è oggi, nella produzione mondiale, forse il solo modello di lusso nel settore delle cilindrato ridotte, "di lusso" per l'accuratezza delle finizioni, per la qualità dei materiali e degli accessori impiegati, per il comfort, per la signorilità della linea. Nell'uso, è invece singolarmente economica: consuma poco e non ha mai bisogno di nulla.*

*Tra i tanti suoi successi, ci limitiamo a ricordare le vittorie nei Mobil Economy Run italiani del 1959, 1960 e 1961; la prova di durata (161 mila chilometri) del 1957; il raid Torino-Mosca-Milano (il ritorno di 3035 km percorso alla media di 89 orari); i titoli di campione d'Italia della classe 1150 Gran Turismo negli anni 1959, 1960 e 1961 e il Trofeo della Montagna 1959; le vittorie della "Junior" Dagrada con motore Appia potenziato. Ecco perché siamo così affezionati a questa meravigliosa Appia.*



Finito di stampare il 13-3-1962 presso le Industrie Grafiche C. Zeppegno - Torino

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

#### In questo numero:

quadro del pittore Quagliano (6); fotografie di Arte e Colore - Milano (19); Attual Foto - Bologna (45); Celso - Lodi (25); Chiesa - Torino (4-13-20-21-22-44); Chamon - Torino (46-47-48-49-50); Foto Giovetti - Novara (25); Fernand Roussier - Bern (34); Photo Erpé - Nice (37-38-39); Foto Salom-Nacou (19); Photo Erwin A. Sautter-Mürren (35); Moncalvo - Torino (15-24-54-55); Ist. Foto Alpina "V. Sella" - Biella (43); Rampazzi - Torino (26-27); Vaghi - Parma (25); Zeppegno - Torino (copertina 2-4-23-29-30-31-32).

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



STORICO

LANCIA



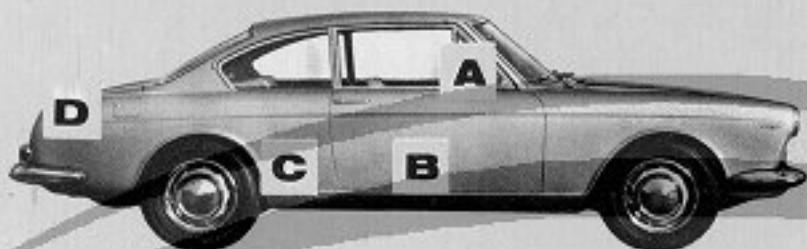
SALON  
NATIONAL  
DE L'AUTO  
GENEVE  
15-25 MARS

CRESCE LA FAMIGLIA

*Flavia*

**COUPÉ · CONVERTIBILE · SPORT**

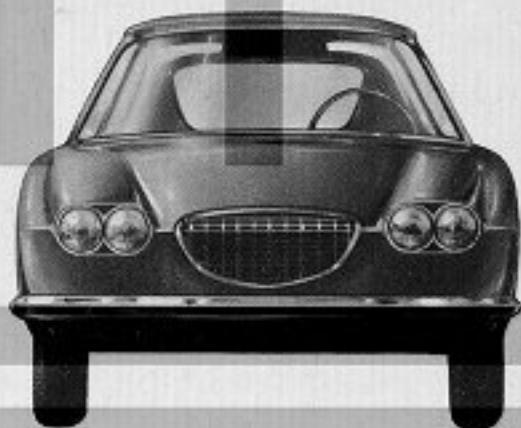
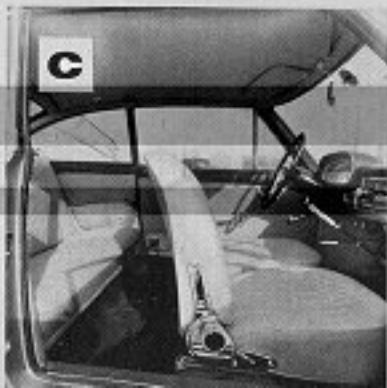
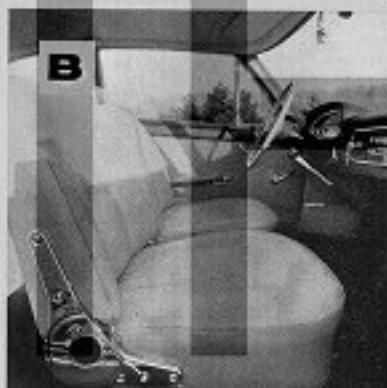
A poco più di un anno dalla sua nascita, la Flavia si arricchisce di tre nuove versioni: il Coupé già presentato nello scorso autunno al Salone di Torino, la Convertibile e la Sport, rispettivamente con carrozzeria Pininfarina, Vignale e Zagato. Viene insomma rispettata la tradizione Lancia degli ultimi anni, che vuole, per ogni modello fondamentale, una differenziazione di tipi derivati, venendo così incontro alle più svariate esigenze del mercato. La berlina normale Flavia ha del resto dimostrato così positive qualità meccaniche e funzionali da giustificare ampiamente il potenziamento del motore per le versioni speciali, e il conseguente incremento delle prestazioni. Come il Coupé, infatti, la Convertibile e la Sport sono equipaggiate con il motore a due carburatori che, anche in virtù di altri ritocchi, raggiunge la potenza di 90 CV; l'interasse è di m 2,65. Nella impostazione delle tre nuove carrozzerie, la Lancia ha tenuto conto della necessità di separare in modo netto le rispettive destinazioni d'uso; il Coupé come vettura di particolare confort; la Convertibile per la sua fisionomia giovanile, la Sport per le caratteristiche definite dal nome stesso.



IL COUPE FLAVIA IN ALCUNI SUOI DETTAGLI

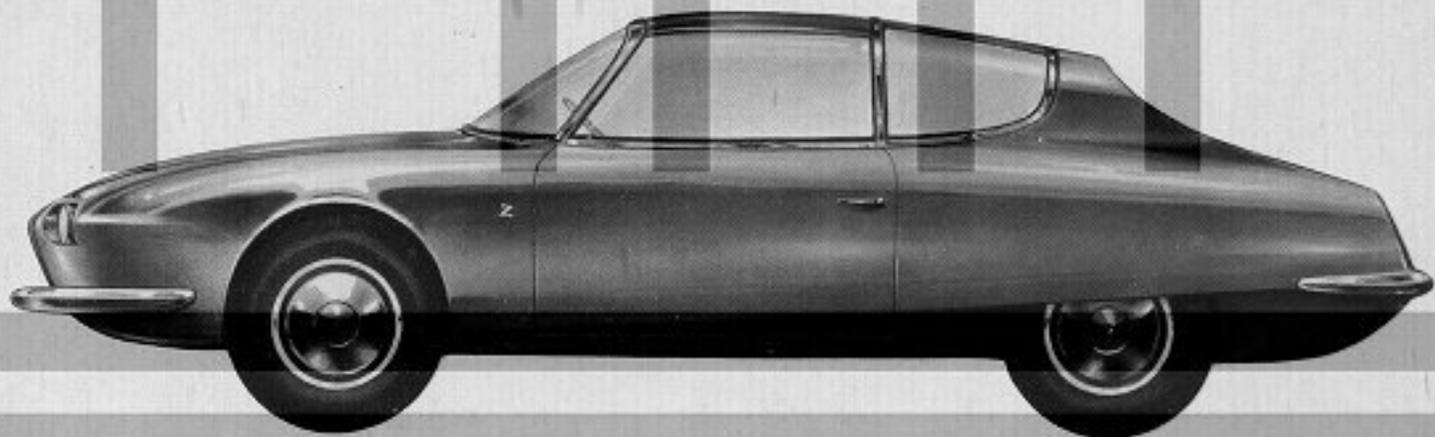


In queste fotografie sono messi in evidenza alcuni dettagli pratici realizzati sul Coupé Flavia. Osserviamo, sopra, lo speciale dispositivo Keiper di regolazione singola dei sedili anteriori: azionando la levetta, si ottiene la rotazione dello schienale in avanti o indietro fino ad appoggio sul sedile posteriore; un secondo pomello consente al guidatore di bloccare l'inclinazione nella posizione desiderata. Inoltre, è possibile ribaltare completamente in avanti lo schienale per facilitare l'accesso al sedile posteriore, mentre rialzando lo schienale stesso, questo si arresta automaticamente nella posizione primitiva. In basso: il volante e la plancia portastrumenti, i posti anteriori e il comodo sedile posteriore (il Coupé Flavia è veramente un "quattro posti") e l'ampio vano portabagagli.





Siamo spiacenti di non poter pubblicare fin d'ora una completa documentazione fotografica delle due inedite versioni Flavia Convertibile e Sport, ma al momento di andare in macchina i nostri carrozzieri stavano ancora ultimando i prototipi, e non ci hanno concesso, neppure per qualche minuto, di fotografare le vetture. D'altra parte, il Salone di Ginevra non può attendere né loro né noi della Rivista Lancia. Ci auguriamo comunque che i bozzetti che pubblichiamo diano un'idea abbastanza precisa della linea, dell'impostazione estetica di queste nuove Flavia; entrambe hanno il motore da 90 CV con due carburatori e il comando del cambio a leva centrale.



**"AUGUSTA TAURINORUM"**

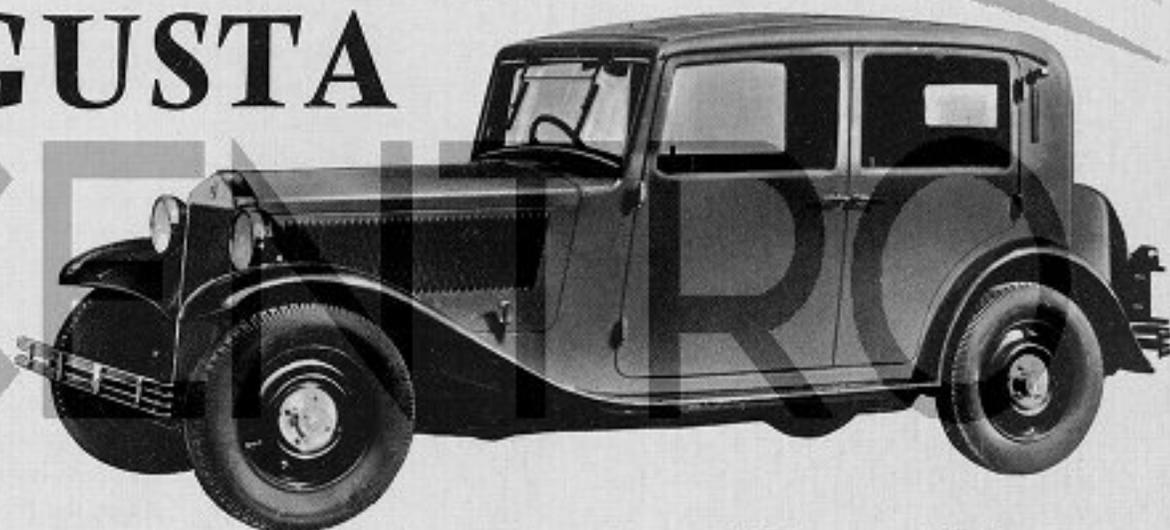
CON IL NOME ROMANO DELLA SUA CITTÀ,  
VINCENTO LANCIA  
VOLLE BATTEZZARE LA BELLA, AGILE VETTURA  
CHE DOVEVA DIVENTARE FAMILIARE SULLE STRADE  
NELLA PRIMA METÀ DEGLI ANNI TRENTA.

QUALE MIGLIORE AMBIENTAZIONE PER L'AUGUSTA,  
DI UNO DEI PIÙ CLASSICI SCORCI  
DELLA TORINO SIGNORILE E ROMANTICA:  
PIAZZA SAN CARLO E LA VECCHIA VIA ROMA?



*V. Quaglia*

# AUGUSTA



## MODELLO ECONOMICO DI LUSO

FERRUCCIO BERNABÒ

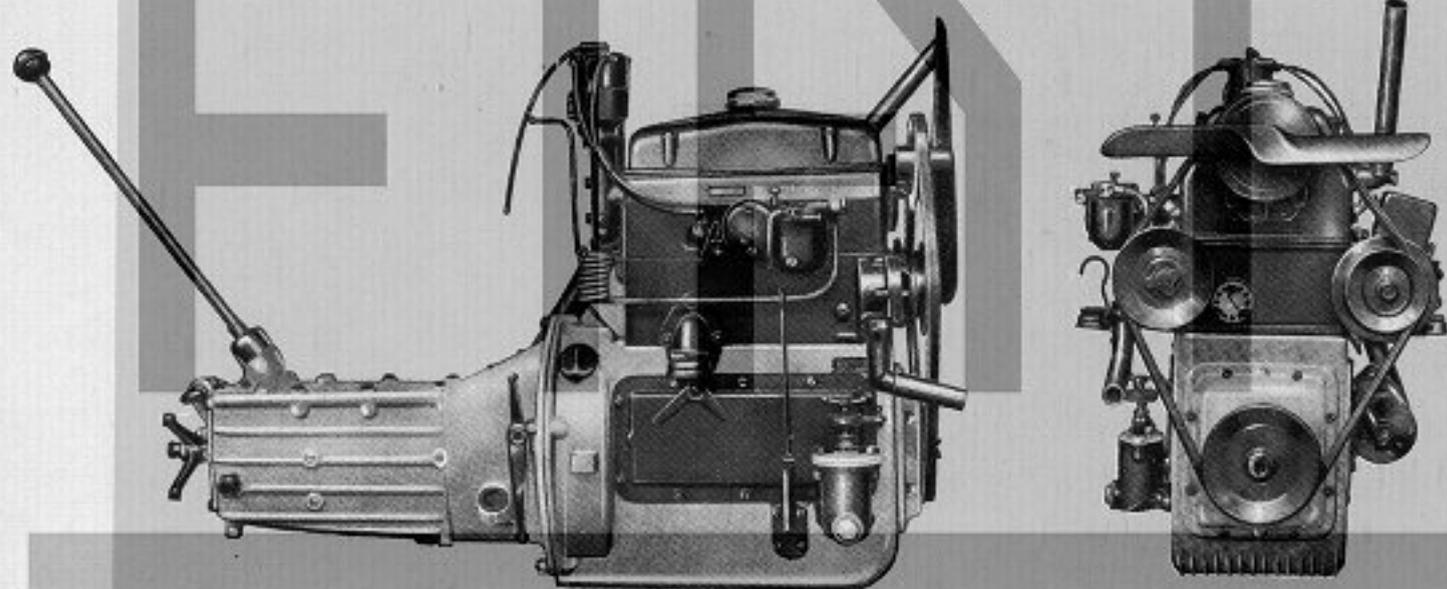
La Lancia era stata fondata alla fine del 1906, e già l'anno successivo usciva la prima vettura, capostipite di una lunga stirpe famosa, di cui citiamo, tra gli altri, la "Theta", la "Triakappa", i veicoli militari della prima guerra mondiale, poi la celeberrima "Lambda" — modello che forse più di ogni altro ha contribuito all'evoluzione della tecnica automobilistica, — le otto cilindri "Dilambda" e "Astura", la classica "Artena". Arriviamo così alla sesta puntata di questa piccola storia della Lancia, alla brillante, leggera, economica "Augusta", che ha visto la luce sul finire del 1932.

Il modello Augusta, presentato tra la fine del 1932 e il principio del '33, segna il definitivo ritorno della Lancia alla carrozzeria portante. Sulle Dilambda, Artena e Astura, nonostante gli ottimi risultati ottenuti con il sistema inedito della struttura portante (per carrozzeria "torpedo") introdotto sulla Lambda, Vincenzo Lancia aveva preferito scegliere la soluzione del telaio separato — sia pure di particolarissima concezione, come abbiamo visto nel precedente capitolo, — in vista di due considerazioni: il non ancora risolto problema di dotare di carrozzeria portante tipo guida interna, modelli che la clientela avrebbe sicuramente voluto in edizione chiusa, di rappresentanza, e la possibilità, tornando al telaio separato, di consentire la costruzione di carrozzerie speciali, cosa che in quegli anni era di gran moda.

Tuttavia, il gusto e le necessità degli automobilisti erano di rapida evoluzione, così come da parte della tecnica e delle fabbriche si registravano rapidi progressi. Dopo la grande crisi economica mondiale scoppiata attorno al 1930, rivelatrice di nuove realtà e di nuove dimensioni sociali, anche nei prodotti di destinazione strumentale si dovevano in breve verificare altri orientamenti, sia da parte della clientela che da parte dei produttori. Le fabbriche europee di automobili scoprirono in quegli anni la vettura "utilitaria" (la definizione è coeva). La Lancia non si era fin'allora dedicata alla produzione di massa, né sarebbe stato il caso di mutare all'improvviso gli indirizzi industriali dell'azienda, che aveva potuto superare benissimo gli anni della crisi proprio grazie al tipo di produzione, relativamente limitata nella quantità ma qualitativamente di altissima classe. Tuttavia l'idea di preparare una vettura di dimensioni limitate affascinava da tempo Lancia e i suoi collaboratori. Nel 1930, l'ufficio tecnico cominciò ad occuparsi del problema, a tracciare i primi disegni. Due anni più tardi i primi esemplari sperimentali dell'Augusta avevano già all'attivo parecchie decine di migliaia di chilometri. Forte dell'esperienza della Lambda, considerando una standardizzazione del nuovo modello, il suo ingombro e peso limitato, Lancia non esitò a decidere il ritorno alla carrozzeria portante, ma con struttura "guida interna". Che doveva essere la prima costruita al mondo.

Ma non era soltanto questa la novità costruttiva dell'Augusta, numerose essendo anzi le innovazioni, magari di dettaglio ma importantissime nella storia della tecnica automobilistica. Ricordiamo la sospensione anteriore, sempre del tipo a ruote indipendenti e con molli elicoidali racchiusi in foderi verticali, secondo il notissimo sistema brevettato Lancia, adottato fin dalla Lambda, ma con ammortizzatori a frizione incorporati; la sospensione posteriore a balestre fulcrate all'avanti su "silentbloc" e dietro su biscottini a perni su rulli (cioè senza necessità di frequenti lubrificazioni), la ruota libera comandabile dal posto di guida. Il motore, di 1194 cmc, era ancora a quattro cilindri disposti a V debolmente aperto, erogante la potenza di 35 cavalli a 4000 giri minuto. Altra novità, l'albero di trasmissione con giunti a dischi flessibili anziché a cardano; inoltre i freni a comando idraulico, che la Lancia fu tra le prime fabbriche europee ad adottare. La sua velocità massima era di 105 chilometri orari.

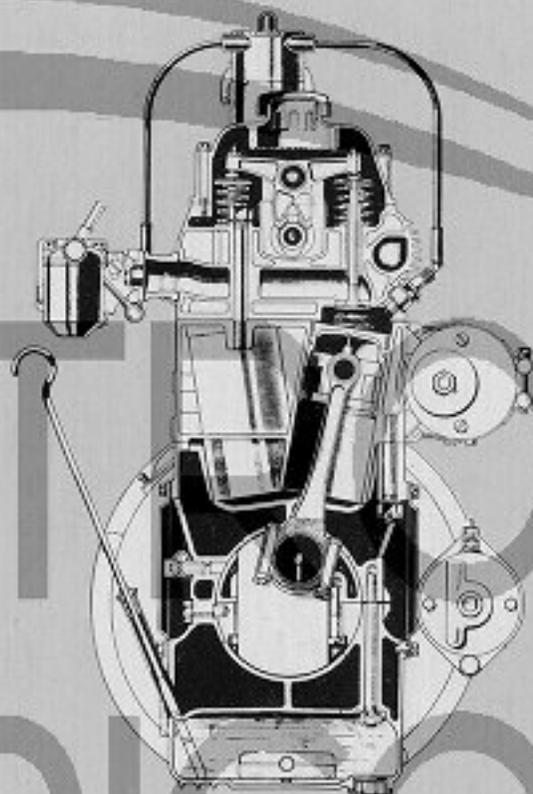
Ritorniamo per un momento alla carrozzeria portante. Lo scopo, ovviamente, era di conferire alla vettura la massima rigidità torsionale rimanendo in un peso ridotto. Ma il limitato ingombro longitudinale previsto per il nuovo modello, che Lancia, con piena ragione, voleva a quattro porte, determinava una larghezza di queste ultime piuttosto esigua, creando quindi una certa difficoltà soprattutto per l'accessibilità al sedile posteriore. Nacque così l'idea di cernierare le porte in posi-



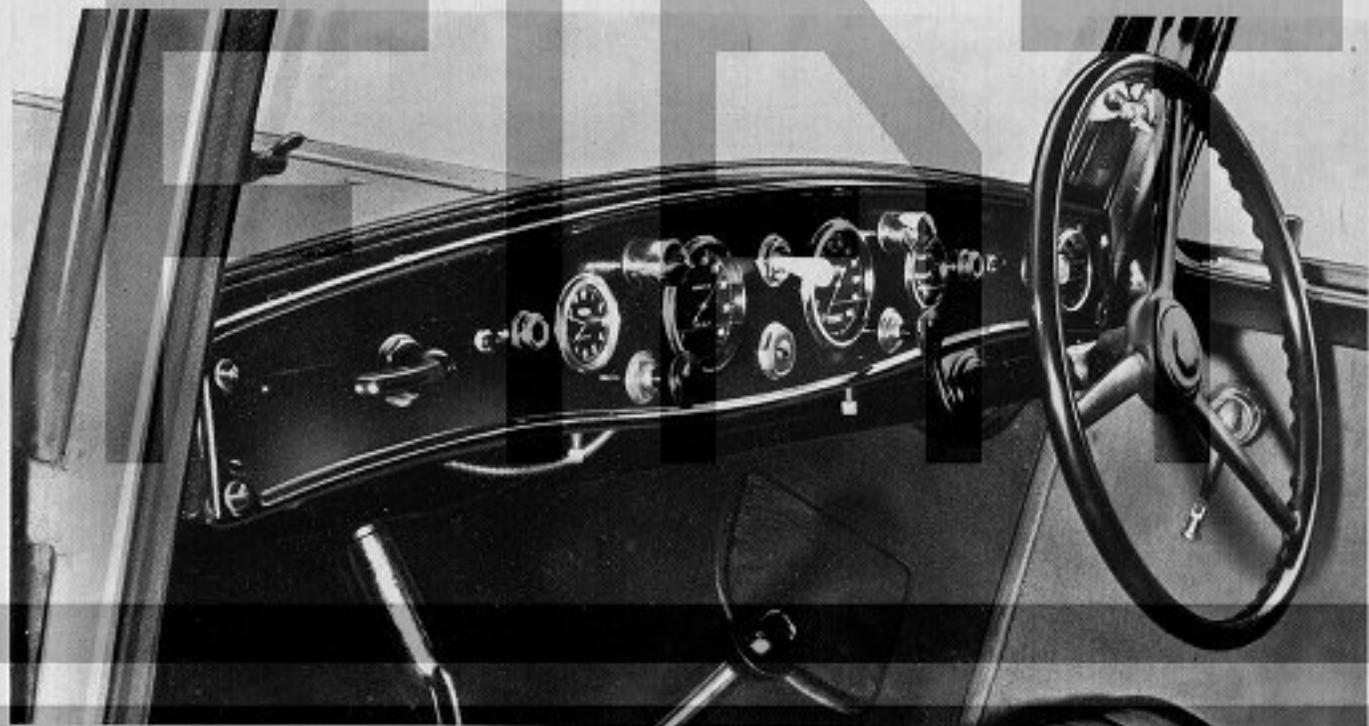
zione opposta l'una all'altra, e di abolire il tradizionale montante centrale, secondo una disposizione brevettata. Conciliare questa soluzione, veramente molto ardita, con la voluta rigidità della carrozzeria portante, rappresentava una grossa difficoltà, peraltro risolta abbastanza rapidamente e con piena soddisfazione.

Senonché, il particolare sistema di bloccaggio delle porte provocò un'azione da parte di una importante fabbrica americana di carrozzerie, che vantava brevetti di priorità. Non fu difficile dimostrare che i brevetti in parola erano invece posteriori a quelli presi dalla Lancia in sede di progettazione dell'Augusta. La stessa fine fecero altre rivendicazioni della Casa d'Oltreoceano sulla struttura del pianale della cassa-carrozzeria, e in particolare del tunnel centrale di irrigidimento con passaggio dell'albero di trasmissione, brevettato dalla Lancia fin dall'epoca della Lambda, parecchi anni prima.

La linea dell'Augusta, nitida, tesa, caratteristica per il cofano lungo e stretto, era moderna, piacevole per l'impressione di agilità che suggeriva. Vincenzo Lancia l'aveva voluta classica, e che ricordasse lo stile della Casa. Ma nei primi disegni aveva un aspetto assai più avveniristico, mentre addirittura rivoluzionaria è la forma che la vettura avrebbe avuto (non è possibile dire con quanta fortuna) se fosse stato realizzato il brevetto relativo a "vettura automobile con tre posti frontali" di cui riproduciamo i disegni in pianta



Il motore dell'Augusta, del quale osserviamo sopra lo spaccato trasversale, e nella pagina di fronte due viste, era un quattro cilindri a V stretto di 1194 cmc, con valvole in testa verticali. La potenza erogata era di 35 CV a 4000 giri/minuto. Sotto: il completissimo, armonioso cruscotto. Non sono poche le Augusta ancora oggi in circolazione, e queste vetture godono di alta considerazione tra gli amatori di automobili d'epoca.



23028  
245  
REGNO D'ITALIA  
MINISTERO DELLE CORPORAZIONI  
UFFICIO DELLA PROPRIETÀ INTELLETTUALE

Attestato di Privativa Industriale  
N° 321242

Si è visto dall'elenco di brevetti depositati al giorno 15/10/34 e dalla relazione concernente la domanda depositata, in esecuzione della legge, n. 2742 del 28/12/33, art. 15, che il giorno 27/10/34, al n. 321242, è stato depositato un brevetto di invenzione di cui il titolare è: SANTA S. S. FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO - I. A. L.

Il presente brevetto ha per oggetto un sistema di freni a tamburi, in cui i tamburi sono costituiti da un unico pezzo di metallo, e sono muniti di una superficie esterna liscia e verniciata di nero opaco.

Il numero di registrazione del brevetto è: 28.517.1334 A.

Il titolare di questo brevetto, nel nome del quale è stato depositato, è: FABBRICA AUTOMOBILI S. S. TORINO - I. A. L.

Un curioso, interessante brevetto Lancia dell'epoca dell'Augusta; si riferisce a una carrozzeria aerodinamica a tre posti anteriori e uno posteriore, con guida centrale. Ma in quegli anni il progetto era troppo ardito per poter venire realizzato industrialmente.

Fig. 1  
Fig. 2

28530  
334  
221

20/10/34

e in sezione: una forma così aerodinamica come neppure oggi si è ancora realizzata, se non sperimentalmente. Il brevetto in parola era stato depositato il 30 aprile del 1934, cioè quando l'Augusta era già arrivata alla seconda serie, ma dimostra quanto fertile di iniziative fosse Vincenzo Lancia.

Il quale, in quegli anni, si occupava ancora personalmente del controllo delle prove sperimentali, come ai bei tempi croici di via Petrarca. Ce lo ricordano decine di episodi. In quel diario prezioso che Battista Falchetto — uno dei principali collaboratori di Lancia, con cui abbiamo già avuto occasione di ricordare — ha cordialmente messo a nostra disposizione, leggiamo: « Sull'Augusta di esperienza, fu stabilito di adottare un comando idraulico dei freni, di costruzione inglese. Il signor Lancia, avendo dei dubbi sulla sicurezza di questo sistema specie quando, dopo una discesa, i tamburi sono molto caldi e potrebbero provocare una rapida evaporazione del liquido volle provare lui stesso la vettura.

Cominciò con una discesa velocissima da Superga a Sassi: tragitto breve che però confermò i suoi dubbi, perché terminata la discesa e percorsi ancora un centinaio di metri, il pedale andò a fondo corsa proprio a causa dell'evaporazione del liquido. Ancora una volta, il signor Lancia aveva visto giusto.

Per constatare se il difetto esisteva anche su altre macchine equipaggiate con pompe di identico tipo — continua il racconto di Falchetto — Lancia eseguì la stessa prova su una vettura americana, con lo stesso risultato. Entrambe le vetture avevano i tamburi-freno in acciaio. Si costruirono allora tamburi in alluminio, con fascia interna in ghisa: la prova sulla discesa di Superga diede esito ottimo, ma non altrettanto sul più lungo percorso del Moncenisio. Il signor Lancia si era quasi convinto ad abbandonare il sistema idraulico, quando, su nostro consiglio, decise di effettuare ancora qualche esperimento adottando tamburi con superficie esterna rugosa anziché liscia, e verniciata in nero opaco, cose che, insieme, aumentavano di parecchie volte il coefficiente di irradiazione del calore all'esterno. Le prove susseguenti, molto severe, diedero risultati del tutto soddisfacenti, e l'applicazione dei freni idraulici all'Augusta venne pertanto deliberata. »

L'apparizione dell'Augusta sui mercati fu salutata con l'interesse e l'entusiasmo che ormai accompagnavano tutte le novità Lancia. Il pubblico, anche prima di conoscere a fondo le qualità di

ogni nuova Lancia, era sicuro di trovarsi di fronte a qualcosa di diverso, di modernissimo. Le sue aspettative non andarono deluse. L'Augusta piacque immediatamente per la sua linea snella e al tempo stesso signorile, per la brillantezza delle prestazioni, e per tante altre qualità, tra cui quelle, tradizionali delle Lancia, della precisione di sterzo, della tenuta di strada, della frenata. Le riviste specializzate coniarono lo slogan: «la più economica delle vetture di lusso». Ed economica, l'Augusta lo era, per il basso consumo come per la robustezza degli organi e le insignificanti spese di manutenzione.

E poi piaceva per tanti dettagli pratici, a cominciare dal completissimo cruscotto, così ricco di strumenti e di utili apparecchi e comandi.

Scriveva dell'Augusta uno dei più apprezzati giornalisti tecnici dell'epoca, il compianto ingegner Gino Cabutti: «Vettura leggera a quattro posti, molto bassa, di carreggiata stretta, di passo moderatamente lungo. Ecco una breve descrizione che dice già molte cose. Se è bassa può essere stretta, pur conservando la necessaria abitabilità. Se è bassa e stretta ha una sezione maestra limitata, quindi presenta poca resistenza all'aria, anche senza che la profilatura sia spinta oltre i limiti consentiti dai modelli normali di carrozzerie. Buona penetrazione significa velocità elevate senza bisogno d'enorme potenza, cioè in modo economico, pratico. Le dimensioni generali piuttosto ridotte danno pure la leggerezza, tanto vantaggiosa per ottenere una pronta accelerazione e superare le salite a buona andatura. Leggerezza è poi sinonimo di economia nel consumo di benzina, di olio, di pneumatici. Una macchina leggera e di piccola sezione maestra sarà veloce anche se il motore è relativamente piccolo. E col motore piccolo la macchina è poco tassata...»

Dell'Augusta, tra il 1933 e il 1935, vennero costruite tre serie. Per le esigenze di chi desiderava la carrozzeria speciale, il modello venne anche realizzato con telaio separato, costituito da un robusto pianale in lamiera stampata, di splendida architettura. E l'Augusta, in edizione normale o sportiva, vinse numerose gare di velocità tra cui più di una volta la classe 1500 alla Mille Miglia e nel Giro automobilistico d'Italia del 1934. È stato insomma un modello di cui si serba grata memoria (non pochi esemplari sono tuttora circolanti, e tra gli amatori di auto veterane le Augusta godono di altissima considerazione), un modello che doveva schiudere l'avvento di un'altra celebre Lancia: l'APRILIA.



Dell'Augusta veniva prodotto anche l'autotelaio nudo (la berlina normale aveva la carrozzeria a struttura portante), che ottimamente servì come base di carrozzerie speciali di ogni tipo tra cui un cabriolet di classica bellezza. Notevole per quei tempi lo spazioso portabagagli incorporato, che veniva fornito con valigie appositamente dimensionate, che completavano la dotazione di questa "vettura leggera di lusso". Come tutti i modelli Lancia, lo "chassis" Augusta rappresentò un esempio incomparabile di bella meccanica.



«...des grandes routières, dignes de la tradition Lancia»

# PAUL FRÈRE

## CORRIDORE E GIORNALISTA

# HA PROVATO LE

# FLAMINIA **3 C**

Chi non conosce Paul Frère, illustre giornalista belga dell'automobile e pilota di valore internazionale? Laureato in ingegneria a Bruxelles, Frère, che collabora per numerose pubblicazioni specializzate europee, ha smesso di correre nel 1960, dopo la vittoria assoluta nella 24 Ore di Le Mans, su Ferrari, in coppia con il connazionale Gendebien. Tra le altre sue affermazioni agonistiche ricordiamo due vittorie nella "12 Ore di Reims", nel Grand Prix dell'Afrique du Sud (davanti a Stirling Moss) e i secondi posti assoluti conquistati ancora a Le Mans nel '55 e nel '59, e nel G. P. del Belgio del '56. Paul Frère è dunque doppiamente qualificato per riferire le impressioni di prova di vetture nate per la velocità come la Flaminia "3 C". A lui la parola.

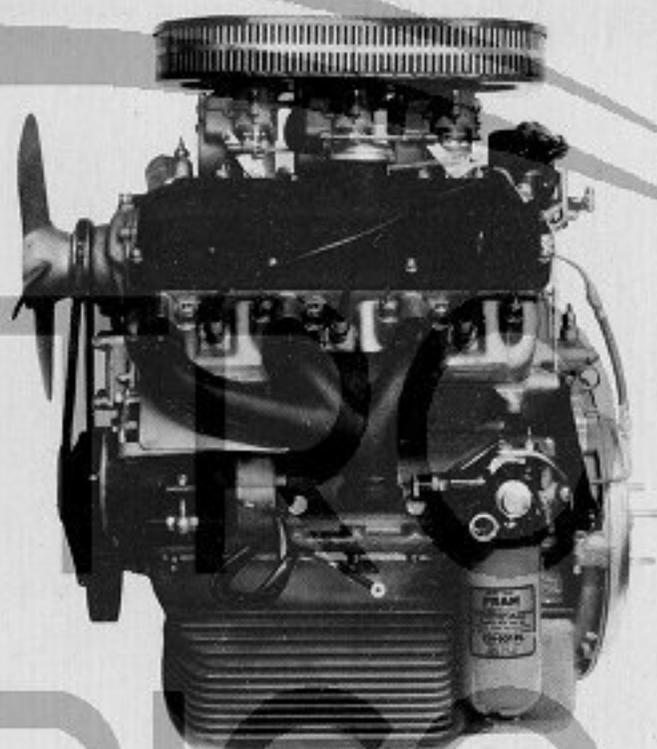
La Lancia a créé, avec la nouvelle série de ses modèles à trois carburateurs, les voitures qu'on attendait d'elle: de superbes grandes routières alliant un luxe raffiné à des performances très élevées, permettant de réaliser, sur de grands itinéraires des moyennes exceptionnelles en toute sécurité et dans le plus parfait confort.

La Flaminia est aujourd'hui une voiture qui bénéficie de plus de quatre ans d'expérience sous ses diverses formes: Berline, Coupé Pininfarina, Gran Turismo et Sport. Au cours des années, bien des détails ont été aménagés, mis au point par un incessant travail de recherches, sans pourtant qu'en dehors de l'adoption de freins à disques, aucune modification ne fut suffisamment importante pour être mentionnée dans les catalogues. Ainsi malgré la réussite de certaines transformations expérimentales effectuées par des préparateurs et aussi par l'usine elle-même, notamment pour la voiture qui se distingua maintes fois en compétition — tout récemment encore, en remportant la première course inscrite au calendrier italien pour 1962, à Vallelunga, les moteurs étaient restés pratiquement identiques pour toutes les versions. Si l'on fait abstraction du diamètre légèrement plus grand du carburateur, les versions à chassis court dérivèrent leurs performances supérieures à celles de la berline de leur meilleure pénétration et de

leur plus grande légèreté. Il en résultait, certes, des voitures rapides et brillantes, mais dont les accélérations et la vitesse maximum ne répondaient peut-être plus entièrement à ce qu'on peut exiger, aujourd'hui, d'une voiture à deux places d'un prix indiscutablement élevé. Leur freinage, leur tenue de route et la précision de leur direction n'étaient manifestement pas exploités à fond par la puissance disponible.

C'est pour répondre à cette critique que les Flaminia G.T. et Sport sont désormais équipées d'un moteur plus puissant, alimenté par trois carburateurs, d'où leur désignation "3 C". Chaque carburateur est un Weber vertical à double corps, assurant donc l'alimentation séparée de chacun des six cylindres et portant à 140 CV nets la puissance du moteur, soit une augmentation de tout près de 20% obtenue sans augmentation de la cylindrée qui reste fixée à 2½ litres.

Tenant compte de la puissance accrue, le rapport final de transmission a été légèrement réduit, assurant, en quatrième une vitesse de l'ordre de 33 km/h à 1000 t/m pour la Flaminia G.T. et 35 km/h à 1000 t/m pour la Sport. Pour le reste, les deux modèles, établis sur la plateforme de 2,52 m. d'empattement, sont rigoureusement identiques dans leur partie mécanique; ils ne diffèrent que par leur carrosserie, réalisée par



Touring pour la G.T. et par Zagato pour la Sport dont le profilage est plus efficace et qui est plus légère d'une soixantaine de kilos.

#### Sur la route.

Grâce à l'amabilité de la maison Lancia, nous avons pu procéder à quelques essais comparatifs avec les deux nouveaux modèles, tous deux carrossés en coupé, et disposer en outre du coupé G.T. pendant quelques jours, au cours desquels plus de mille kilomètres furent couverts avec la voiture. Le moteur à 3 carburateurs a réellement transformé le caractère de ces versions sportives de la Flaminia. A l'arrêt déjà, rien qu'à la manière dont le moteur répond au moindre mouvement de l'accélérateur, on se rend compte qu'on a à faire avec une voiture particulièrement brillante, au point qu'on se demande si la circulation en ville ne va pas s'avérer difficile ou désagréable. Dès les premiers mètres, cependant, ces craintes s'évanouissent: le moteur a conservé toute sa souplesse et les évolutions dans le trafic urbain sont encore facilitées par un embrayage d'une parfaite douceur et la commande admirablement précise de la boîte de vitesses. La souplesse du moteur m'a peut-être plus impressionné encore que sa puissance, parce que je m'y attendais beaucoup moins. Non seulement il est possible de reprendre

à 1000 t/m, et même moins, en prise directe (quoiqu'on se demande pourquoi on le ferait, lorsqu'on dispose d'une aussi bonne boîte), mais à mesure que le régime du moteur augmente, il est impossible de découvrir le moindre "trou", la moindre irrégularité dans la progression du couple qu'il fournit.

Sur la route cependant, pour rouler vite, le régime doit être maintenu au dessus de 3.500 t/m. C'est à partir de ce régime que le moteur commence réellement à vivre, que son ronflement prend cette tonalité bien connue des conducteurs sportifs, indiquant qu'il travaille dans les meilleures conditions de rendement. Ce ronflement, on n'a pas cherché à le cacher; il existe et fait partie de la personnalité des versions sportives de la Flaminia. L'entrée des carburateurs est protégée par un grand filtre à air, mais son rôle n'a pas été étendu à celui d'un silencieux d'admission pour lequel il eut d'ailleurs été difficile de trouver de la place sous le capot. Mais ce ronflement n'a rien de désagréable ni de fatigant, d'autant plus qu'il est pleinement justifié par les performances dont la voiture est capable.

Sur l'autostrade Turin-Ivrea, nous avons (malheureusement sous une pluie battante) procédé à quelques chronométrages comparatifs entre les versions G.T. et Sport, qui ont fait ressortir,

comme on pouvait s'y attendre, que la Sport est un peu plus brillante que la G.T. aux très grandes vitesses, tandis qu'en dessous de 140 km/h, la G.T. compense son poids un peu plus élevé par les rapports un peu plus courts de sa transmission qui mettent les deux voitures pratiquement à égalité. Après un rapide étalonnage du compteur, qui, aux grandes vitesses, était pratiquement exact sur la G.T. et avançait de moins de 5% sur la Sport, les quelques données comparatives suivantes ont été établies, avec deux personnes à bord, en prenant les temps dans les deux sens:

Depart arrêté	G.T.	Sport
0 à 100 km-h	11 sec.	10,6 sec.
0 à 160 km-h	32,2 sec.	29,8 sec.
1 kilomètre	32,2 sec.	32,0 sec.

Il suffit donc d'à peine un kilomètre aux deux voitures pour atteindre 160 kilomètres à l'heure. Mais une mesure meilleure encore des possibilités des voitures est donnée par des temps qui furent pris le lendemain, pour la G.T. seulement, avec le conducteur seul à bord, par beau temps, et qui donnèrent une mise en vitesse de 0 à 160 km/h en 30,4 secondes et 31,6 secondes pour le kilomètre départ arrêté, mesuré dans un seul sens, mais par temps pratiquement calme. Dans les mêmes conditions, une vitesse moyenne dans les deux sens de 187 km/h fut atteinte sur un kilomètre exactement mesuré de l'autostrade d'Ivrea, avec une lancée insuffisante dans chaque sens, la vitesse étant, dans les deux cas, plus élevée de 4 à 5 km/h à la fin du kilomètre qu'au début, ce qui confirme que la G.T. doit bien être capable de plus de 190 km/h, comme l'annonce son constructeur. En exploitant à fond les qualités de vitesse et d'accélération de la voiture, la consommation mesurée sur une route rapide, assez encombrée, a été de 17 litres aux 100 kilomètres, ce qui n'est nullement exagéré, étant donné les résultats atteints.

Mais les performances en elles-mêmes ne sont pas tout. Pour faire une voiture complète, il faut qu'elles s'accompagnent de qualités routières, d'un confort et d'un agrément général de conduite à leur hauteur, et c'est dans ce domaine que les dernières Lancia excellent particulièrement. Les conditions atmosphériques particulièrement mauvaise qui régnaient au cours de notre première journée d'essais rappelèrent d'une manière particulièrement frappante que ce n'est pas en vain que le constructeur a doté la Flaminia d'un train arrière de Dion et a veillé à répartir le plus également possible les poids sur les deux essieux. Ainsi, malgré toute la puissance disponible, aucun patinage des roues ne vint jamais contrarier nos essais de démarrage et d'accélération, et sur la route, très glissante sous la pluie, du col de la Serra, qui fut parcourue avec les deux voitures successivement, toute la puissance disponible sur les rapports intermédiaires de la transmission put toujours être utilisée sans la moindre difficulté. Sur l'autostrade détrempée, même à près de 200 kilomètres à l'heure, pas la moindre inquiétude, même dans les grandes courbes où la voiture passe comme sur des rails. Ici, la direction nette, précise, mais pourtant toujours légère, joue un rôle important.

Les freins sont tout aussi précis et sensitifs. Grâce au servo, on n'appuie pas sur la pédale; on la caresse, mais l'effort de freinage n'en reflète pas moins fidèlement la pression exercée et — ce qui n'est pas toujours le cas avec un servo — la réponse est pratiquement instantanée. Si, sur le sol glissant, les roues se bloquent, une toute petite réduction de l'effort sur la pédale suffit à les débloquer instantanément. Et, apparemment, les disques sont bien protégés de l'eau, car la pluie semble être sans effet sur la qualité et la régularité du freinage.



### CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE FLAMINIA "3 C"

**MOTORE.** - 6 cilindri a V di 60°; diametro e corsa mm 80x81,5; cilindrata 2458 cmc; rapporto di compressione 9:1; potenza massima 140 CV a 5600 giri; coppia massima 20,7 mkg a 3600 giri; alimentazione con pompa elettrica; tre carburatori Weber doppio corpo.

**TRASMISSIONE.** - Frizione monodisco a secco; cambio a quattro velocità con comando a leva sul pavimento; rapporto coppia conica 13/47 (13/45 sulla versione Sport); pneumatici Michelin 165 - 400 X.

**AUTOTELAIO.** - Freni di servizio a disco, comando idraulico con servofreno; freno di stazionamento meccanico sul propulsore; sospensione ant. a ruote indipendenti a quadrilatero trasversale, molle a elica e barra stabilizzatrice; sospensione post. a balestre longitudinali; passo mm 2520; carreggiata ant. e post. mm 1368/1370; lunghezza massima mm 4500; larghezza mm 1660; diametro di volta mm 11.000.

**PRESTAZIONI E PESI.** - Velocità massima 191 km/h (G.T.), 190 (Convertibile), 200 (Sport); peso in ordine di marcia kg 1360 (G.T.), 1400 (Convertibile), 1330 (Sport); consumo (CUNA) lt 13/100 km.



Souvent, lorsque la puissance du moteur d'un modèle existant est notablement augmentée, le châssis impose des limites à l'utilisation de la puissance disponible. Je me souviens du contraire, après, avoir essayé, il y a près de quatre ans, la toute première Flaminia Sport qui, à cette époque, avait encore des freins à tambours, avoir pensé, en sortant de voiture — et même, je crois écrit — quelle merveilleuse voiture elle eut été, si elle avait eu un moteur dont les performances étaient à la hauteur de son châssis.

Ce souhait est maintenant exaucé, du moins dans une certaine mesure, car si le châssis n'impose toujours pas ses limites aux performances réalisables, la route et les contingences du trafic s'en chargent. Ce n'est plus guère que sur les autoroutes que la puissance disponible peut être utilisée librement, et même avec la moins rapide des deux "3 C", il paraît tout naturel d'adopter une vitesse de croisière de 175 à 180 km/h véritables. A cette vitesse, le moteur ne paraît faire aucun effort et les freins mettent le conducteur à l'abri de toute surprise; si un ralentissement important est nécessaire, une boîte commandée par un levier d'une admirable précision et dont la deuxième monte à 100 km/h et la troisième à 140 (plus de 145 dans la Sport) permet de revenir, en quelques instants, à la vitesse initiale.

Mais la Lancia est bien plus que, tout simplement, une "machine à rouler vite". Il s'en dégage une impression de fini, de qualité, d'amour du beau travail qui fait qu'on s'y attacherait même en dehors des performances dont elle est capable. Chaque détail est un régal pour les yeux amoureux de belle mécanique, depuis l'intérieur du capot qui est aussi soigné que l'extérieur de la carrosserie, jusqu'aux pédales, exemptes de tout jeu sur leurs axes et aux tapis de caoutchouc parfaitement moulés et ajustés avec précision: tout reflète le souci de qualité qui a présidé à la conception de la voiture.

Est-ce à dire que la Lancia ait créé une voiture qui échappe à toute critique? Bien sûr, non; et ce qui serait parfait aujourd'hui ne le serait déjà plus demain. En cherchant bien, on arrive toujours à trouver matière à amélioration. Aux grandes vitesses, par exemple, on aimerait pouvoir accélérer la vitesse de l'essuie-glace; et on aimerait aussi que le vent fasse moins de bruit lorsqu'on entr'ouvre les fenêtres pour activer l'aération de la carrosserie. Mais se sont là des détails, et je connais très peu de voitures susceptibles de procurer autant de satisfactions à leur propriétaire, si celui-ci est l'automobiliste averti auquel, depuis même avant l'époque de la glorieuse Lambda, la Lancia s'est toujours adressée.

# L'ALBERO E IL SERPENTE

ALDO FARINELLI

I consigli dati in pubblico sono come le farfalle, che non si sa mai dove si posino, e sembrano dirette ai quattro punti cardinali: donde la difficoltà di prenderle sul serio come viaggiatrici. Per quelli che mi accingo a fornire, dovrò dunque rivolgermi al Ministero dei Lavori Pubblici, o al Genio Civile, o all'ANAS, o all'Ufficio Tecnico della Provincia, o al Ministro della Pubblica Istruzione, o al Sovrintendente dei monumenti e paesaggi, o semplicemente all'opinione pubblica?

A rischio di parlare al vento, comunque, voglio professare il mio cocente dolore per la distruzione delle alberate lungo i margini delle nostre strade, operata o minacciata, con brutale sistematicità, dall'ANAS. Dapprima pensai che fosse questo un mezzo per rendere ancor più brutte, inospitali, repellenti le grandi statali: se ciò avesse giovato a ripopolare, di rimbalzo, le simpatiche e pittoresche stradette secondarie, dove io (vi svelo un segreto) cerco sempre di convogliare i miei itinerari meno che obbligatissimi, ecco che non tutto il male sarebbe venuto per nuocere. Ma come accorsi alle mie care stradette per dar loro la buona novella, mi avvidi che, pian piano, senza attendere l'ANAS o la Provincia, anch'esse erano state ferocemente disalberate: dai proprietari frontisti, o da chi sa che diavolo. Irriconoscibili, se mi rifaccio col ricordo al tempo di giovinezza. L'Italia, vista dall'automobile, va facendosi calva.

I boschi rimangono unicamente dove non v'è una strada per trasportarli in segheria o in cartiera, o dove manca un appiglio per impiantarvi, allo



stesso scopo, una teleferica. La strada che fiduciosa si lascia tracciare nel bosco, pregustando gli ombrosi colloqui che il vento dell'Alpe animerà, non sa di costituire invece l'arma mortale per il verde amico. Giungeranno i camion, le seghe, i boscaioli; e poi le diffide della forestale quando sul luogo non rimarranno che i ceppi nella sterpaglia e un acre odor di segatura.

Io non ho alcuna competenza per dare consigli in tema di disboscamento, sotto il profilo della storia naturale e dei fenomeni geologici conseguenti. Che si estinguano, come si afferma, delle specie arboree, mi colpisce solo intellettualmente, perché purtroppo so a mala pena distinguere un acero da un faggio. Adoro l'albero, qualunque albero, senza chiedergli le generalità: ma pretendo che quel signor coso, quel signor albero, rimanga dove la natura, o la saggezza o il buon gusto degli antichi, l'hanno collocato, a delizia del mio sguardo, delle mie nari, dei miei polmoni, del mio spirito.

Che il disboscamento provochi le frane, le alluvioni, il crollo dei ponti, la ricorrente siccità tra un'inondazione e l'altra, tutto ciò è tragicamente vero, ma non tocca a me di denunciare. Lo si ripete da venticinque anni, da quando l'autarchia spinse gli italiani a far legna per i gassogeni, per le caldaie, le stufe, le costruzioni — in luogo di petrolio, carbone e ferro. Lo si ripeterà per altri venticinque, finché l'unica ombra superstite per le ore canicolari sarà quella dei campanili.

Ma come persona civile che ha il culto di tutto ciò che è bello e vivo, cominciando dalle forme meno sofisticate della vita, cioè proprio dai vegetali; come uomo della passata generazione, che ha dimorato abbastanza tra gli uomini per avvertire prepotente il richiamo della natura, ho il diritto di protestare.

E come automobilista ne ho il dovere.

\*

Siamo sinceri: l'automobile, ai danni della bellezza e della poesia, già dovrebbe avere la coscienza pesante.

Ha distrutto, psicologicamente parlando, quel tanto d'infinito ch'è come la cintura dei pantaloni per lo spirito umano: non se ne avverte la presenza, ma guai se non ci fosse! Ha distrutto l'ingrediente primo dell'infinito, le distanze. Ha rimpicciolita la Terra come il giardino di casa. Ma che almeno

rimanga un piccolo giardino! La steppa, ridotta a qualche ora di viaggio frenetico e abbacinante per andare da un capo all'altro, non ha più neppure un senso come steppa.

Eppure a quanto pare, vogliamo proprio renderla tale. Forse il problema, di per se stesso, non meriterebbe tanta alzata di scudi: gli alberi da sopprimere di fianco alle strade sono ormai (purtroppo) pochini, e non capovolgeranno l'economia forestale della nazione. Ma il gesto vandalico avrà un forte contenuto simbolico e di principio, un alto potere incitatore. Che valgono un olmo o una quercia (posto che così si chiamino) ultrasecolari, di fronte al disturbo dell'automobilista di dover togliere il piede dall'acceleratore un decimo di secondo prima nell'affrontare la curva su cui il mite vegetale si affaccia? O di dover rinviare un trionfale sorpasso, perché l'alberata forma "quinta" attraverso la quale mal si controlla la via lontana?

Ma una volta risolto a favore dell'auto e a danno dell'albero questo interrogativo, non vi è ragione per non ripeterlo a danno del secondo in tutti gli altri casi di conflitto tra questo ed una, vera e supposta, utilità pratica ed economica. È naturale che, per il cieco, la principale funzione dell'albero sia quella di sbattervi contro (ai suoi profumi però, ai suoi mormorii, agli uccelli che ospita, è più sensibile di noi veggenti): ma l'automobilista cieco di oggi sarà il sistematico, feroce disboscatore di quel misero residuo superstite sui colli e sui monti, domani. Creato il precedente, la non nobile gara non si arresterà più. Se di fatto la lotta contro l'albero è in pieno sviluppo dovunque, con la tolleranza delle autorità responsabili — l'abbattimento lungo le strade le darà il crisma di diritto, l'ufficialità. Disboscare sarà un titolo di benemerita.

Era lacrimevole che l'amore per l'albero fosse tramontato. Ma è inammissibile che l'autorità ci insegni a trasformarlo in timore, odio e distruzione.

\*

Continuiamo l'esame di coscienza. Con quale utilità, la sacrilega distruzione?

Quella di poter vedere un po' più profondamente, o un attimo prima, nella curva. Ma la curva è proprio e solo questione di visibilità? Non è meglio esser costretti a un minuto secondo di prudenza, che la libertà di uscir di strada in piena vista?

Quella, allora, di non incontrare il tronco d'albero quando la macchina schizza di strada? È questione di gusti. Io ho un mio sistema per non rompermi le gambe quando cado con gli sci: non vado in sci. E se tutti coloro che se la prendono con gli alberi quando slittano fuori, si provassero a restar sulla strada? D'accordo: un piccolo capotamento al di là del fosso può accadere a tutti, o quasi: ma quanti di più non ne succederebbero se non esistessero gli alberi? Non solo per trattenere la macchina prima che cominci a rotolare, scodelando sul terreno i suoi occupanti: ma proprio per aumentare le probabilità di continuare a percorrere indenni la carreggiata: il che sarà un po' monotono e borghese, ma ha pure i suoi lati simpatici.

Infatti, l'alberata di fianco alla via, d'estate migliora le condizioni termiche del viaggio: rinfresco per la macchina e per i suoi ospiti, per le gomme, per il manto stradale che il sole non giunge a rammollire; riposo per gli occhi, rifornimento di energie nervose. E se anche si voglia aggiungere che tutte quelle sentinelle sfilanti al nostro fianco, sull'attenti, danno un po' di soggezione per l'impossibilità di rendere ad una ad una il saluto — siamo uomini o caporali?

E d'inverno, nelle mattinate nebbiose, quale aiuto all'orientamento, alla delimitazione del giusto cammino, negli alberi che ci accompagnano! Che senso di protezione la loro compagnia, quando la neve eguaglia tutto, strada e campi, nell'abbagliante biancore!

Non si dica dunque che gli alberi lungo le strade sono un pericolo. Anche sotto il profilo meramente utilitario, i pochi inconvenienti eventuali (ai danni, peraltro, di una categoria di utenti ai quali è forse bene affrettare l'occasione di ponderare i casi propri con una doccia fredda, predestinati come sono a procurarla agli altri) sono largamente soverchiati dai vantaggi. Ripeto: anche d'ordine pratico, prosaicamente logistico. A chi verrebbe in mente di dar respiro al motore e a se stesso con un propizio rallentamento, sulla strada implacabilmente bruciata dal sole? Chi, in queste condizioni, non finge di non sentire una gomma che sta afflosciandosi, per il terrore di doverla cambiare accosciato sulla graticola d'asfalto?

Tutto questo, peraltro, è nulla di fronte agli elementi sentimentali, che non sono compagni molesti neppure in un viaggio d'affari. Se lo slogan non fosse accaparrato, ricorderei che contro il logorio della vita moderna, non v'è che il verde. Sotto questo profilo, ogni albero ben può esser

considerato (vi ho già detto che la nomenclatura non è il mio forte) come un grande carciofo: provvidenza per i fegatosi. Con i suoi aculei, come ogni bene umano, fisico o metafisico.

E se poi il viaggio non è strettamente, o non soltanto, d'affari, e insieme alla mèta interessa il percorso, come giustificheremo una strada che per consentirci di ammirare il paesaggio comincia col deturparlo, affinché noi possiamo, con piena tranquillità d'animo (velocità e paracarri a parte), contemplare quello che non c'è più?

\*

Ho iniziato promettendo qualche consiglio. Ed eccomi, riassumendo alla conclusione.

Numero uno: non spopolare d'alberi i contorni delle strade, ma favorire il rimboschimento. Si pensi per un istante all'Aurelia in certi tratti della Versilia, o anche solo all'autostrada Gallarate-Sesto tra le pinete di Vergiate. Quali disgrazie son mai successe in questi tratti, imputabili agli alberi? I miei ricordi della Torino-Rivoli, della Mirafiori-Stupinigi, della Carmagnola-Racconigi, della Genola-Fossano (per rimanere nell'ambito vicinale) sono pungenti di nostalgia. Si potrà concedere, rimboscando, che i nuovi alberi sian piantati a distanza di sicurezza, e sfoltiti in prossimità delle curve strette; ma con tali limitazioni, la lega nazionale dell'albero, con la partecipazione degli automobilisti intelligenti, non può tardare a sorgere.

Numero due: si sospenda l'abbattimento dei pochi alberi superstiti. Molti sono i sistemi per rendere innocui anche quelli un po' indiscreti (conservandone i vantaggi) ai guidatori spericolati: dipingere il tronco in bianco e nero, eliminare le fronde basse e invadenti, e al caso (se la strada è stretta e trafficata, o in curva) adattare il *guard-rail*. Ove non basti, si segnali con cartelli il supposto pericolo dell'albero o del gruppo di alberi particolarmente prossimi al ciglio: come si segnalano, senza pretendere di eliminarli, tutti gli altri pericoli, ben più insidiosi perché meno vistosi.

Numero tre (diretto agli automobilisti): per colpa di un albero, anche allora, allettante con le sue mele, Eva combinò il bel guaio che tutti sanno. Ma se non interveniva il serpente, nulla sarebbe successo. Non diffidate dunque dell'albero, ma del serpente, che governa i rapporti tra piede e acceleratore. Se pur la presenza dell'albero non avesse altro merito che di abituarci a debellare il serpente, si guadagnerebbe un monumento su ogni piazza d'Italia (in plastica, per prudenza).



## LA LANCIA NEL MONDO: NOTIZIE

La celebre soprano signora Renata Tebaldi ha recentemente acquistato una Flaminia; eccola a Milano mentre ritira la sua nuova vettura. Sotto: vetture Flavia e Appia di serie, pilotate da nostri clienti, si sono brillantemente affermate nelle gare di velocità svoltesi recentemente nell'isola di Macao. Fotografie in basso: la Flavia si arrampica dappertutto; a sinistra, il signor Mario Folcia di Milano sulle nevi del Sassolungo; a destra il dr Marcello Felli di Seriate al Rifugio Calvi.





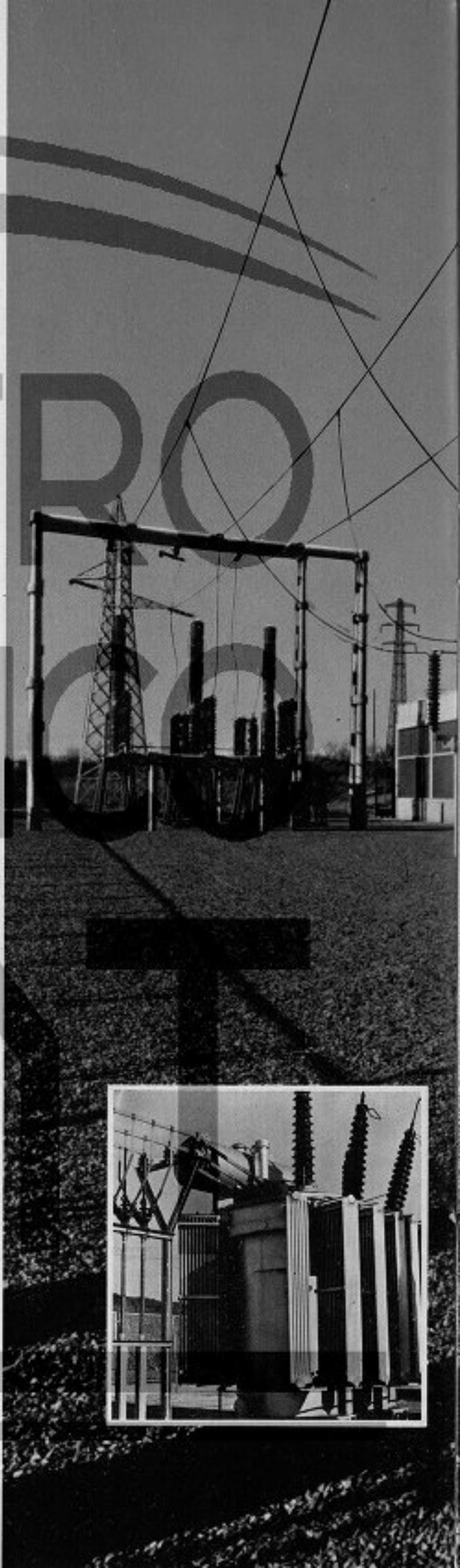
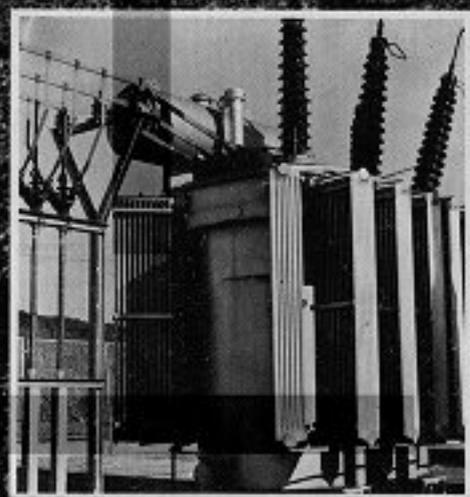
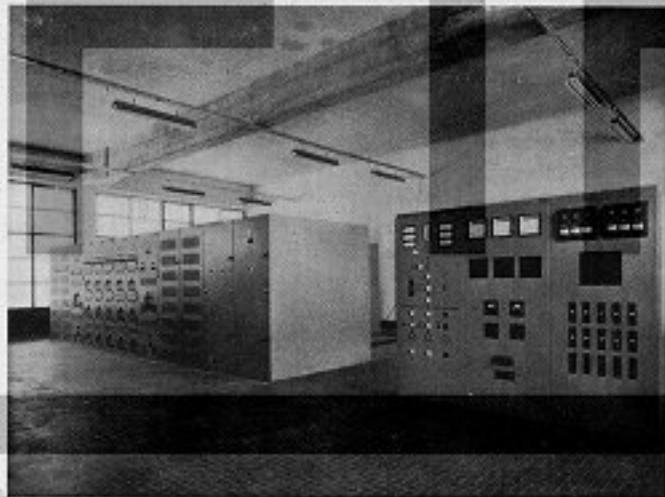
# LANCIA CHIVASSO

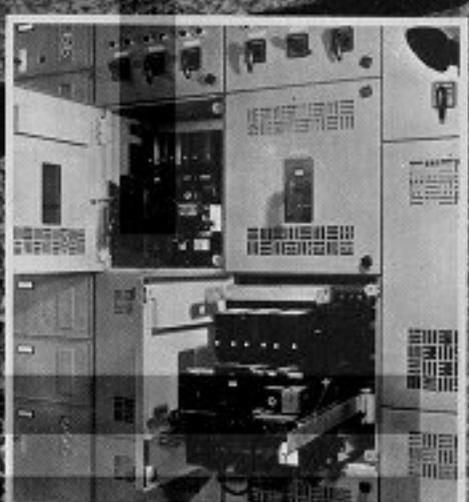
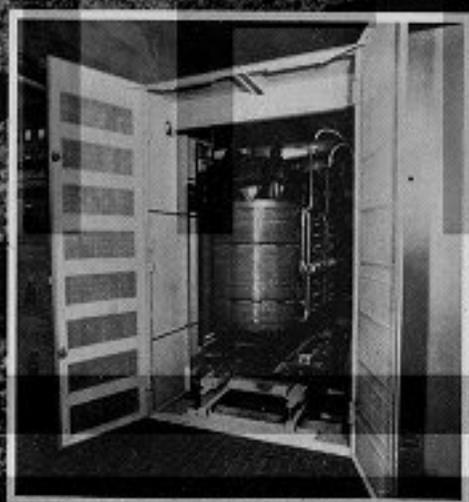
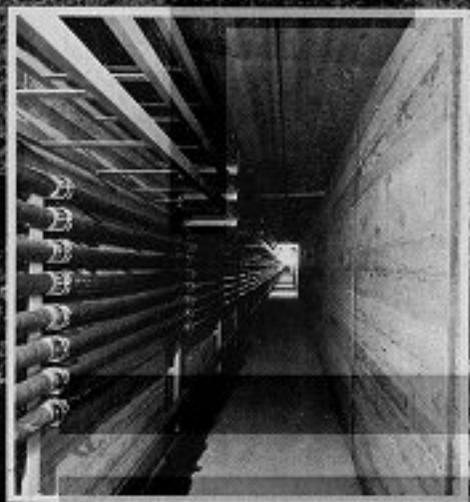
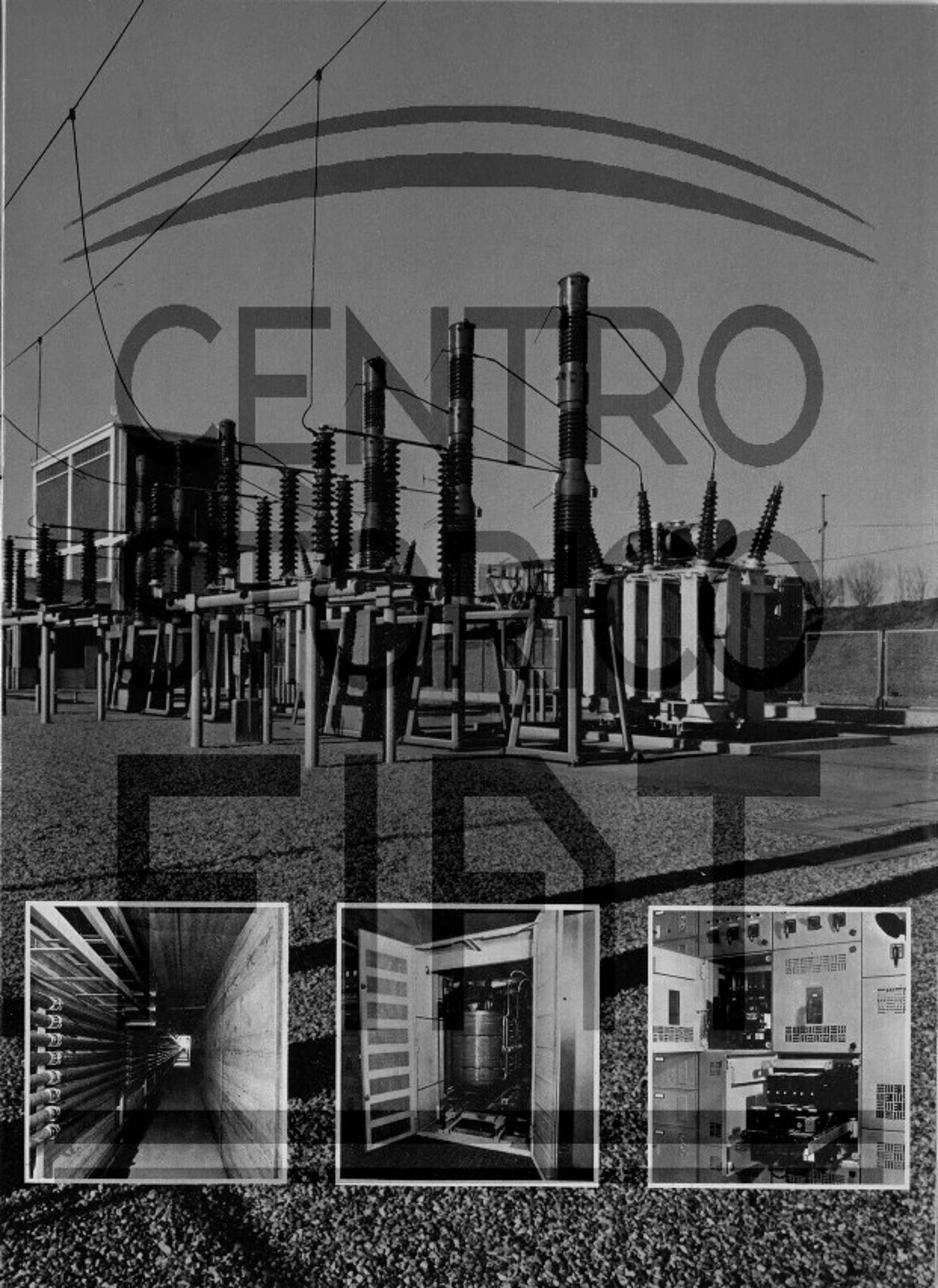
## LA CENTRALE ELETTRICA 16.000 KVA DI POTENZA

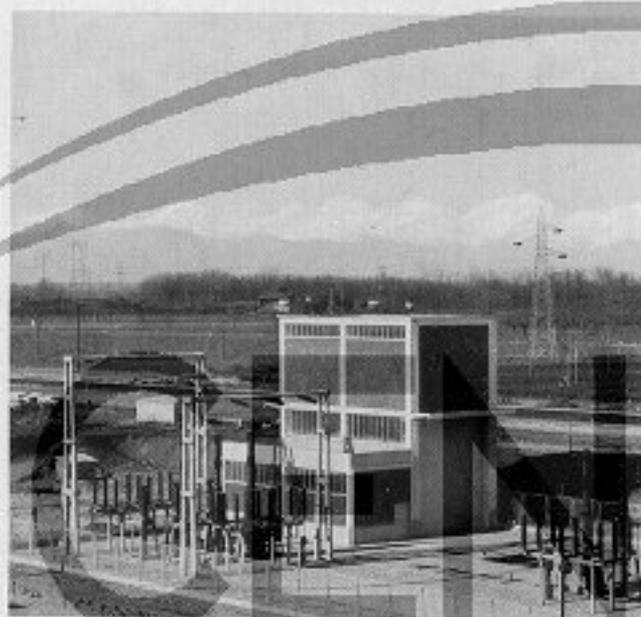
L'energia elettrica, l'acqua, l'aria compressa e il calore che verranno distribuiti e utilizzati nei vari reparti dello Stabilimento Lancia di Chivasso sarebbero sufficienti a soddisfare i fabbisogni idrici, elettrici e termici di una piccola città.

In questa occasione ci limitiamo a tratteggiare a grandi linee l'impianto di trasformazione e distribuzione dell'energia elettrica.

L'energia elettrica giunge allo Stabilimento di Chivasso a mezzo di una linea aerea a 120.000 Volt. Entro l'area dello stabilimento, l'energia subisce due trasformazioni: la prima trasformazione di tensione da 120.000 a 6.000 Volt avviene in una stazione all'aperto, ubicata vicino all'autostrada Torino-Milano e a nord dei fabbricati industriali; la seconda trasformazione di tensione, da 6.000 a 380 Volt viene realizzata entro le cabine di reparto poste vicino ai punti di utilizzazione, dalle quali cabine







partono le linee blindate che distribuiscono l'energia alle singole macchine operatrici.

La stazione di trasformazione a 120.000 Volt è formata da portali in cemento armato centrifugato e comprende due trasformatori da 8.000 kVA caduno, che provvedono ad effettuare il primo salto di trasformazione, e moderni interruttori automatici a piccolo volume d'olio per la protezione delle macchine. Fa parte della cabina all'aperto un fabbricato, munito di carroponte elettrico da 40 tonn. di portata, per il ricovero e la manutenzione dei trasformatori stessi.

La stazione non richiede alcuna sorveglianza, poiché ogni apparecchiatura può venire comandata e controllata a distanza da un apposito quadro della sala centrale di comando, posta nel cuore dello stabilimento.

L'energia, trasformata a 6.000 Volt, viene convogliata in un quadro blindato di smistamento a mezzo di grossi cavi armati — 4 km circa di sviluppo totale — posati entro una galleria percorribile che collega la sala centrale di comando e distribuzione con la stazione all'aperto. Dal quadro blindato, la distribuzione viene effettuata radialmente, attraverso interruttori automatici, in aria, estraibili in apposite celle, a mezzo di altri cavi armati a 6.000 Volt — 4,5 km di sviluppo totale — che alimentano le singole cabine blindate di trasformazione 6.000/380 Volt poste adiacenti ai vari reparti.

Una particolarità degna di nota delle cabine di reparto è avere installato in esse trasformatori da 800 kVA con isolamento in aria e a raffreddamento naturale e l'essere composte di celle blindate unificate che permettono l'ampliamento già predisposto delle cabine mediante semplice aggiunta di altri elementi uguali.

Tutti gli interruttori di potenza delle cabine sono uguali, estraibili, intercambiabili, in aria ed ad alta capacità di rottura; tutti i trasformatori 6.000/380 Volt sono pure identici ed intercambiabili. L'assoluta mancanza di olio in tutte le apparecchiature elettriche delle cabine di reparto ne rende particolarmente efficiente la sicurezza agli effetti di possibili incendi.

Gli uffici tecnici della Lancia sono giunti a tale soluzione in considerazione dell'opportunità di poter variare la potenza installata nelle singole cabine secondo le esigenze del reparto, di avere una corrente di corto circuito controllata, di rendere quasi trascurabile il pericolo di «fuori servizio», di permettere una facile manutenzione e ridurre al minimo il numero delle apparecchiature di ricambio necessarie.

La distribuzione dell'energia all'interno dei reparti effettuata a mezzo linee « blindosbarra », consente la stessa elasticità di variazione di potenza prevista per le cabine e consente inoltre la possibilità di variare secondo la necessità gli allacciamenti alle singole macchine operatrici.

L'illuminazione dei reparti dello Stabilimento è realizzata con lampade fluorescenti ed una razionale maglia di linee « blindolux » che permettono la massima libertà di variazione del numero e della posizione dei singoli riflettori senza apportare alcuna modifica alla rete.

È stato particolarmente studiato l'impianto di illuminazione di emergenza realizzato in modo tale da assicurare un'illuminazione sufficiente a permettere alle maestranze un facile e sicuro movimento nei reparti anche in caso, se pur eccezionale, di mancanza di energia elettrica nella rete generale. Un particolare gruppo elettrogeno appositamente studiato permette ad un certo numero di lampade predisposte, razionalmente dislocate nei vari reparti e che fanno già parte del normale impianto di illuminazione, di riaccendersi automaticamente, al mancar dell'energia nella rete principale, nel tempo record di 0,3 secondi; altrettanto automaticamente tale gruppo cessa di erogare energia al ritorno della tensione in rete e rimane pronto ad intervenire ogni volta sia necessario.

L'impianto di messa a terra, di rifasamento, particolari impianti antideflagranti in locali pericolosi, quadri automatici di controllo e regolazione a distanza, completano il complesso dell'impianto elettrico generale che per concezione e realizzazione si può senza dubbio considerare uno tra i più moderni, sicuri e funzionali dell'Industria attuale.

**Ing. GUIZZARDO RONDININI**

Dirigente dei Servizi Manutenzione Stabilimento Lancia di Chivasso



Nell'atrio del grattacielo dei nostri uffici, è da qualche tempo esposto un magnifico esemplare di spider Lancia "Lambda" VIII<sup>a</sup> serie, carrozzato nel 1928 da Casaro.

La curiosità e l'interesse dei visitatori per questo "pezzo" storico sono vivissime.

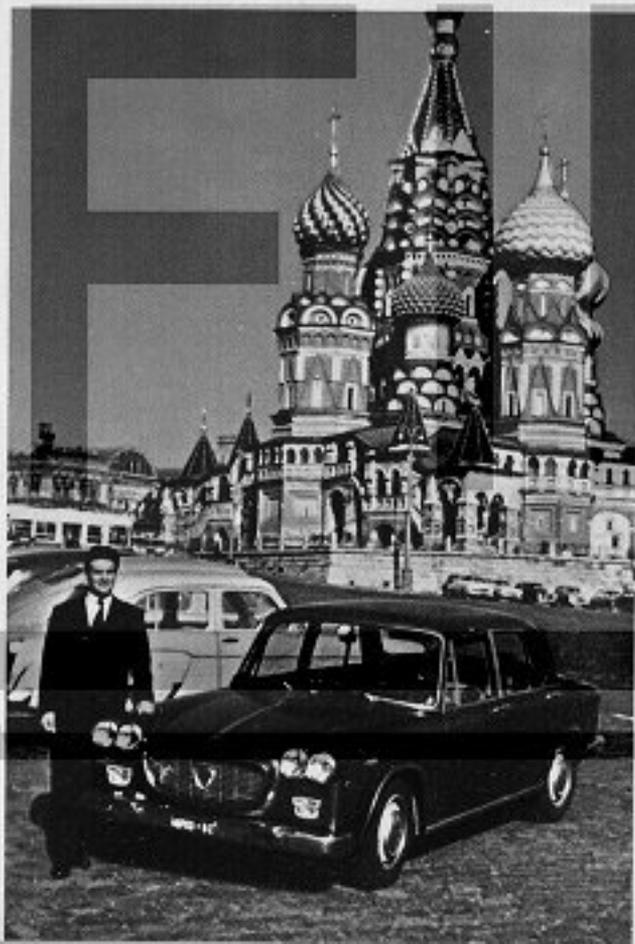
Stiamo raccogliendo tutto il vecchio materiale Lancia che ci è possibile rinvenire, e a questo proposito rivolgiamo ai nostri amici e lettori il cordiale invito a segnalarci quanto, sull'argomento, fosse a loro conoscenza. Ci interessano vecchi modelli Lancia, naturalmente; ma anche pubblicazioni, cataloghi, listini, fotografie, articoli, ecc.

Ringraziamo di cuore per ogni collaborazione che, in materia, ci verrà offerta.



# LANCIA NEL MONDO

# STORICO



In occasione del Natale, molti nostri Commissionari hanno allestito vetrine in carattere con la lieta festività. Non potendo, per ragioni di spazio, presentare la fotografia di tutte, ne ricordiamo qualcuna, presa a caso fra le foto giunte in redazione. Vediamo, dall'alto, gli allestimenti della SIRCA (Milano), di Frassati (Torino) e di Viano (Chivasso).



**Veicolo speciale Lancia a quattro ruote motrici con attrezzatura antincendio della Ditta Bergomi, fornito, in numerosi esemplari, al Ministero dell'Aeronautica, per servizi di emergenza negli aeroporti. L'eccezionale potenza del motore (oltre 210 CV) consente una forte accelerazione, e questo mezzo, pesante 15 tonnellate, può raggiungere anche su terreni accidentati, l'apparecchio in avaria in tempi ridottissimi.**



**Altre riproduzioni: le vetrine di Alessio Gelmini (Parma), Alcide Ferri (Udine), SVARA (Lodi) e, a destra, quelle di Franco Bocca (Biella) e di Pozzo (Borgomanero). Nella pagina di fronte, a sinistra, riproduciamo la fotografia inviataci dall'avv. Giuseppe Zipperle di Merano, in cui lo vediamo accanto alla sua Flavia nella suggestiva Piazza Rossa di Mosca.**



L'ultima Mostra del 1961 della Galleria Civica d'Arte Moderna ha raccolto un gran numero di incisioni all'acquaforte, fra cui molte ancora inedite, di Gian Battista Piranesi; di questo artista veneziano nato nel 1720 che la critica ha messo in luce e recentemente rivalutato. La parte forse più nota dell'opera di Piranesi è costituita dalla serie delle « vedute di Roma », affascinanti rovine di monumenti romani, il cui disegno è luminoso e lineare. Accanto a queste dobbiamo considerare le « Vedute di Pesto » più vive e più intense di quelle di Roma.

Le due serie dei « Capricci di Carceri » e delle « Carceri d'Invenzione » rappresentano, tuttavia, la parte più interessante, più geniale, più moderna di tutta la raccolta, la più atta forse a spiegare come le irreali composizioni e i fumosi ambienti creati da questo artista settecentesco siano tanto vicini al gusto contemporaneo.

L'impressione che se ne trae, a prima vista, è quello di un affannoso avvicinarsi di chiari e di scuri e di architetture fantastiche e tortuose: spaventose visioni di ciclopici interni le cui mura sembrano emanare un odore di umido e di vecchio, di antico e di ammuffito. C'è qualcosa di tragico in queste rappresentazioni, quasi l'eco di una fantasia malata: un senso di sconforto, di angoscia e di solitudine in quel prolungarsi di scale senza fine e di costruzioni astratte che si immergono nel nulla.

I « Capricci di Carceri » hanno una tonalità dominante più chiara, sembrano quasi più abbozzi che lavori finiti e proprio per questo hanno un fascino maggiore.

Nelle « Carceri d'Invenzione », invece, la linea si fa più pesante, la favolosità delle architetture viene maggiormente accentuata e i contrasti di luce diventano più forti, sicché il Piranesi sembra farsi « seguace di Rembrandt », come già è stato più volte asserito. Sia nei « Capricci » che nelle « Invenzioni » le figure dei prigionieri assumono un'importanza solo decorativa e vengono trattati come cose, come particolari degli affollatissimi interni: in un assurdo ma perfetto intersecarsi di pilastri, archi, volte, capriate, scale, strani

## LE PREZIOSE ACQUEFORTI DI



Uno dei "grotteschi" del Piranesi: serpenti si aggrovigliano tra le rovine di alcuni archi. In alto, il suo ritratto inciso dal Polanzani.



strumenti di supplizio, armature, lanteroni, si intravedono delle figure umane, abbozzi fumosi avvolti dalla luce; forse a questo inventore di architetture non interessava l'uomo come individualità sofferente, come prigioniero o come essere torturato, ma solo come elemento secondario delle sue composizioni.

Vi è poi una serie di « Grotteschi », strane figurazioni contorte; viluppi di serpi e di rami, un brulicare di vite fra rovine di colonne mozzate e sterpi rinsecchiti e ancora altre di vario genere, dove gli oggetti più diversi si intrecciano e si accavallano in un ibrido accostamento.

Più sereno ed accademico è invece l'artista nella descrizione dell'antica Roma: i Fori Imperiali, le costruzioni del Foro Romano, i Templi, sono ritratti con una precisione un po' fredda. È questo il Piranesi che ci era più noto (le incisioni di questo soggetto sono numerosissime) e però senza dubbio il meno interessante.

Se invece consideriamo le « Vedute di Pesto », ci sentiamo presi in quell'atmosfera oscura, densa di allusioni e direi quasi di morbosità: è curioso come questo artista abbia interpretato Pesto in tal modo, mentre l'impressione che se ne trae, generalmente, è quella di una classica serenità; ma quanto distanti le reali colonne rosate del Tempio, imponenti e solenni nella calma idilliaca del luogo, da quelle massicce, corrose, scure, irreali colonne intaccate dalla muffa rappresentate dal Piranesi!

E come sorgono ingiustificate quelle vite, quelle scene bucoliche, fra le erbe circostanti, inatteso episodio sereno in una concitata atmosfera! Ma, a parer mio, la « novità » di questo artista, che fa sì che lo si possa riavvicinare al nostro gusto, sta nella bozzettistica delle sue « Carceri », nell'impressionismo di quell'improvviso sorgere di forme dai contrasti di luci e di ombre, in quel sapore di antico emanato dalle mura impregnate di sfumature fredde e scure, in quell'affannarsi di costruzioni imprevedute ed immaginose che hanno un fascino che pur rimanendo nella temperie stilistica settecentesca, ci attrae, e colpisce la nostra fantasia.

F. D.

## GIOVANNI BATTISTA PIRANESI



A destra ed in alto, due acqueforti della serie "Carceri d'Invenzione", con grandiose prospettive di archi, volte, scalinate e travature.

# CEN STO



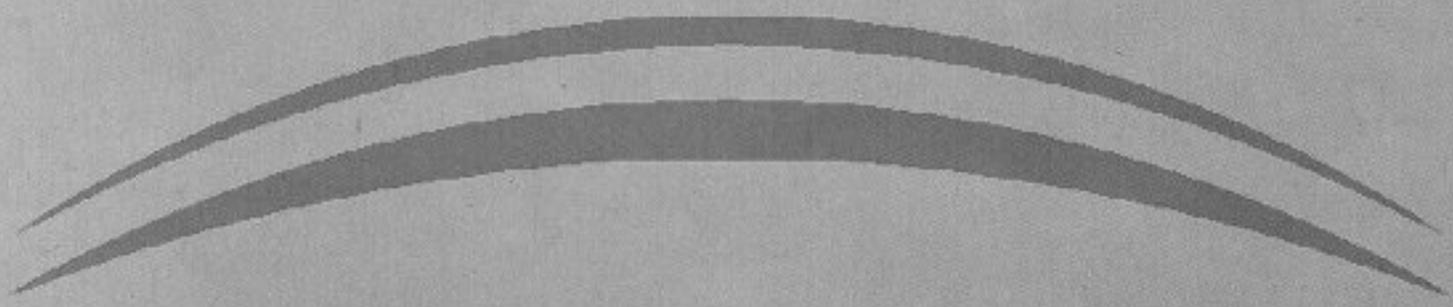
**SERENA  
OPERO  
LINDA**



# HELVETIA







CENTRO

STORICO

FANT







**Il noto giornalista Walter Honegger, dell'Automobil Revue di Berna, parla in queste pagine di alcuni aspetti turistici della Svizzera, un Paese amico che merita di essere conosciuto a fondo.**

All'incirca 20 milioni di automezzi esteri hanno varcato, lo scorso anno, le frontiere svizzere. I viaggiatori entrati nella Svizzera per motivi professionali o commerciali rappresentano una percentuale minima; in grande maggioranza gli automezzi portavano ospiti a passarvi le ferie, perché la Svizzera è tuttora per eccellenza il Paese del turismo.

Circa un terzo degli automezzi transiti attraverso le frontiere svizzere proviene dalla Germania; il 25 per cento dalla Francia ed altrettanti dall'Italia. L'Austria, il quarto paese confinante con la Svizzera, è già meno rappresentato, in quanto solo la ventesima parte dei mezzi motorizzati stranieri che si recano in Svizzera proviene dall'Austria.

Tra gli altri paesi vi sono il Belgio, l'Olanda e l'Inghilterra a cercare ospitalità in Svizzera con 200.000 unità caduno sui 20 milioni di automezzi esteri.

#### PIÙ OSPITI DALL'ITALIA

Mentre pochi anni fa i villeggianti provenienti dall'Italia erano relativamente pochi, recentemente il loro numero ha subito un sensibile incremento. Nel 1957 soltanto il 16% degli automezzi esteri che varcarono le frontiere svizzere portava targa italiana; tre anni dopo la cifra era già salita al 26%. Questa è una circostanza lusinghiera, se si pensa che l'Italia stessa è un Paese prevalentemente turistico di cui anche numerosi ospiti svizzeri sentono il fascino; l'Italia sola può offrire splendide spiagge di mare, città di bel-



A sinistra:  
la strada del Grimsel,  
tra Berna e il Vallese,  
verso il ghiacciaio del Rhone;  
nella pagina di fronte:  
dolce far niente in riva al lago,  
osservando il rincorrersi  
delle nubi nel cielo azzurro;  
tennis, in alta montagna  
a Mürren nell'alto Berna,  
di fronte alle cime Eiger,  
Mönch e Jungfrau.

lezza fantastica, paesaggi incantevoli e soggiorni meravigliosi in montagna: gli Italiani non avrebbero bisogno di recarsi, per trascorrervi le loro ferie, in un paese che poi è più costoso o comunque non a miglior prezzo del loro.

#### CHE COSA OFFRE LA SVIZZERA?

Lo Svizzero che si reca all'estero si sente chiedere di sovente se sia capace di "jodeln". Lo "jodeln", questo modo del tutto caratteristico di cantare, e la cui denominazione non può essere tradotta in altra lingua, è praticato oggi ancora dai pastori alpestri e dai cori popolari che, all'estero, reclamizzano il folklore elvetico.

Altrettanto rare sono in Svizzera le stalle ed il bestiame nei centri abitati; chi vi si reca per la prima volta ne rimarrà sorpreso se non deluso e constaterà che la Svizzera di oggi è un paese industriale di prim'ordine. Le sue industrie di macchinari e di orologi sono rinomate in tutto il mondo quanto i prodotti chimici di Basilea, ed i ricami di S. Gallo sono destinati ad ornare le più eleganti dame di New York e di Parigi. L'idea che ogni svizzero debba tenere una stalla piena di bestiame proviene forse dal fatto che tra i nostri prodotti d'esportazione figurano, oltre agli orologi, anche i gustosi formaggi.

Il turista che si reca in Svizzera cerca anzitutto i nostri luoghi di cura alpini.

A questo proposito è superfluo accennare a stazioni climatiche come St. Moritz, Davos, Arosa, Grindelwald, Gstaad, Wengen, Mürren, Montana, Zermatt, Saas-Fee, ecc., perché l'eco dei loro nomi ha varcato da lungo anche gli oceani. L'ospite estero non è invece sempre al corrente del fatto che, oltre ai centri climatici di rinomanza mondiale, in Svizzera vi sono altri luoghi di cura incantevoli, meno noti sì, ma pure essi incorniciati da maestose montagne, da laghi e paesaggi non meno allettanti.

Scegliamo a caso: Samnaun nella bassa Engadina al confine con l'Austria; Andermatt sulla strada del S. Gottardo; Engelberg vicino a Lucerna; Gsteig presso Gstaad; Leysin sull'altipiano soleggiato prospiciente il lago di Ginevra; l'Alpe Bettmer nel Vallese. Tutte queste località climatiche minori offrono il vantaggio di essere più tranquille, i loro alberghi costano meno ed il loro carattere è più campestre, privo di artificiosa mondanità.

A proposito di alberghi: è errato credere di dover scegliere ad ogni costo il Grand Hotel; in Svizzera pure gli alberghi di 2ª categoria sono lindi e puliti, dotati di camere con acqua corrente ed offrono vitto sano e sostanzioso; pure le cosiddette



pensioni possono essere raccomandate, specialmente alle famiglie con bambini, non per ultimo a causa dei prezzi economici. Chi avesse timore di trovarsi imbarazzato per difficoltà di lingua, farà bene a non pensarci neppure. Ben quattro sono le lingue ufficiali in Svizzera; il tedesco, il francese, l'italiano ed il "romanisch"; oltre a ciò il personale alberghiero è linguisticamente ben preparato; infine, centinaia di italiani lavorano in Svizzera e quindi ogni giorno, per strada ed al ristorante si sente parlare in italiano.

Eguale errore è ritenere che trascorrere le ferie in Svizzera significhi soggiornare per forza in centri simili al Sestriere o a Cortina d'Ampezzo. Tutt'altro; il nostro paese offre una vasta possibilità di scelta, località climatiche meno importanti, alberghi a mezza altezza sui laghi o in montagna (Lago dei Quattro Cantoni, Zug, Hallwiler, ecc.); centri come Interlaken e Lucerna, cittadine di aspetto caratteristico metà urbano e metà climatico, le alture pianeggianti che guardano sul lago di Costanza e su quello di Ginevra.

Naturalmente, le strade più importanti sono battute con maggior intensità durante i periodi di alta stagione; tuttavia non si deve dimenticare che la Svizzera non è esclusivamente un paese di villeggiatura, ma anche turistico. Essa svolge,

in uno spazio ristretto, una vitalità multiforme ed intensa per cui, in una sola settimana, è possibile ammirare i suoi aspetti più svariati: dal porto di Basilea sul Reno ove accostano le navi di mare, allo Jungfraujoch con la stazione ferroviaria più alta d'Europa, confinata tra i ghiacciai che sovrastano Berna.

#### GINEVRA PER METÀ PARIGI E PER METÀ SVIZZERA

Una perla tra le città svizzere è Ginevra, sede di numerose istituzioni internazionali e centro d'importanti convegni. Come posizione, Ginevra ha tutto l'aspetto d'una tipica città svizzera: riposa sul lago, circondata da un paesaggio di giardini fioriti. È punto d'incrocio di importanti vie di comunicazione e col suo aeroporto intercontinentale si apre sul mondo.

Ma nello stesso tempo, Ginevra ha una faccia diversa da quella delle altre città elvetiche: specialmente tra il 15 ed il 25 marzo, quando al "Salon de l'Automobile" vi si trova a convegno il mondo automobilistico internazionale; allora si è spinti a chiamarla la Parigi elvetica. E non solo per i numerosi caffè dai tavolini disposti sui marciapiedi come a Parigi, non solo per i succolenti piatti che nulla hanno da invidiare alla più ricercata cucina parigina, ma anche per il fascino che avvolge la città delle Nazioni Unite,

per le sue ragazze attraenti, per lo sfarzo della sua eleganza e per la sua indole tipicamente gallica.

#### SULLE STRADE ELVETICHE

A dire il vero, noi svizzeri ci troviamo di fronte a un dilemma, quando parliamo delle nostre strade con ospiti stranieri: siamo tutt'altro che soddisfatti dello stato in cui si trova la nostra rete stradale sulla quale si è costretti a procedere a passo di lumaca. Gli automobilisti svizzeri perciò hanno plaudito ad una disposizione di legge che prevede la costruzione d'una rete autostradale in tutto il paese e mediante un aumento di cinque centesimi di franco al litro sul prezzo della benzina, provvede a finanziare il programma in modo che poi l'uso delle autostrade sia gratuito, anziché a pagamento.

I nostri ospiti invece, in maggioranza, parlano assai bene delle nostre strade, e certamente non solo per dovere di cortesia verso il Paese che li ospita... Essi, trovandosi nel nostro Paese in ferie, non hanno fretta: desiderano godere le bellezze del paesaggio dalla vettura e non si trovano quindi a disagio se devono procedere alla velocità di 50 km orari o meno. E tali velocità sono consentite anche sulle nostre strade.

Anche le strade alpine della Svizzera sono abbastanza ben costruite, ma non tutte: alcune arterie che conducono ai Passi non sostengono il confronto, ad

esempio, con la strada delle Dolomiti. È quindi ovvio che bisogna percorrerle con prudenza: fare le opportune segnalazioni ove non c'è visibilità, rallentare, tenere la destra. Purtroppo sono sovente proprio i nostri amici italiani, dei quali ammiriamo la bravura di guidatori, ad esagerare talvolta in velocità e ad essere poi coinvolti in disgrazie stradali — avventure tutt'altro che piacevoli, trovandosi in vacanza e per di più all'estero!

Le norme nostrane di circolazione stradale differiscono alquanto da quelle degli altri Paesi, tuttavia non si dovrebbe scordare che in Svizzera la strada maestra tra due centri abitati — indicata come tale da appositi cartelli stradali — ha il diritto di precedenza. Il centro abitato ha inizio e rispettivamente termine ove il cartello stradale bianco-blu indica il nome del prossimo abitato. Nei centri abitati stessi la precedenza è di chi proviene da destra e la velocità è limitata normalmente ad un massimo di 60 km orari più o meno: è segnalata nelle singole località da un disco con bordo rosso.

Nel primo periodo di applicazione dei limiti di velocità la polizia stradale che esegue i relativi controlli a mezzo radar era piuttosto indulgente con gli ospiti stranieri; ora anch'essi, nel caso d'infrazione, sono trattati con rigore.

Ma chi si attiene ai regolamenti potrà aver modo di godersi indisturbato le meravigliose bellezze del nostro Paese.



**Genevra e la sua gigantesca fontana che mossa dell'aspro vento del nord o accarezzata dalla brezza di primavera, avvolge la città delle Nazioni Unite in un velo incantato.**

PIERO FRESCOBALDI RACCONTA



## IL MIO RALLYE DI MONTECARLO

Piero Frescobaldi racconta con vivacità di notazioni la storia della sua partecipazione al XXXI Rallye di Montecarlo, in cui si è classificato nono assoluto al volante della Flavia, — prima delle vetture italiane.

La storia del mio Rallye di Montecarlo, posso dire, è cominciata la scorsa estate, quando ho acquistato una Flavia: fu un acquisto che non feci con grande entusiasmo in quanto, della Flavia, non mi piaceva troppo la linea della carrozzeria e mi era stato detto che non era molto brillante; ma d'altra parte volevo una macchina comoda e di limitato consumo e quindi la mia scelta era logico che cadesse dove è caduta.

Ma, dopo una ventina di giorni dall'atto del ritiro, ne ero divenuto entusiasta! La linea mi piaceva oltre che per motivi funzionali (avevo saputo che il disegno laterale era stato studiato al fine di subire la forza del vento esattamente al centro fra l'assale anteriore e quello posteriore,





avevo apprezzato la visibilità che deriva dall'ampio parabrezza), anche per motivi puramente estetici, e la velocità mi aveva letteralmente sorpreso: 1 ora 55 minuti dal casello di Milano a quello di Firenze dell'Autostrada del Sole; cioè chilometri 261,5 alla media di 142 all'ora! Inoltre via via che prendevo pratica alla trazione anteriore e ne apprendevo il leggermente diverso sistema di guida, rispetto ad un'auto tradizionale, ne scoprivo sempre più le doti di tenuta di strada. Così mi venne in mente di fare una gara con la Flavia e mi iscrissi al Rallye di Montecarlo. Nelle feste natalizie andai a vedere la parte del percorso più impegnativa (particolarmente i tratti delle prove di velocità) e mi resi conto che, sulla neve, la Flavia, grazie alla trazione anteriore e alla distribuzione dei pesi, andava magnificamente; dirò di più: se la Flavia, come velocità merita 8, come tenuta di strada merita 10 e, sulla neve, anche la "lode".

Pertanto incominciai a sperare che, per il Rallye, tutte le strade fossero innevate e ghiacciate! Purtroppo però quest'anno il mese di gennaio è stato assai temperato: passavano i giorni e i bollettini meteorologici non parlavano di neve. Comunque, assieme al mio compagno di gara, attrezzammo la macchina per superare ogni difficoltà meteorologica (gomme con chiodi, catene speciali, ecc.) e, sempre sperando in un peggioramento del tempo, iniziammo il Rallye: 1° giorno, bello; 1° notte, bella (solo un paio d'ore di nebbia fitta); 2° giorno, bello; 2° notte, pioggia; 3° giorno bello (ma, per una trentina di chilometri, neve). Così arrivammo, all'inizio della terza notte, a Chambery, città da dove iniziavano le prove di velocità; e, qui finalmente, ci dissero che, sul percorso da compiere, dappertutto nevicava.

LOUIS CHIRON STA PER DARE IL VIA ALLA FLAVIA DI FRESCOBALDI PER LA PROVA FINALE DI VELOCITÀ SUL CIRCUITO DI MONACO; TRI



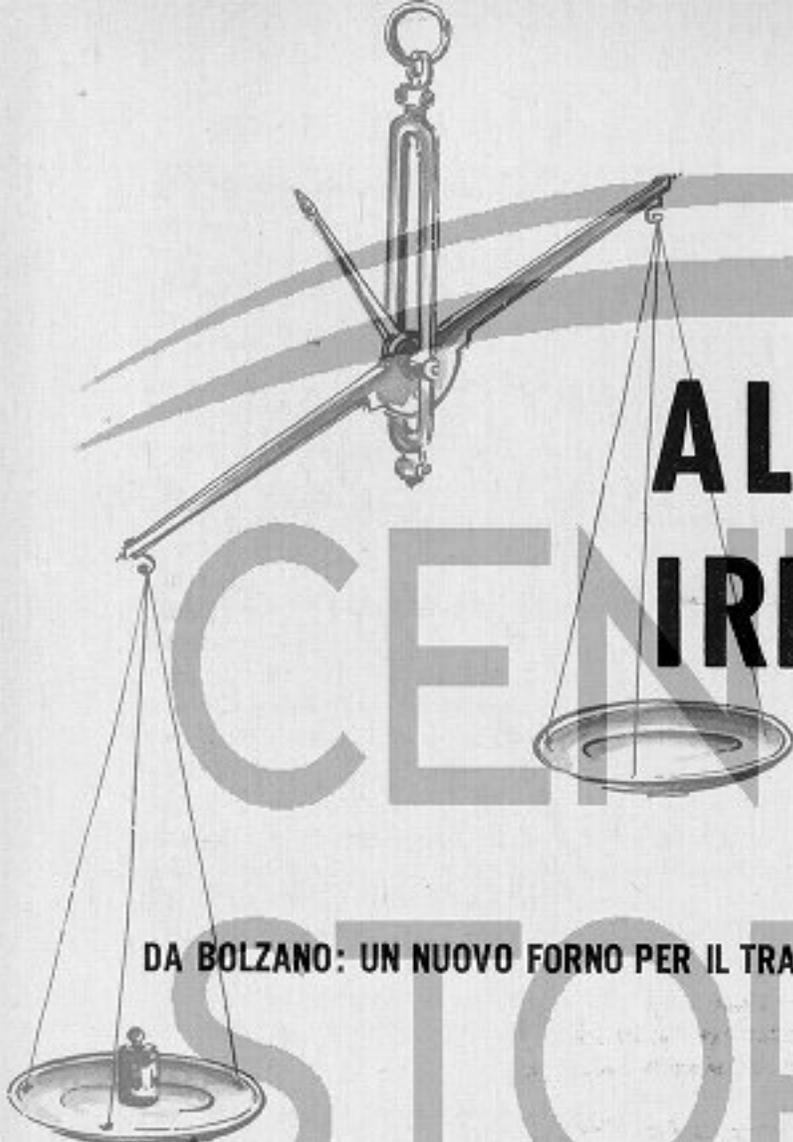
Sostituiamo le gomme normali con quelle munite di chiodi, che fino allora erano rimaste nel baule, e prendiamo il via per la prima prova di velocità che consiste in 45 km circa nei quali si scala e si discende due colli; la strada è tutta pressoché innevata e ghiacciata, e al termine di questa prima prova siamo quarti assoluti. Contentissimi e pieni di speranze, continuiamo la gara ma via via che... maciniamo chilometri il tempo migliora e, all'alba, ci troviamo alle pendici del Mont Ventoux, altra prova di velocità, che di neve non c'è più traccia. Appena ci è possibile togliamo le gomme coi chiodi e, gettando alla campagna francese quel che ormai è divenuto superfluo nella nostra auto al fine di... alleggerirla, ci lanciamo nelle successive prove. Le strade sono ormai quasi del tutto asciutte, ma la Flavia va benone e, in particolare, i suoi freni si rivelano ottimi: questo specialmente nella quarta prova di velocità che consiste per lo più in una ripida discesa di circa 30 chilometri; d'altra parte è prevedibile che i freni della Flavia vadano benissimo dato che sono gli stessi che venivano montati, con ottimo risultato, sulla Flaminia che pesa 300 kg. di più. Siamo ormai giunti all'inizio della quinta ed ultima prova di velocità: la salita del Col de Turini e la successiva discesa (35 chilometri circa). Pensando di non trovare più neve partiamo con le gomme normali e questo è stato l'errore: a Montecarlo, bisognerebbe avere, prima di ogni prova di velocità, degli "informatori" che sappiano riferire con esattezza le condizioni delle strade. Iniziamo dunque a salire, ma prima della cima la strada è già ricoperta di neve, anzi di neve pressata dal precedente passaggio di molte altre macchine, e quindi quasi ghiaccio; cerco di andare più piano, più prudente, ma a una curva seguita da un

ponte, il tutto incassato fra la montagna, la macchina sul ghiaccio vivo parte per la tangente: vedo già la fine della corsa ma, schiacciando a fondo l'acceleratore, grazie alla trazione anteriore, riesco a tenerla, non senza però urtare contro la spalletta del ponte: la Flavia, per l'urto, rimbalza dall'altra parte della strada ma, senza nemmeno rallentare, possiamo continuare la gara: la strada è sempre innevata e rimpiangiamo, con amarezza, la mancanza dei chiodi. Inizia la discesa e, per sorpassare un avversario, giungo troppo forte a una curva... testa a coda completo. Riparto e poi, poco dopo, la strada torna ad essere asciutta; si passa davanti a una Morris Cooper completamente bruciata (niente di male, per fortuna, ai piloti) in seguito all'urto contro la roccia; sorpassiamo molti avversari ormai ridotti a mal partito con i freni, e si giunge all'arrivo di questa ultima prova. Da lì con una cinquantina di chilometri di trasferimento, arriviamo a Montecarlo. Lasciamo la Flavia in parco chiuso e andiamo ad informarci sulle classifiche; siamo settimi: l'ultima prova ci è costata cara. Il giorno dopo c'è ancora una prova, di soli 4 giri, sul famoso circuito di Montecarlo: purtroppo, senza poterlo provare, non conoscendolo, mi ci trovo poco bene; forse, per timore di commettere qualche imprudenza, vado troppo piano e due avversari mi scavalcano nella classifica.

Fu così che il risultato finale, in un primo momento, ci ha lasciati, il mio compagno ed io, un po' delusi; ma poi, riflettendo che sia per noi che per la Flavia era stato il primo Rallye di Montecarlo e che la stagione non ci era stata propizia, ci siamo resi conto che arrivare noni su 351 concorrenti rappresentava un successo e ce ne siamo andati a dormire tranquilli.

PASSAGGI DELL'AUTORE DI QUESTO ARTICOLO SUL MONT VENTOUX: SI OSSERVI LA IMPECCABILE TENUTA DI STRADA DELLA VETTURA.





# ALLEGGERIRE IRROBUSTENDO

DA BOLZANO: UN NUOVO FORNO PER IL TRATTAMENTO TERMICO DELLE LEGHE DI ALLUMINIO

La diuturna ricerca di quelle soluzioni d'avanguardia tipiche della costruzione Lancia, inserisce come elemento fondamentale l'impiego delle leghe di alluminio. A tali leghe spetta il compito di soddisfare alla duplice necessità di ottenere elevate prestazioni e di contenere il peso dei complessivi in limiti sempre più ridotti.

Tra le diverse leghe impiegabili, la scelta è caduta su di un tipo che, rispondendo alle richieste di elevate prestazioni a fatica, di insensibilità alla corrosione, di massima stabilità strutturale e dimensionale, permettesse anche la esaltazione delle proprie caratteristiche tensili mediante appropriati trattamenti termici.

Ben si può comprendere, quindi, come il trattamento termico assuma durante la finitura dei getti fusi un ruolo preponderante ed insostituibile. Tutti i getti, infatti, devono essere trattati termi-



Nelle fotografie: una veduta del nuovo impianto e l'interno del forno; nello schema è chiaramente visibile il percorso seguito dal materiale per il ciclo completamente automatico di bonifica.

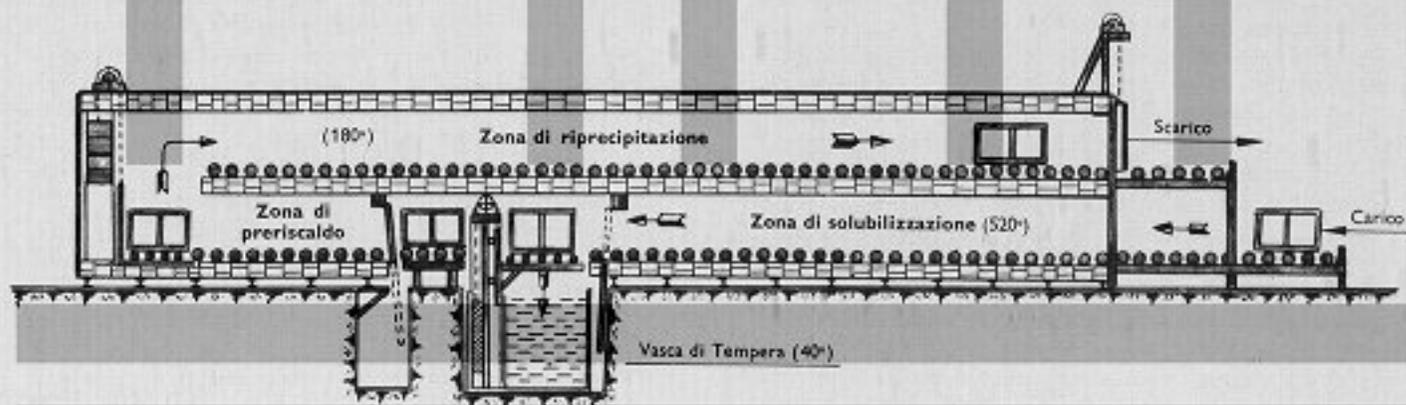


camente prima dell'inoltro alle officine di lavorazioni meccaniche, e cioè sia nei casi in cui si voglia ottenere la sola "stabilizzazione" strutturale e dimensionale, come nei casi in cui siano richieste più spinte caratteristiche meccaniche.

In questo secondo caso, che è il più frequente, il trattamento termico, comunemente denominato "bonifica", richiede operazioni delicate e rigorosamente controllate, poiché comprende processi di solubilizzazione a temperature prossime ai punti di fusione e processi di riprecipitazione entro limiti di temperature e tempi ben definiti. Recentemente, il complesso dei trattamenti della fonderia Lancia di Bolzano è stato potenziato con un nuovissimo forno, unico nel suo genere, che permette la realizzazione della "bonifica" con marcia continua ed a ciclo automatico.

Si tratta di una costruzione monolitica di 65 tonnellate a due piani, lunga 25 metri ed alta 4,50, di cui la parte inferiore è riservata alla solubilizzazione e la superiore alla riprecipitazione. L'equilibrio termico di tale forno è affidato ad un poderoso sistema di ricircolazione dell'aria calda (19 agitatori-ventilatori) nonché al pilotaggio realizzato mediante 11 pirometri regolatori di zona e 6 pirometri registratori e regolatori, dislocati lungo i 50 metri di sviluppo del forno. L'integrale meccanizzazione è poi realizzata mediante 21 moto-traslatori e 12 moto-riduttori variatori di velocità.

È questo uno degli episodi del continuo, assiduo lavoro di potenziamento delle officine allo scopo di sempre migliorare la qualità della produzione, in armonia con le tradizioni di cui la Lancia è fiera.





## SI VINCE ANCHE SAPENDO RINUNCIARE

Guido Alberto Rivetti  
emerito Socio del Club Alpino Accademico Italiano,  
ha scritto per noi questo articolo  
sull'affascinante argomento delle conquiste  
alpine di ieri e di oggi.

### LA "PRIMA" INVERNALE SULLA "NORD" DEL CERVINO

"Saper rinunciare", anche soprattutto quando si deve affrontare un problema di montagna, non è sempre facile; è una decisione che comporta talvolta più volontà, impegno ed abnegazione che non quella di insistere nel tentare di riuscire. Si debbono, beninteso, soppesare tutte le evenienze buone e cattive, tutti i vantaggi morali e materiali, le conseguenze che possono derivare nell'insistere quando la riuscita può essere dubbia. Ma in certi casi la decisione della rinuncia può e deve essere una virtù. La rinuncia non è debolezza: talvolta, e forse il più delle volte, è una prova di coraggio e di forza d'animo.

Dopo la rinuncia, ed a decisione presa, si resta nell'attesa dello svolgersi degli avvenimenti in forza dei quali si è saputo rinunciare. E nella maggioranza dei casi gli sviluppi degli eventi danno ragione, e allora ci si può compiacere per la decisione presa.

Se, viceversa, la decisione è stata troppo affrettata o gli eventi si sono svolti diversamente da quelli prospettati, nulla di male: si potrà sempre rimediare, ritentando quello a cui si è rinunciato. È di questo inverno la riuscita della prima salita invernale alla Punta Nord del Cervino.

Impresa eccezionale! Non solo una cordata, quella degli svizzeri Von Allmen (Guida Alpina) ed Etter di Lauterbrunnen, toccava la cima, ma a venti ore dalla loro vittoria, altre due cordate, quelle degli austriaci Schlommer ed Erich Krempke e quelle dei tedeschi Zieger - Kausche - Bittner raggiungevano la vetta e tutti

insieme, dopo aver pernottato alla Capanna Solvay, a m 4000, scendevano a Zermatt, dopo aver vinto la magnifica, paurosa ed impegnativa parete nord!

Non è il caso di fare su questa nostra Rivista una relazione tecnica dell'avvenimento; ci limitiamo ad esprimere la nostra ammirazione e ad applaudire questi grandi alpinisti che sono riusciti a scrivere sulla storia del Cervino, accanto alle altre scalate di grande importanza, anche questa che forse è superiore a tutte.

Le fotografie, o meglio ancora la visione diretta della parete nord come appare da Zermatt dà un'idea delle immani difficoltà superate per la prima volta in estate, e precisamente il 30 luglio 1931, dai fratelli Franz e Toni Schmidt, e d'inverno dalle tre cordate sopraddette.

Ma anche a quelli che hanno tentato la salita in inverno e non l'hanno portata a termine per circostanze impreviste, e che sono riusciti a rinunciare, deve andare la nostra ammirazione: essi hanno dimostrato di avere uguale coraggio e forza di volontà; ma sono anche riusciti a dimostrare che la salita era possibile, ed hanno aperto, in altri termini, la strada ai vincitori.

È bene, quindi riunire nell'applauso ai vincitori anche i vinti.

Ed ora, mi sia concessa una considerazione: queste impegnative salite, queste grandi imprese, rivestono il carattere del vero alpinismo. Sono queste ed altre interessanti ascensioni che sognavamo, che desideravamo compiere durante la



nostra attività alpinistica. Si studiavano i grandi itinerari, si leggevano le relazioni dei pionieri, si consultavano guide, si cercavano gli incontri con i grandi alpinisti e le guide per avere dalla loro viva voce le indicazioni, i consigli ed i pareri. Un allenamento alla fatica, alla marcia, una vita sana, vitto appropriato erano condizioni assolute per poter essere in condizioni fisiche adatte a superare le difficoltà che si sarebbero incontrate. Talvolta qualcuno, per abituarsi, bivaccava nei pressi della casa o poco lontano, sul duro terreno ed in condizioni disagiatissime in previsione degli inevitabili bivacchi.

Le grandi salite, quelle impegnative, quando riuscivano, lasciavano in noi una soddisfazione immensa, così grande, che nessun'altra può paragonarsi.

In tali scalate con la lunga permanenza in cordata, per ghiacciai, o pareti, o creste dure e difficili — mai impossibili —, si creava tra i componenti della cordata una reciproca amicizia così profonda da rimanere immutabile col passare degli anni.

Oggi, però, almeno parte di noi, resta perplessa e titubante dinanzi al funambulismo che si svolge specialmente nelle nostre Alpi orientali. L'organizzazione delle scalate ha assunto forme un tempo inimmaginabili. Oltre alla dotazione di chiodi da roccia di tutti i generi, di moschettoni, di chiodi ad espansione, di staffe, di trapani, punteruoli, ecc., il servizio logistico viene effettuato per mezzo di lunghi cordoni che dalla pa-

rete infestata di chiodi scende alla base dove (in attesa che si impianti un ristorante!) gli amici degli uomini in parete, servono viveri caldi e ogni sorta di cibarie calde o fredde nonché, non ultime, speciali brandine-letto che vengono appese a chiodi ad espansione, al fine di consentire agli scalatori di poter trascorrere la notte ben riposati, in pieno strapiombo!

Sono queste, cose che richiedono un'autentica abilità acrobatica, attenzione massima alle corde, ai chiodi, a tutta l'attrezzatura speciale, e danno sempre la certezza del ritorno a mezzo di corde doppie che strapiombano nel vuoto ove l'acrobata-alpinista può scendere (si vedano in proposito le osservazioni sul n. 5-6 1961 della Rivista C.A.I.). Come diverso era (ed è ancora, credo) per chi sale le montagne per le grandi, classiche ed impegnative vie! Chiodi, pochi, ed il più delle volte inutili! Viveri, quelli scarsi che si potevano mettere nel sacco e che talvolta si mescolavano in un tutto omogeneo per i continui sbalottamenti.

Sacchi da bivacco; ci si toglieva le scarpe e si cercava il posto più sicuro per appoggiarle (se fossero "partite", come soleva dirsi sarebbe stata una tragedia); ci si avviluppava con tutto quanto si era portato, i piedi nel sacco, e si passava la notte fra dormiveglia, canti ritmati dal battere dei denti: quando al mattino il grande sole sorgeva, qualche lacrima di gioia e di commozione rigava i nostri volti tirati dalla fatica e dal freddo.

GUIDO A. RIVETTI

# PREMIAZIONE DEI CAMPIONI

## LO SPORT

Il 13 gennaio scorso ha avuto luogo, per il secondo anno consecutivo, la cerimonia della premiazione dei clienti-piloti della Lancia che si sono affermati nella precedente stagione agonistica. È stato un festoso incontro che ci ha dato modo di dare il nostro cordiale ringraziamento a chi con tanta passione, nel più puro spirito dilettantistico, tiene alto nelle competizioni automobilistiche il vessillo della Lancia.



Il prof. Guido Calbiani, Direttore Generale della Lancia tra il figlio del compianto Giulio Cabianca (a sinistra) e Cesare Fiorio, campione nazionale classe 1150 Gran Turismo. Sotto, il dott. Arturo della Seta premia Enrico Gibelli, vincitore della coppa regolarità.

I risultati ottenuti nelle corse del 1961 da piloti di vetture Lancia si possono riassumere così: due titoli di campione d'Italia nelle classi 2500 e 1150 Gran Turismo (rispettivamente con il compianto Giulio Cabianca e con Cesare Fiorio), vittoria nella coppa nazionale della regolarità (Enrico Gibelli), due primi posti assoluti, due secondi assoluti, 46 vittorie di classe, 23 secondi posti.

Gli artefici di così brillante bilancio, assieme al ben meritato premio, hanno ricevuto gli applausi di tutti i convenuti, e i complimenti loro rivolti dal Direttore Generale della Lancia, prof. Guido Calbiani e del Direttore Commerciale dott. Alfredo Della Seta. Il prof. Calbiani ha detto tra l'altro: *Vi ringrazio a nome della Lancia; sono estremamente lieto di vedere qui riuniti piloti giovani e meno giovani: questa mi pare sia veramente una cosa importante e un lietissimo auspicio per la Lancia e per tutti voi, e ancora di più per lo sport automobilistico italiano, che noi vorremmo in questo momento considerare persino al di sopra della nostra Società...*

Dopo avere ricordato con commosse parole Giulio Cabianca, rappresentato alla riunione dal figlio Cesare, e rinnovato le felicitazioni all'altro campione italiano Cesare Fiorio e al "regolarista" Enrico Gibelli, il dott. Della Seta si è così espresso: *In passato la Lancia ha preso alcune iniziative nel campo sportivo, partecipando direttamente alle competizioni sportive. Quel periodo, in cui la Scuderia Lancia aveva come emblema un elefantino, non tornerà più: ma quel distintivo, simbolo delle molte vittorie riportate dalla Lancia, sarà dato a tutti quei clienti sportivi che si sono affermati e che si affermeranno nelle competizioni...*

## DUE COMPETIZIONI DUE PRIMI ASSOLUTI

La stagione agonistica 1962 si è iniziata, per i colori della Lancia, sotto i più lusinghieri auspici: le prime due gare disputate in Italia si sono infatti risolte in altrettanti primi posti assoluti, entrambe le volte per merito di Piero Frescobaldi.

La coppa della Scuderia Campidoglio, svoltasi sulla pista di Vallelunga, ha visto la Lancia Flaminia-Zagato di Frescobaldi realizzare il miglior tempo assoluto della giornata per le macchine della categoria Gran Turismo alla media di 91,395 km/ora, nonché il giro più veloce a oltre 93 orari.

Domenica 25 febbraio infine, lo stesso Pilota fiorentino, questa volta al volante di una normalissima berlina Flavia, ha trionfato nel severo Rallye dei Fiori svoltosi in 2 tappe, con 6 prove speciali di velocità - regolarità.



## Hi. Fi. ASSI

Come già avevamo annunciato, si sta costituendo la sezione "Hi. Fi. Assi", cui saranno invitati « tutti i piloti che hanno contribuito in maniera essenziale alla gloria sportiva della Lancia ». Questa sezione avrà dunque la sua ragione di essere soltanto in motivi ideali, riunendo i campioni del passato che al volante di macchine Lancia hanno combattuto alcune delle loro più belle battaglie sportive. Una commissione di giornalisti specializzati selezionerà quei piloti che a loro giudizio ne sono meritevoli. Un primo elenco di nomi sarà pubblicato sul prossimo numero della Rivista. Invitiamo quei corridori che ritengono di essere in possesso di titoli sufficienti per far parte della sezione "Hi. Fi. Assi", a scrivere alla Segreteria della commissione, presso la Lancia. Nella foto: l'anziano campione Bracco (a destra).



## SERATA AL "JOLLY CLUB"

L'attivissimo sodalizio milanese "Jolly Club", che vanta una delle più alte frequenze alle manifestazioni sportive e un libro d'oro di prim'ordine, ha premiato nel febbraio scorso i suoi piloti maggiormente distinti nelle corse del 1961. Tra gli altri, Cesare Fiorio, campione italiano della classe 1150 G.T., che qui vediamo ricevere le congratulazioni del Presidente del "Jolly Club", Comm. Mario Bernasconi, notissima figura del mondo automobilistico italiano.



# LA GALLERIA SABAUDA CENTRO



PETER CRISTUS: «MADONNA CON PUTTO»

Indubbiamente, una delle preoccupazioni più assillanti per gli organi addetti al patrimonio artistico italiano è oggi suscitata dall'ormai riconosciuta necessità di trasformare i musei in vivi ed attuali strumenti di cultura, invogliando le masse a familiarizzarsi con i loro tesori, guardando ad essi, cioè, non come ad inerti reliquie, ma come a fonti di autentico godimento estetico, e di interiore armonia.

È evidente che da tale assillo scaturiscono grossi e svariati problemi per i quali si riuscirà a trovare soddisfacenti soluzioni affrontandoli caso per caso nelle loro diversissime formulazioni, talvolta (vedi «La Galleria Sabauda» di Torino), già condizionate «a priori» da situazioni storiche, che è doveroso rispettare.

Nel caso specifico della «Galleria Sabauda» infatti, come sperare in un perfetto avvicinamento alla opera d'arte, (benché nelle migliori condizioni di ambiente, e di visibilità, per effetto dei recenti restauri), senza un richiamo costante ai precedenti storici della Galleria stessa, che riassumono il processo evolutivo quattro volte secolare del gusto e della cultura figurativa piemontese?

Dall'indomani della pace di Cateau Cambresis, la quale, reintegrando Emanuele Filiberto nei possessi aviti, apprestava per Torino la dignità di Capitale,

DI TORINO  
CENTRO



SPANZOTTI: «SAN SEBASTIANO»

PAOLO CALIARI, IL VERONESE: «LA CENA IN CASA DI SIMON FARISEO» PARTICOLARE

sino al giorno in cui, nel 1860, Vittorio Emanuele prossimo a cingere la Corona d'Italia, decise di donare allo Stato la « Regia Pinacoteca », aperta per volere del Padre Suo nelle sale di Palazzo Madama il 12 ottobre 1832, la storia delle collezioni sabaude procede intrecciata strettamente alle vicende politico-militari della terra subalpina. Così avvenne già del primo nucleo di dipinti e di sculture adunato dal vincitore di San Quintino, ed accresciuto poi da Carlo Emanuele I, il quale splendidamente ne adornò il lungo padiglione affrescato dallo Zuccari, che, celebre nell'intera Europa, in prosecuzione dell'odierna Armeria Reale andava a saldarsi a Palazzo Madama, attraverso depauperamenti ed incrementi alternatisi, a brevi intervalli, durante tutto il sec. XVII, come nel XVIII per cause disperatissime: guerre, sinistri, trapassi ereditari o regolari contratti d'acquisto, (per esempio della quadreria del Principe Eugenio di Savoia-Soissons), fanatismo di uomini come il Canonico Costa, confessore di Carlo Emanuele III, che indusse il Re a distruggere ben trentotto quadri a soggetto... nudista, sino al trasporto al Louvre in massa di centinaia di dipinti, arbitrariamente sequestrati, ai primi dell'800, dagli invasori francesi, insomma è tutto un caleidoscopico susseguirsi di peripezie che ci ha lasciato, però, in fasci di lettere, o di conti di tesoreria una precisa documentazione irrorante di luce e calore episodi, figure e molti altri elementi spesso utilissimi per un limpido panorama della storia piemontese.

Troppo di rado, forse, si è rilevato come, proprio con la fondazione della Pinacoteca torinese, Carlo Alberto offrì ai contemporanei, nel 1832, una delle prime, e più esplicite, indicazioni del muta-

mento di rapporti, intervenuto fra Sovrano e sudditi. Concedendo su consiglio di Roberto D'Azeglio un'antologia delle collezioni avute in libero godimento a tutti gli studiosi di belle arti, Carlo Alberto, affermava, infatti, la precisa volontà di uscire dagli schemi dell'elegante ma egoistico mecenatismo Regio dell'ancien Régime, e di considerare, nel contempo, la funzione del Principe in questo campo, come un diretto impegno a farsi elemento propulsore di quella politica di rinascita etico-culturale da poco intrapresa come preludio ad un imminente ridestarsi della coscienza civica. Ovviamente, lo dominava la persuasione di aver creato un organismo d'informazione culturale perfettamente autosufficiente, una rassegna di scuole, e di firme famose, sì ricca e variata da rendere quanto meno superflui ulteriori viaggi nelle cosiddette « Città dell'arte » Firenze, Roma, Venezia, Parigi, Bruxelles, ecc. E che il generoso Sovrano non si nutrisse di illusioni lo dimostra il fatto che, a quasi un secolo e mezzo di distanza, specie poi ora che il guariniano Palazzo dell'Accademia delle Scienze, sua nuova sede dal 1865, ha subito i necessari ammodernamenti (con una sistemazione stabile e definitiva anche per la Collezione Gualino), ci sentiamo autorizzati addirittura a proclamare l'insostituibilità della Pinacoteca torinese rispetto agli altri istituti artistici nazionali.

Promossi dalla Direzione Generale antichità e Belle arti, e realizzati con assidua cura dalla Dott.ssa Noemi Gabrielli, Soprintendente alle Gallerie del Piemonte e dall'Arch. Piero Sampaolesi, tali rimodernamenti, hanno mirato essenzialmente al ridimensionamento delle sale di esposizione dimezzandone l'originaria altezza di ben 12 metri. E ciò, allo scopo sia di ottenere il raddoppio della superficie di pareti disponibili, che di rendere più agevole il riscaldamento ed il condizionamento d'aria dei locali. Alla illuminazione delle sale superiori si è provveduto, poi, facendo piovere direttamente dall'alto la luce naturale diurna, di cui vien regolata a piacimento l'intensità, azionando, mediante apposito congegno, il tetto a velario, sovrapposto al soffitto, a sua volta munito di lamelle direzionali.

Anche la disposizione delle opere ha risentito dei più aggiornati criteri museografici: previa una rigorosa selezione qualitativa, si è attuata la suddivisione per scuole, badando più che al luogo di nascita dell'artista, alle sue affinità stilistiche. Nell'atrio d'ingresso (quasi uno smisurato pozzo inondato di argenti riflessi), le sembianze, eternate dal Vernet e dal Calandra, dei due Monarchi del Risorgimento, cui la Galleria deve la propria origine, accolgono silenziosamente l'ospite invitandolo a seguire un preciso itinerario, che, dai primitivi a Fontanesi, sfiora i più fulgidi nomi della nostra tradizione pittorica. Dapprima è la lenta, ma sicura, conquista della realtà fisica del mondo creato contro la trascendenza medioevale e bizantina, che si preannuncia nel tiepido palpitar delle carni della *Vergine coll'Infante*, di Barnaba da Modena, e nella quasi giottesca *Incoronazione* di Bernardo Daddi. La mattinata letizia, squillante dalla cristallina gamma cromatica dell'Angelico, il petrarchesco *Trionfo della Castità*, di Cosimo Rosselli, c'introducono, invece, già nel colmo della primavera fiorentina, la beata stagione dei

Arte cinese del secolo X: « Bodhisatva seduto » - legno con tracce di policromia (Collezione Gualino).





carnasciali e delle cavalcate medicee, la cui spensieratezza sembra trasparire nel lievissimo incedere a passo di danza delle figure d'angeli popolanti *Il viaggio del figlio di Tobia* di Filippino Lippi, a cui si contrappone l'analoga composizione di Antonio o Pietro del Pollaiuolo, quasi un bassorilievo, per la spietata subordinazione di ogni elemento figurativo alla ricerca dell'illusione di movimento, nei corpi, e, di profondità spaziale, nel mirabile scenario collinare della Valdarno. Col ritratto di Eleonora da Toledo, del Bronzino, una minuzia lenticolare nell'annotazione scrupolosa di una bellezza muliebre scultorea, ma fredda, si denunciano già, invece, i primi sintomi di quel graduale inaridirsi del genio pittorico fiorentino, che suggerirebbe illuminanti paragoni tra il formalismo del cerimoniale spagnolo, imperante nelle Corti, e l'estetica manieristica, in auge nelle Accademie.

Dai maestri fiorentini si passa ai lombardi tra i quali emergono un polittico di Paolo da Brescia, dipinto nel 1462 in piena aderenza ai modi del gotico internazionale, tre tavole di Ambrogio da Fossano, detto il Bergognone, e quell'assoluto capolavoro del bergamasco Gerolamo Savoldo ancor grondante di reminescenze leonardesche, che è *L'Adorazione dei pastori* e che affascina per il sentimento quasi panteistico della natura, aleggiante sull'agreste paesaggio, testimone dell'episodio evangelico tra penombre prestigiose e chiarori antelucani.

Una *Sacra conversazione* opera giovanile ed ancor belliniana di Andrea Mantegna, inaugura il settore dedicato alla scuola veneta. È uno dei più ricchi della « Sabauda », pur se interrotto dalla Sala del Scicento emiliano, cui si accede tramite una scala costeggiante l'antica cappella del « Collegio dei Nobili » e dominata dal celebre ritratto equestre del Principe Eugenio di Savoia-Soissons, dovuto a Giacomo Van Schuppen.

L'Emilia del sec. XVII si presenta signoreggiata, come ben sappiamo, dall'eclettismo accademico dei Carracci, (vedi il *Paesaggio con due figure*) cui già, tuttavia, reagisce, nel 1618, con caravaggesco impeto chiaroscurale, il *Figliuol prodigo* del Guercino. Vivevasi allora nell'età dei contrasti: non ci si stupisca se, perciò, dalle famose allegorie dei *Quattro elementi* dipinte, circa il 1635, da Francesco Albani espressamente per il Cardinale Maurizio di Savoia-Carignano, emananti un refrigerante aroma, tra echi anacreontici ed ovidiani, l'*Annunciazione* del Pisano Orazio Gentileschi, ci ricondurrà, invece, in un clima di fermo rigore etico e stilistico.

Con Paolo Veronese ci si rituffa tra i veneti! Eccoci dinanzi ad un « pezzo » di mondiale rinomanza, la *Cena in casa di Simone Fariseo*, considerata la più bella fra le *Cene* del Caliari. Copiata perfino dal Tiepolo, ed indagata lungamente dal Ruskin, fin dalle origini, cotesta tela smisurata, rivelò un destino inquieto, attirando nel 1573 sull'autore i fulmini dell'Inquisizione.

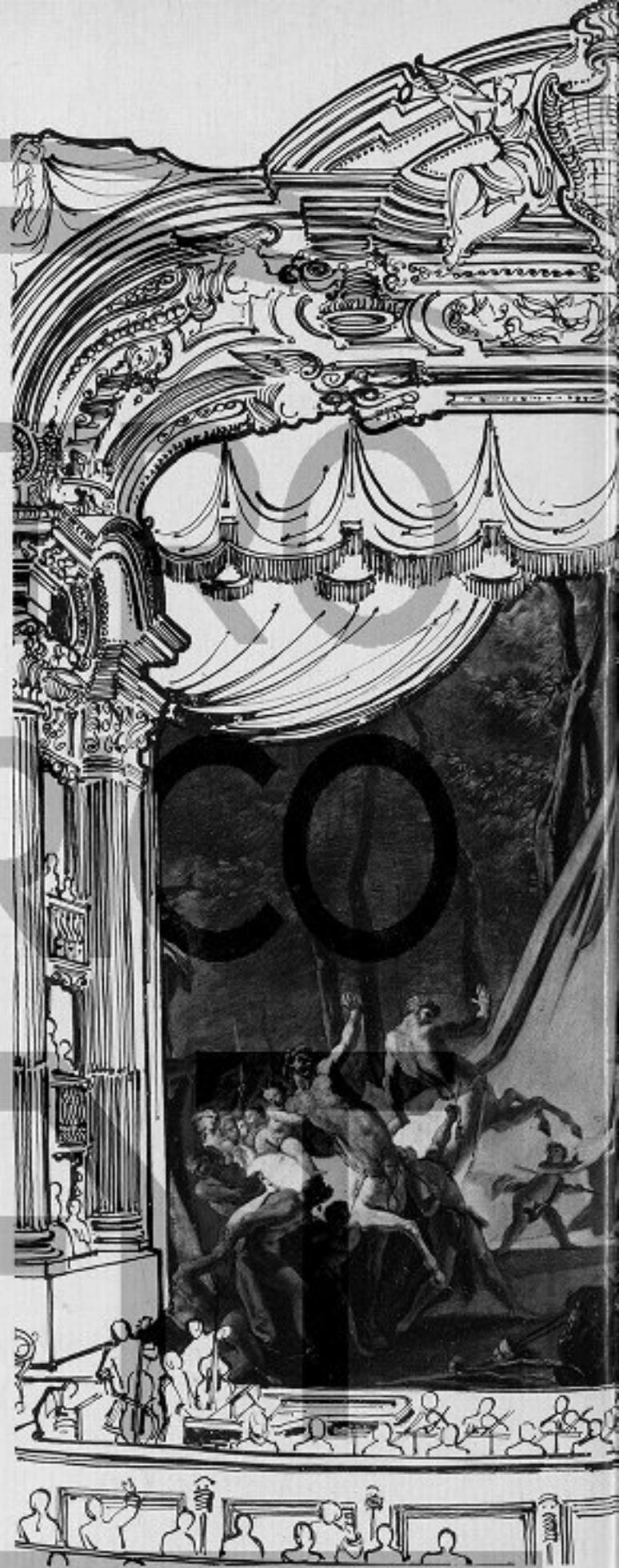
Nel dispensare i tesori della sua prodigiosa vena fantastica il Veronese, vuoi inquadrando in un banchetto sontuoso dell'età imperiale un aneddoto della vita del Redentore, vuoi attingendo alla mitologia classica non perdeva mai di vista la sua missione di cittadino della Repubblica veneta, lo stato

che forse vanta nei pittori i più premurosi alleati, i più eloquenti glorificatori della propria opulenza di dominatrice dei mari. Nelle sue composizioni, perciò, nulla era ammissibile di sciatto e di triviale, si fosse puranco trattato di un elemento della natura destinato a fungere da quinta, da cornice, a personaggi d'alto lignaggio. Ogni squarcio paesistico che incontriamo nel Veronese risulta perciò addolcito, corretto, nobilitato, ovvero elevato a dignità storica, con l'aggiunta di ruderi, statue mutile, ridenti laghetti. Preoccupazioni affatto opposte nutriva invece Jacopo da Ponte detto il Bassano, cui or non è molto, è stato attribuito il privilegio di aver creato e scoperto il paesaggio italico nella pittura, ritraendone con fedeltà assoluta anche i luoghi e gli aspetti più umili e selvaggi. Con pari schiettezza il Bassano si accostò alla vita delle classi rustiche alla fervida umanità che affolla il *Grande mercato*, uno di quei dipinti che, oggigiorno, nel ridestato interesse per le discipline folcloristiche, equivalgono, per l'occhio del curioso, ad autentiche enciclopedie. Molto potremmo ancora dire intorno alle scene bibliche del Ricci, al Tiepolo, al Guardi, al Piazzetta, ma soprattutto dinanzi a due esatte immagini della Torino settecentesca eseguite da Bernardo Bellotto, che ci mostrano l'antico ponte sul Po, l'una, e il « Bastion Verde », sorreggente i Giardini Reali, con una manica del demolito « Palazzo Ducale di San Giovanni », l'altra.

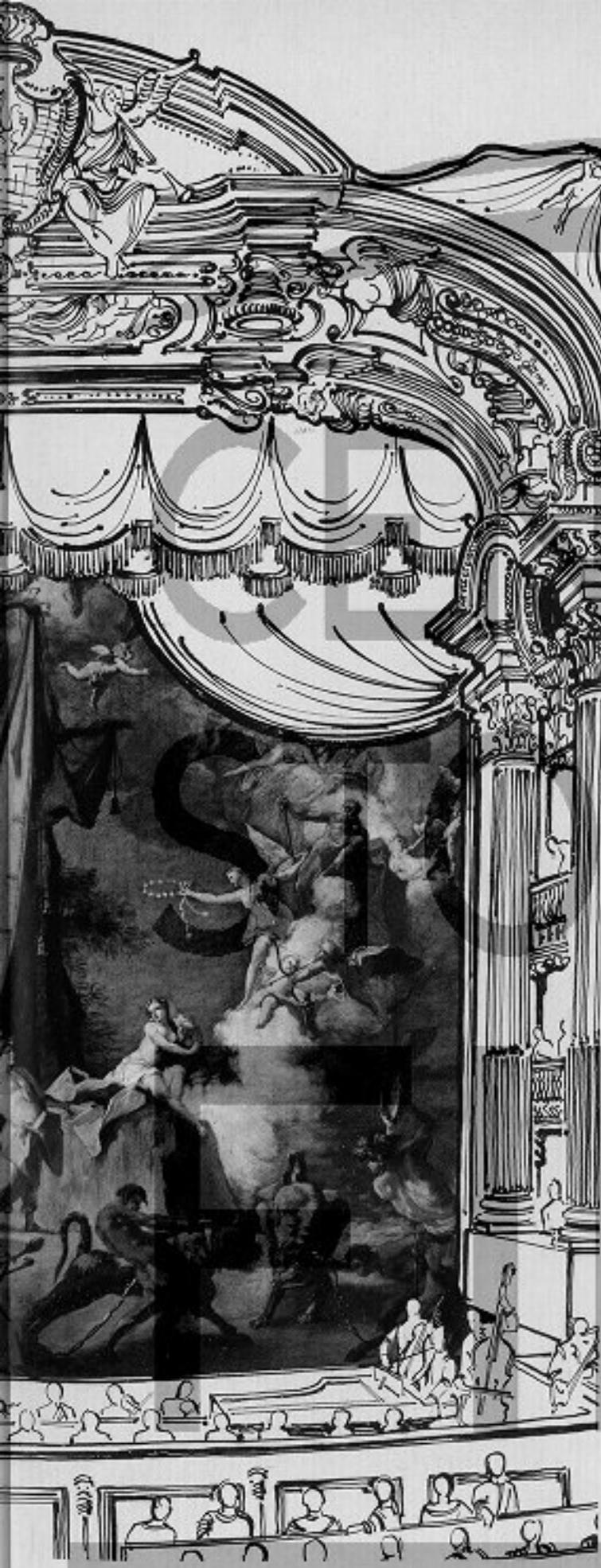
Intorno al 1740 negli ambienti della Corte e della aristocrazia torinese s'era fatto un gran parlare della patetica vicenda della principessa Anna Vittoria di Savoia-Soissons, nipote prediletta, ed erede, quattro anni prima, del sommo condottiero, spentosi a Vienna nel « Palazzo del Belvedere ». Sposa infelice di Federico di Sassonia-Hildburghausen, questa principessa, se ne era fuggita in Piemonte a chieder protezione al cugino Carlo Emanuele III, il quale di buon grado gliel'aveva accordata, lieto che l'inattesa bega domestica gli offrisse finalmente il destro di realizzare l'antica aspirazione di acquistare la mirabile quadreria di Colui che aveva liberato Torino nel 1706 dalla morsa delle truppe di Luigi XIV. Inconsciamente, forse, il figlio di Vittorio Amedeo II in quella circostanza innalzò alla memoria del grande cugino un monumento ben più duraturo di qualsiasi altro simulacro; egli riuscì, infatti, ad assicurare alla nostra città il più ricco complesso di pitture fiamminghe ed olandesi che esista in Italia, pari in Europa soltanto alle raccolte dell'Aja, del Louvre, di Bruxelles.

Ben tre saloni ne rimangono letteralmente stipati: è una lunga teoria di capolavori, che spiega gli entusiastici elogi pronunciati nel 1790 dall'Abate Luigi Lanzi. E si che l'insigne storiografo non poteva ancora avervi veduto il *Vecchio dormiente*, del Rembrandt, miracoloso trapianto di un virgulto caravaggesco nella lontana Olanda.

Il travolgente ritratto equestre del Principe Tommaso, capostipite dei Savoia-Carignano, effigiato dal Van Dyck a Bruxelles nel 1634, i facinorosi biondi del Teniers, i cieli tempestosi del Ruysdael cantati da Giovanni Camerana, la georgica quiete del Potter, gli animati paesaggi del Grittier fanno ivi corona a quelle che senz'altro possono considerarsi



BERNARDINO GALLIARI: « BACCO INCONTRA ARU »



le « gemme » della « Sabauda »; il *San Francesco che riceve le Stigmate* di Jean Van Eyck, tra due sportelli di un trittico di Rogier Van der Weyden, la tanto discussa ed analizzata *Consacrazione di un re di Francia* del Van Orley e quella stupefacente *Passione di Cristo* del Memling, che Cosimo I Granduca di Toscana donò a Papa Pio V Ghislieri per la Chiesa di S. Croce di Bosco Marengo, suo luogo natio. Del resto, nell'antico Piemonte tavole e politici fiamminghi non costituivano una rarità: e se ne incontrava in gran copia nelle ben arredate dimore che i rampolli del patriziato mercantile delle Repubbliche del tardo medioevo subalpino, Asti o Chieri e Mondovì, s'eran venute costruendo coi proventi dei prosperosi traffici con il Nord Europa. In una recente monografia sugli affreschi del Castello di Issogne, la dott.ssa Noemi Gabrielli attribuisce appunto alla presenza di simili modelli, molto ammirati e meditati dagli artisti piemontesi, la causa dell'insistito goticismo di questi ultimi, del loro accento marcatamente nordico ancora assai pronunciato per gran parte del sec. XVI e più ostinato, quasi, in Defendente Ferrari, che non nel suo maestro, Martino Spanzotti. Alle suggestioni nordiche, (Dürer e Manuel Niklaus), non sfuggirà neppure il genio di Gaudenzio Ferrari, e ciò benché la sua più ampia sintesi linguistica assorba anche elementi Leonardeschi e bramanteschi.

La collezione donata alla pinacoteca fin dal 1928 dall'avv. Riccardo Gualino, ma soltanto ora definitivamente sistemata, in un settore appartato, dall'Arch. Protto simboleggia, in certo modo, una stagione di vita intellettuale torinese breve, ma intenso spiraglio, negli anni del primo dopoguerra. Distillata attraverso le più raffinate esigenze di un eclettismo cosmopolita, maturato nel corso di lunghe e pacate conversazioni tra il Gualino e Lionello Venturi, questa raccolta consta, oltre che di quadri e sculture, pure di suppellettili, tessuti istoriati, impalpabili merletti, oreficerie, per lo più bizantine e merovingiche, e di reperti archeologici, quali una rarissima fontana ellenistica. Deliziose e provocanti con fresca sensualità, sorridono le mitologie dal brio quasi Ovidiano, di Tiziano e del Veronese, e un tardo paesaggio agreste ci dona l'ultimo Rubens. Due « pezzi », infine, vantano addirittura una risonanza mondiale. Sono: una *Madonna* di arte pre-giottesca, che suggerì la paternità di Cimabue, e da ultimo, l'alta *Stele votiva*, cinese, in calcare grigio, del sec. VI d. C., che, per la casta purezza delle linee, e per l'atmosfera rarefatta in cui si riflette l'interna letizia dei tre Boddishatva, potrebbe venir collocato accanto ad un angelo di Chartres, o ad una Landgravia del Duomo di Naumburg.

La rimembranza dell'appassionato dialogo con l'eminento critico da poco scomparso, stende sempre un velo di tristezza sulla voce di Gualino che seppe sintetizzare con la sensibilità del poeta il fascino di quelle ore indimenticabili: *Ogni forma d'arte, ogni stile, egli scrisse in un passaggio dei suoi « Frammenti di vita », ogni epoca ci rapì nella contemplazione. La collezione ebbe il suo tono, la sua personalità nella subordinazione di ogni motivo al desiderio dell'arte.*

# UOMINI DELLA LANCIA



Il cav. Cesare Girella è una delle colonne della Lancia, in cui da molti anni (dal 1944, per la precisione) ricopre l'importante, delicatissimo incarico di Direttore dello Stabilimento di Torino. Il cav. Girella era entrato alla Lancia nel 1920, come tecnico addetto al reparto tempera. Sette anni più tardi era promosso capo del reparto stampaggi e trattamenti termici, poi capo officina nel '32 e capo fabbrica metallurgica nel '37. Recentemente, Cesare Girella è stato insignito dalla Confederazione Dirigenti d'Azienda della "Medaglia d'oro al merito direttivo" per le sue alte doti tecniche e organizzative. In precedenza aveva già ricevuto la "Stella al Merito del Lavoro" e la "Medaglia d'oro di fedeltà al Lavoro". Cordialissime felicitazioni.

Con il 31 dicembre 1961, il cav. Battista Falchetto ha lasciato, per raggiunti limiti d'età, la Lancia. L'ha lasciata, questa sua autentica seconda famiglia, dopo 32 anni di preziosa attività nell'Ufficio Tecnico, dove ha messo mano sapiente in tutti i più tipici modelli Lancia dell'ultimo quarantennio. Falchetto era infatti entrato alla Lancia nel 1920, all'epoca della progettazione della Lambda, rimanendone fuori soltanto dal '43 al '53, anni in cui aveva assunto un importante incarico in altra società. Nel 1938 era stato nominato Dirigente dell'Ufficio Progetti, e al suo rientro collaborò validamente alla messa a punto degli ultimi modelli della Casa. Alla quale, benché in pensione, continuerà comunque a offrire il contributo della sua preziosa consulenza anche in campo storico.

Al cav. Battista Falchetto, il professor Antonio Fessia, Direttore Centrale Tecnico della Lancia, ha voluto dedicare questo breve "ritratto", intitolato: "Conoscenza di Falchetto":

**Per me la "conoscenza di Falchetto" risale ai primissimi tempi di attività professionale e precede di moltissimi anni quella personale.**

Sapevamo allora di Falchetto che Egli era il progettista con cui Vincenzo Lancia aveva realizzato le costruzioni più significative ed impegnative del tempo, costruzioni per le quali, come concorrenti, avevamo il più profondo rispetto.

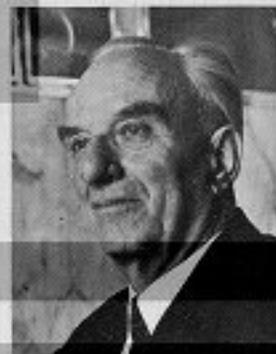
Personalmente ho sempre guidato volentieri le vetture Lancia, e ricordo con particolare simpatia la Lambda e l'Augusta. Attraverso il prodotto si intuiva quale potesse essere la "forma mentis" di Falchetto e cioè una mentalità congegnativa acutissima e ricca di numerose soluzioni tutte basate sulla più armonica analisi costruttiva del problema.

Quando venni alla Lancia, lo conobbi di persona e fu confermato, nella sua felice collaborazione, l'apprezzamento che da anni portavo. In questa collaborazione ebbi anche modo di constatare come, pur essendo egli come tutti i capaci profondamente individualista, sapesse inserirsi efficacemente nel lavoro di "equipe" che costituisce la base necessaria per lo sviluppo moderno della progettazione industriale.

Carissimo lo ebbi e nello sviluppo dei lavori della Flaminia e poi della Flavia e spero che le condizioni di lavoro offertegli siano state quelle che consentirono la sua permanenza con noi fino a che egli poté vedere la Flavia fortemente affermata sul mercato.

Questo non è un saluto a Falchetto, poiché abbiamo il piacere di rivederlo fra noi sebbene in modo saltuario, ma una conferma della profonda simpatia che egli ha saputo destare in tutti coloro che l'hanno avvicinato.

ANTONIO FESSIA



# PERCHÉ INOSSIDABILE

Già: perché?

Mi sono posto anch'io questa domanda, qualche anno fa, quando era sul tappeto la questione se i paraurti e le guarnizioni estetiche dell'Appia II<sup>a</sup> serie dovessero essere in acciaio inossidabile ovvero in acciaio al carbonio cromato.

Molti e validi erano gli argomenti pro e contro ciascuna delle due soluzioni, e il problema, tecnicamente semplice, si presentava invece più complesso sotto il profilo industriale.

Infatti:

- tecnicamente, se lo scopo era di offrire alla Clientela il meglio e il più moderno, la soluzione non poteva essere altra che l'acciaio inossidabile, come quella che consentiva la realizzazione di un prodotto definitivamente ottimo, e non più suscettibile di critiche;
- sul piano industriale, invece, a favore della cromatura stavano il fattore costo (di materia prima e di fabbricazione), e una pur sempre reale possibilità di ottenimento d'un livello di qualità più o meno accettabile.

Questi essendo a grandi linee i termini della questione, la scelta da parte della Lancia fu rapida: l'Appia II<sup>a</sup> serie ebbe così paraurti e guarnizioni in acciaio inossidabile, e così pure la Flaminia, e l'Appia III<sup>a</sup> serie, e oggi la Flavia, e così sempre, tutte le vetture Lancia hanno e avranno paraurti, guarnizioni esterne, copri-ruote, in acciaio inossidabile.

Credo che siano di qualche interesse i perché di un siffatto indirizzo tecnico, ed ecco i più importanti:

1. **Resistenza meccanica più elevata**, poiché l'acciaio inossidabile ha caratteristiche elastometriche superiori a quelle dell'acciaio a bassissimo contenuto di carbonio in uso per profondissimo stampaggio: ciò significa, da un punto di vista pratico, che il paraurti inox risulta veramente all'altezza del significato originale del suo nome, il che è tanto più apprezzabile, in tempi di circolazione stradale sempre più congestionata, e di parcheggi

Dott. Ing. **MARIO BENCINI**  
Capo del Reparto ESPER/RIC della  
Direzione Centrale Tecnica Lancia

sempre più precari, con crescente uso della «manovra a spinta» per guadagnarsi il posto lungo il marciapiede o nelle autorimesse.

2. **Resistenza alla corrosione intrinseca all'acciaio**, derivante cioè dalla composizione chimica di questo, e non assicurata da un velo protettivo di cromo depositato elettroliticamente.

Questo punto merita qualche spiegazione supplementare.

L'acciaio inossidabile è tale **nel suo intimo**, in tutto il suo spessore, mentre l'acciaio comune cromato è inossidabile **in superficie**, la protezione contro gli agenti corrosivi essendo unicamente affidata al film di cromo, avente uno spessore di qualche millesimo di millimetro.

(**N.B.**: è quindi cosa inesatta dire che lo spessore della «cromatura» è ad esempio di 50 millesimi di mm: questo è lo spessore complessivo di tre strati di riporto, cioè dell'acciaio verso l'esterno, della ramatura, della nichelatura, e finalmente della

cromatura vera e propria che dà la protezione, gli altri strati essendo presenti soprattutto per ragioni di ancoraggio elettrochimico. Il film di cromo, che è il più efficace, ha uno spessore proprio che non supera i 10 millesimi di mm).

Da ciò deriva una conseguenza pratica importante.

Si prendano due pezzi di lamiera, uno in acciaio inossidabile, l'altro di ferro cromato alla perfezione (con film assolutamente compatto e continuo), e si espongano ambedue all'azione corrosiva della cosiddetta «nebbia salina».

Dopo qualche centinaio di ore d'esposizione, i due pezzi saranno in condizioni a un dipresso uguali, al massimo quello inossidabile sarà un po' meno lucente dell'altro cromato.

Si proceda ora a un'altra prova, assai più significativa e tecnicamente e praticamente.

Sui due pezzi si facciano delle righe, dei graffi, dei "bolli", sino a incidere il metallo: il film del pezzo cromato risulta così danneggiato nella sua integrità e continuità, ed esistono dei punti o linee nei quali

CAMPIONE INOSSIDABILE

PROVE COMPARATIVE DI RESISTENZA ALLA NEBBIA SALINA SU

CAMPIONE CROMATO

DOPO 100 ORE DI NEBBIA SALINA

DOPO 200 ORE DI NEBBIA SALINA



RILEVAMENTI

Prove in nebbia salina compiute su un paraurti Flavia in acciaio inossidabile AISI 430, e su un paraurti della Concorrenza, in acciaio al carbonio C7 cromato. Prove condotte secondo la norma ASTM "Salt Spray (Fog) Testing" - ASTM B117-57T.

gli strati sottostanti sono in contatto con l'ambiente esterno.

Gli stessi graffi o bolli non alterano alcuna continuità nel pezzo inossidabile, che, come già detto, è tale in tutta la sua massa.

Ponendo nuovamente in nebbia salina i due pezzi così danneggiati, si può constatare come già dopo poche ore il pezzo cromato faccia una ben magra figura di fronte all'acciaio inossidabile, nei guasti artificiali essendosi formati altrettanti focolai d'autentica ruggine; invece, i graffi e le ammaccature sul pezzo inossidabile si presentano come... prima della cura.

3. Venendo al terzo **perché**, va detto che la **possibilità di ripristino delle condizioni estetiche originali** è completa sul pezzo inossidabile, e dopo l'operazione di pulizia e lucidatura il pezzo è veramente come nuovo; invece, nel caso della cromatura tutto quello che si riesce a fare è asportare la ruggine, ma non è possibile eliminare le rotture o discontinuità del film protettivo, dalle quali nuova ruggine riprenderà a formarsi col tempo.

Tutti sanno quanto sia facile incassare una riga, un graffio, un "bollo", per un urto anche modesto (magari ad opera d'un sassolino alzato da un'altra vettura), con conseguente avaria anche solo superficiale dei paraurti, copri-ruote, maschera radiatore, e via dicendo.

È quindi ovvio quanto sia importante che i punti di danno **non** diventino inneschi d'arrugginimento, e che l'aspetto estetico delle parti metalliche lucenti si mantenga a un livello degno delle nostre vetture.

Perché, in fondo, se è lecito il paragone, le automobili sono un po' come le donne.

La pettinatura, il "make-up", i gioielli, stanno alla donna come le parti metalliche lucide stanno all'automobile: quelle e queste danno il "tono" alla persona o alla macchina, quelle e queste devono perciò essere sempre "à-la-page".

Sull'automobile, ciò si ottiene soltanto con l'acciaio inossidabile.

Questo è, in breve, il **perché**.

DOPO 100 ORE DI NEBBIA SALINA



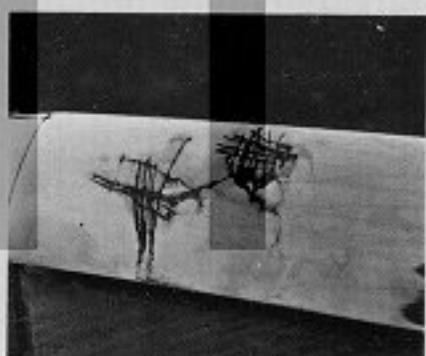
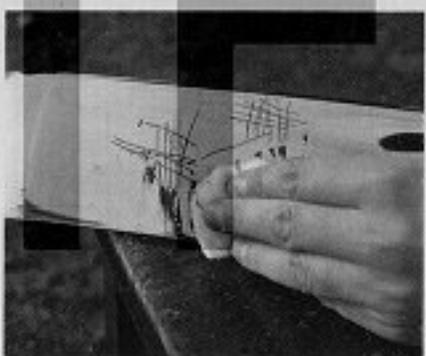
DURANTE LA RIPULITURA



DOPO 200 ORE DI NEBBIA SALINA



CAMPIONI DANNEGGIATI PER RIGATURE O AMMACCATURE DA URTO



Nelle quattro fotografie della pagina di sinistra è visibile il formarsi della ruggine nei punti di danno da urto: la corrosione diventa più profonda ed estesa al procedere della prova. Nelle fotografie della pagina di destra la prova eseguita su paraurti danneggiati da rigatura, la corrosione si è innescata nei punti di rottura del film protettivo ed è evidente il ripetersi del danno anche dopo l'azione di ripulitura.

# CERCHIAMO DI FORMARE IL GUIDATORE PERFETTO

Di sicurezza stradale si può dire si parli senza soluzione di continuo. La gravità e l'urgenza del problema giustificano ampiamente tanta attenzione: decine di migliaia di morti e addirittura milioni di feriti si incaricano ogni anno di mantenere tragicamente attuale l'argomento.

Si stanno facendo molti sforzi, teorici e pratici per orientare le cose in una direzione più accettabile. Vanno definiti pratici quelli rivolti a modificare e migliorare gli "strumenti" della circolazione: rientrano in questa categoria la costruzione e l'ammodernamento delle arterie stradali (con tutta l'enorme massa di opere che la semplice enunciatazione di cui sopra sottintende, dalle nuove autostrade alla soppressione dei passaggi a livello, dalla segnaletica alla selezione del traffico, e via dicendo); e, in altro settore, le sempre nuove soluzioni adottate dalle case costruttrici per accrescere la sicurezza dei veicoli.

Appartengono invece alla categoria degli sforzi teorici quelli diretti a ben definire e migliorare i "protagonisti" della circolazione, vale a dire gli utenti della strada: il pedone come il ciclista come il motorizzato, ma, per ovvie ragioni, soprattutto quest'ultimo.

L'opinione pubblica è sempre stata informata dei progressi compiuti nei campi per primi considerati, cioè di quanto si è fatto e si fa (o si pensa di fare) per strade e veicoli. Solo da poco, invece, le viene sottoposto quanto si vorrebbe o si dovrebbe fare per l'"uomo circolante": e ciò si deve non a deprecabile negligenza trascinatasi fino a qualche anno fa, ma al fatto che lo studio intenso del fattore umano nella circolazione è di data ancora recente.

Il compito di informare il prossimo dei risultati di simili studi è stato assunto in principal modo dai numerosi congressi qualificati, che appunto all'esame del predetto problema sono stati destinati. Ultimo in ordine di tempo, ma non di importanza, il con-

vegno Medicina e Automobilismo, organizzato a Bologna dall'Unione Italiana Giornalisti dell'Automobile (UIGA) e dall'UNAMSI, l'associazione nazionale che riunisce i medici-giornalisti.

Di questi incontri, negli ultimi anni davvero molto frequenti, nessuno mette in dubbio l'utilità; ciascuno di essi infatti, reca contributi concreti, allargando ed approfondendo la conoscenza di problemi realmente importanti.

Dall'insieme degli elementi, portati da tante eminenti personalità del campo medico, è possibile ricavare le linee essenziali dell'automobilista perfetto, almeno sotto il profilo psicofisiologico. Accurati studi ci hanno ormai chiarito tutto, come si dovrebbe essere, quello che si dovrebbe fare sempre, quello che non si dovrebbe fare mai.

Il conducente ideale — tanto per riportare alcune delle molte indicazioni possibili — ha un'intelligenza non inferiore alla media, possiede riflessi pronti e sicuri, è psichicamente equilibrato e perciò esente da pericolosi complessi che potrebbero "scaricarsi" nella guida; vanta un'ottima efficienza degli apparati cardiovascolare, respiratorio, gastro-intestinale, renale, insomma gli funziona tutto a meraviglia; non è né troppo grasso né troppo magro, i suoi movimenti sono sciolti e sicuri; non conosce traccia di lesioni muscolari e, soprattutto, articolari: il blocco di un "giunto" importante, come un gomito o un ginocchio, potrebbe infatti avere conseguenze drammatiche; ha una vista buona, olfatto pronto (a quanto pare, per una guida sicura conta di più un buon odorato — per percepire subito "profumi" sospetti — di un udito perfetto); non ha tendenza alla distrazione, alle fantasterie, alle sonnolenze improvvise; e si potrebbe andare avanti ancora a lungo.

Quando viaggia, specie per tragitti lunghi, si comporta razionalmente. Si mette in marcia solo se ben riposato, in piena forma fisica e morale; si ferma non appena avverte i primi

Si è svolto in febbraio, a Bologna, il I° Convegno "Medicina e Automobilismo", organizzato dall'UIGA e dall'UNAMSI. Dalle numerose e interessanti relazioni presentate si è avuto un concreto e significativo contributo per la soluzione dei gravi problemi connessi al comportamento degli automobilisti e alla definizione del veicolo più sicuro.

accenni di stanchezza; se deve salire in macchina poco tempo dopo aver mangiato (mai subito dopo!), limita il pasto nella quantità, preferisce sostanze energetiche ma di facile digestione, ed inoltre riduce al minimo — se proprio non può farne a meno — le bevande alcoliche; marcia di notte unicamente se non sia molto sensibile all'abbagliamento e se non accusi di colpo la fatica; si guarda bene dal prendere tranquillanti e sostanze affini, pur se agitato o preoccupato (senza arrivare agli stati ansiosi, che allora lascia decisamente la macchina in garage o si affida ad un autista).

Qualora il nostro conducente ideale accusi qualche acciaccio, anche in questo caso agisce con criterio. Esclude ovviamente le malattie infettive acute, accompagnate sempre da rialzi di temperatura e da malesseri di diverso genere, capaci di determinare improvvisi sedimenti fisici e psichici. Anche una tosse violenta lo trattiene dal guidare, poiché un accesso prolungato può far perdere momentaneamente il controllo della vettura.

Problemi grossi quando si tratti di malattie croniche, specie di quelle che non di rado sfociano in episodi acuti. Problemi grossi, perché molte di queste affezioni hanno decorso silenzioso, inavvertito; e l'episodio acuto è spesso la prima, del tutto inattesa, manifestazione del morbo. Si può essere malati di cuore, ad esempio, e non sospettarlo affatto: un infarto o una sincope possono colpire all'improvviso, proprio mentre si è al volante; e non è necessario illustrare quali conseguenze possano discenderne. Con il conducente ideale, ad ogni modo, anche simile eventualità è più difficile a verificarsi: perché il nostro, scrupoloso e pignolo fino alla nausea, non dimentica le periodiche visite di controllo, anche e soprattutto quando si sente in perfetta salute; e ne fa di tutti i tipi, dai più minuziosi esami del sangue all'elettrocardiogramma, premunendosi così da spiacevoli sorprese.

Guida anche con qualche malanno

addosso, per la verità, ma solo se ben certo di poterlo controllare in ogni momento. Così, il diabete non esclude tassativamente la guida, purché la glicemia si mantenga entro livelli ragionevoli e vi sia la sicurezza della stabilizzazione delle condizioni. Anche l'ipertensione e l'ipotensione non costituiscono categorico divieto, sempreché il rialzo e l'abbassamento della pressione non superino certi limiti e, soprattutto, non esista il timore di repentini sbalzi pressori (anche questo è molto difficile con il conducente ideale, che si può dire giri con il manometro in tasca). Possono andare, in certi casi, anche reumatismo ed artrite, a patto che sia ben lontano il pericolo di bloccaggio articolare. Tollerate diverse affezioni epatiche, gastro-intestinali, renali, purché di grado leggero, ed a condizione che non si parli di ulcere o calcoli.

Si potrebbe continuare ancora per molto, quasi un trattato di fisiopatologia della guida. Ma, a parte le ovvie ragioni di spazio, a dissuadere dal proposito concorre una precisa convinzione: non è possibile risolvere i gravi problemi del traffico puntando tutto sul "risanamento" dei protagonisti del traffico medesimo.

Con ciò non si vuole affermare che quanto fatto in questo senso sia stato sforzo inutile, al contrario: quanto maggiore sarà il numero dei conducenti in buone condizioni psicofisiche, tanto maggiore diverrà, automaticamente, la sospirata sicurezza della circolazione. Ma un simile traguardo sa, purtroppo, di utopia: quanti dei conducenti di oggi saprebbero essere così attenti, scrupolosi, costanti nella cura di se stessi come il tanto decantato prototipo ideale? (E quanti di noi si sentirebbero di condannarli duramente per la loro negligenza, sapendo che il comportamento sopradescritto costringerebbe i singoli più spesso dal medico che al volante?)

Conclusione (del tutto personale, è logico): ben vengano le ricerche e gli studi per il miglioramento psicofisico degli utenti della strada; e ben ven-

gano i congressi e gli incontri qualificati, che portano a conoscenza dei più i risultati di queste meritorie attività. L'utilità di simile azione — lo si è già detto — non si discute. È l'entità dei suddetti risultati, dunque che va considerata con serena obiettività. Occorre adoperarsi ancora nelle direzioni "classiche", ossia strade sempre più moderne, veicoli perfezionati, segnaletica veramente adeguata, e così via. Per quel che riguarda i protagonisti, poi, insistere secondo i concetti già oggi applicati, naturalmente cercando di migliorarli sempre più: applicazione rigida delle norme della circolazione, allora, e — pensando più ad un futuro non lontano che all'immediato presente — capillare diffusione dei dettami dell'educazione stradale.

Forse è proprio in quest'ultimo campo che si può ottenere subito qualcosa di concreto, muovendosi secondo criteri elastici, funzionali; in altre parole, prendiamo i conducenti per il verso giusto, e probabilmente otterremo più di quanto a mente fredda non ci si aspetti.

Alla luce di siffatta considerazione assumono maggior valore le iniziative che si propongono di stimolare doti da tutti possedute, ma troppo spesso trascurate: l'educazione, il tatto, il rispetto del prossimo (motorizzato e non), fino ad una serena "filosofia del traffico".

Questa strada è delle più giuste, conviene batterla fino in fondo. Fate che circolino molti conducenti animati da sentimenti cavallereschi, padroni anziché schiavi della macchina, capaci di valutarne sempre esattamente funzione ed importanza, ed uno dei più gravi problemi dell'era moderna sarà per tre quarti risolto.

Cerchiamo conducenti dotati di intelligenza, senso della misura, spirito: la loro presenza varrebbe da sola a migliorare sensibilmente la situazione. Anche se qualcuno lamentasse tic nervosi, o acidità di stomaco, o raffreddore da fieno.



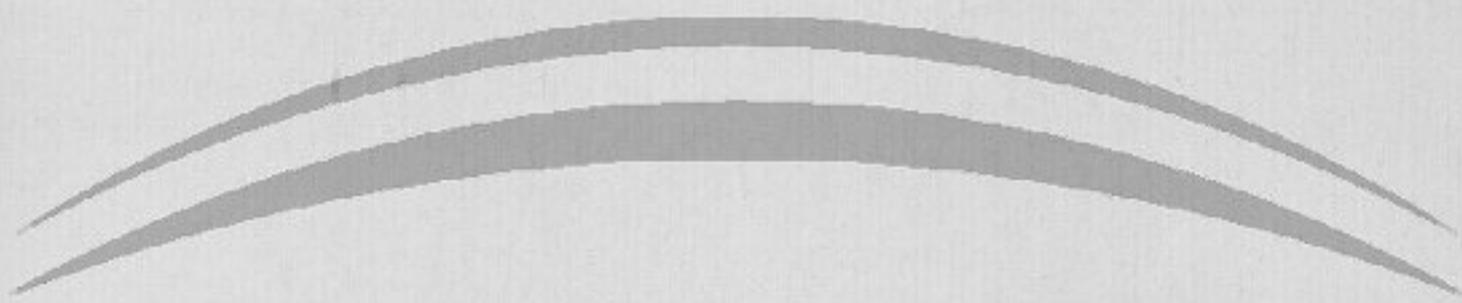
NELL

La collezione che ho presentato a gennaio per l'estate 1962 si ispira a dei criteri essenzialmente geometrici.

Il tema della collezione è espresso dal nome della linea che ho chiamata la linea "TRE-V".

I "TRE-V" non sono soltanto una linea ma un tema di costruzione che dà vita ad una linea morbida e femminile, modernamente romantica, una linea particolarmente indicata nel tempo dei "jets".

Le gonne sono quasi sempre svasate ma la loro svasatura è accentuata dalla costruzione a "V" degli abiti che ricorda la linea introdotta nella collezione passata.



**ERA DEI JETS LA LINEA "TRE V"**



CENTRO

Colore e linea sono i grandi protagonisti di questa collezione. I colori sono dolcemente contrastati: il marrone ed il giallo si sposano ai verdi di tutte le tonalità; il turchese ed il bruno si accostano al viola; rossi e rosa fanno risaltare preziosamente varie sfumature di grigio. I modelli riprodotti in queste pagine sono due modelli sportivi, tipici di questa nuova collezione.

Sono modelli creati per la donna che viaggia, per la donna sportiva che, alla guida della sua veloce fuoriserie, si sposterà quest'estate, lungo le coste soleggiate del Mediterraneo.

**EMILIO PUCCI**



CAVAL



— Credo che il motore sia dietro.



Decapottabili!



— Vicino alla macchina c'era questo bullone: è tuo per caso?



— Vuol dare un'occhiata al motore? Picchia in testa.



— È solo una mia impressione o senti anche tu russare?

**1 CETTE MERVEILLEUSE APPIA**

L'Appia entre dans sa dixième année de vie, étant sortie dans le printemps 1963. A travers trois séries, qui en ont continuellement perfectionné l'esthétique et les performances, l'Appia est arrivée à un tel point de perfection qu'elle continue à être recherchée par la clientèle. Elle est une voiture économique et très robuste: peut-être la seule vintennaise de ligne dans le secteur des petites cylindrées. L'Appia possède aussi une très intéressante versatilité: le grand nombre de victoires sportives en sont une confirmation.

**2 LA FAMILLE FLAVIA S'ACCROIT ENCORE**

Après le coupé (avec carrosserie de Pininfarina) présenté au public à l'occasion du Salon de Turin de l'automne dernier, maintenant c'est la fois de deux nouvelles versions de la Flavia: la Convertible et la Sport, carrossées respectivement par Vignale et par Zagato. L'une et l'autre ont en commun avec le coupé le moteur à deux carburateurs de la puissance de 90 CV. L'empattement de mètres 2,48, la commande de la boîte de vitesses par levier central et offrent des performances très brillantes. Dans l'illustration à la page 4: quelques intéressants détails du coupé Flavia; nous signalons le dispositif qui règle l'inclinaison des dossiers, qui peuvent être transformés en sièges-couchettes. Dans l'illustration à la page 5: la maquette du profil de la Flavia Convertible et de la Sport, de laquelle on observe aussi la partie frontale.

**3 AUGUSTA: MODELE ECONOMIQUE DE LUXE**

Le sixième feuilleton de l'histoire de la Lancia est dédié à l'Augusta, modèle paru vers la fin de 1932 et qui fut une des voitures plus populaires de l'époque. L'Augusta était une voiture légère avec un moteur à 4 cylindres à V etroit de 1194 cmc, capable d'une puissance de 35 chevaux à 4000 t/min. La carrosserie était à structure portante à 4 portières sans montants centraux, à quatre places, la vitesse maxima était de 105 km/h. On a construit trois séries de l'Augusta jusqu'en 1935. L'usine fournissait aussi seulement le châssis, qui fut utilisé par un grand nombre de carrosseries spéciales. Cette voiture agile et nerveuse fut définie comme la plus bon marché des voitures de luxe et précéda immédiatement une autre célèbre Lancia: l'Aprilia. Illustration à la page 8: l'Augusta prise dans un lieu typique de Turin des années trente; le coin entre place San Carlo et l'ancienne Via Roma. Illustration à la page 10: un brevet Lancia de 1934, concernant une carrosserie aérodynamique avec conduite centralisée. Ce projet ne fut jamais réalisé, étant trop courageux pour cette époque.

**4 L'ARBRE ET LE SERPENT**

Une toute récente disposition de l'ANAS, l'organisation qui s'occupe en Italie de la construction et de la manutention des routes de grande communication, qui avait comme objet l'élimination de tous les arbres qui bordent les grandes routes sous prétexte d'une plus grande sécurité pour les automobilistes, sert à l'Avocat Aldo Farinelli, une des plus grandes personnalités du journalisme d'automobile et Directeur du très répandu journal "Motor Italia", à défendre les arbres, victimes innocentes d'un rythme de vie toujours plus nerveux et insensible aux beautés de la nature.

**5 LANCIA NOUVELLES**

Le célèbre soprano Renata Tebaldi a récemment acheté une berline Flaminia. Dans la photo ci-dessus on voit la fameuse cantatrice en train de retirer sa voiture de notre Commissionnaire de Milan, M. Maurioli. Les voitures Flavia et Appia de série, conduites par nos Clients, ont atteint des résultats flatteurs aux compétitions qui ont eu lieu à l'île de Majorca. En bas: la Flavia grimpe partout, même sur la neige et sur le verglas. A gauche: M. Mario Folcia de Milan à Sesto-Lungo; à droite: le docteur Marcello Felli de Senese au refuge Calvi.

**6 LANCIA CHIVASSO: LA CENTRALE ELECTRIQUE**

L'établissement de transformation et de distribution d'énergie électrique qui servira pour l'alimentation des usines du nouvel Etablissement de Chivasso, comprend une première transformation de tension de 120.000 à 6.000 Volts, une deuxième transformation de 6.000 à 380 Volts. Pour la première opération, on a installé deux transformateurs de 8.000 KVA chacun. Toute opération peut être commandée à distance par un tableau de la Centrale de commande, qui est placée au centre de l'établissement. L'énergie est distribuée moyennant des câbles placés en galerie. L'ensemble est particulièrement moderne et permet une très facile maintenance. On a aussi réalisé un système de secours pour empêcher, en cas de manque d'énergie sur le réseau principal, une interruption de la distribution de l'énergie électrique dans les nombreuses usines.

23

Illustrations à la page 23: dans le hall de l'immeuble des bureaux Lancia on a, il y a désormais quelque temps, exposé un cabriolet modèle Lambda de série, qui est l'objet de la curiosité et de l'intérêt des visiteurs. La Revue Lancia est en train de réunir tout le matériel historique possible concernant les Lancias du passé et adresse une chaude invitation aux Amis et aux Lecteurs de signaler tout ce qui peut nous intéresser: anciens modèles, publications, catalogues, photographies, articles, etc. et renvoyer à l'avance pour l'aimable collaboration.

24

Dans les Illustrations à la page 24: à l'occasion du dernier Noël, un grand nombre de nos Commissionnaires ont préparé les Salons d'exposition et les vitrines en accord avec la joyeuse festivité. Raisons d'espace nous empêchant de présenter tout le matériel et nous devons nous limiter à publier seulement quelques-unes des nombreuses photos qui nous sont parvenues. Nous voyons, de l'haut en bas, le Salon de la SIRCA de Milan, de Frisatti de Turin et de Viano de Chivasso. A la page 25 les vitrines d'Alesio Geminio à Parme, d'Alcide Ferri à Udine, de la SVARA à Lodi et, à droite, celles de Franco Bocca à Biella et de Pozzo à Borgomanero. Dans l'autre page à gauche une reproduction de la photo que l'Avocat Giuseppe Zippari de Merano nous a adressée, où on le voit près de sa Flavia sur la Place Rouge de Moscou. Véhicule spécial sur châssis, Essau, équipe contre l'incendie, de la Maison Bergomi et fourni au "Ministero dell'Aeronautica", pour des services de secours dans les aéroports militaires.

26

**7 L'EXPOSITION DE G. B. PIRANESI À LA GALLERIA D'ART MODERNE DE TURIN**

L'exposition de gravure de Piranesi a contribué à diffuser la connaissance d'un des plus géniaux artistes du 1700, renommé pour ses gravures de Rome qui, interprétées dans un style néo-classique les restes monumentaux de la Rome antique, donnaient l'idée d'un tempérament froid et académique; la série des "Capricci di Carceri" et des "Carceri d'Invenzione" a révélé au contraire un artiste à la recherche d'un style figuratif personnel se balançant entre le divertissement du 1700 et la complexité et tourmentée recherche d'une propre personnalité expressive, qui se manifeste particulièrement dans les forts clair-obscur, dans le contraste violent des masses chromatiques, dans une architecture palésiale et solidaire qui, néanmoins, a son but en elle-même seulement.

28

**8 SEREINE, LABORIEUSE ET PROPRE HELVETIE**

Walter Honegger de l'Automobile Revue de Berne, s'occupe de quelques aspects du tourisme automobile en Suisse. Après avoir mis en évidence l'accroissement du nombre des touristes qui proviennent de l'Italie, l'auteur tient à souligner le solide développement industriel du pays. Le grand nombre de lieux de vacances, tous fournis d'hôtels propres et confortables de toutes les catégories, permet de voyager d'une manière très confortable dans ce Pays qui a de bonnes routes avec un trafic bien ordonné. Genève, enfin, siège d'un très important Salon d'Automobiles, avec son caractère de ville internationale, a un intérêt charmant et particulier.

37

**9 RALLYE DE MONTECARLO**

Piero Frescobaldi raconte avec vivacité l'histoire de sa participation au XXXI Rallye de Montecarlo, où il s'est classé à la 9e place absolue, au volant d'une Flavia, première des voitures italiennes.

40

**10 ALLEGER EN RAFFORÇANT**

Récemment la fonderie de l'Etablissement Lancia de Bobano a été dotée d'un tout-à-fait nouveau four, unique dans son genre, pour le traitement thermique des alliages d'aluminium, four qui permet le traitement de bonification à cycle complètement automatique. Il s'agit d'un appareil long de 25 mètres, haut de 4,5 mètres et avec un poids de 65 tonnes. L'équilibre thermique du four est obtenu moyennant un système de circulation d'air chaud et une série de pyromètres régulateurs et régulateurs.

42

**11 ON GAGNE AUSSI AVEC LA RENONCE**

Guido Alberto Rivetti, un des plus fameux associés du "Club Alpino Accademico Italiano", parle des conquêtes alpines d'hier et d'aujourd'hui en soulignant comme quelque fois, dans l'épuisante lutte avec le montagnisme, il est nécessaire d'avoir le courage de savoir renoncer plutôt que de vouloir gagner coûte que coûte. L'auteur tient aussi à souligner la grande différence technique de l'organisation entre les expéditions scolaires et celles du temps passé, qui avaient encore un caractère aventureux, peut-être inconnu aux sportifs d'aujourd'hui.

44

**12 LE SPORT: PRIX AUX CONDUCTEURS**

Le 13 janvier passé, les Clients conducteurs qui ont remporté des victoires pendant la saison agonistique 1961, saison qui a vu la conquête de deux titres de Champion d'Italie grâce au départ Giulio Cabianca et à Cesare Florio, respectivement dans les classes 1950 et 1150 Grand Tourisme, et aussi la victoire du Trophée National de la régularité par mérit de M. Enrico Ghiselli. En total, pendant la 1961, la Lancia a gagné deux premières places absolues, 21 deuxièmes places absolues, 46 troisièmes places absolues, 21 quatrièmes places. Pendant la distribution des prix, le Directeur Général de la Lancia, Prof. Guido Calbani, et le Directeur Commercial Dr. Alfredo Della Seta ont pris la parole.

Les illustrations à la page 45: Deux compétitions, deux premiers absolus, les deux premières compétitions sportives italiennes de la saison 1962 (le Trophée de la "Societas Campidoglio" disputé sur la piste de Valtellina et le Rallye des Fleurs à Sanremo) ont représenté deux brillantes victoires absolues, toutes les deux par mérit de Piero Frescobaldi, au volant respectivement de la Flaminia Sport et de la Flavia. P. F. As. On est en train de constituer la section "Hi. Fi. As." qui réunira tous les conducteurs qui ont contribué manifestement aux gloires sportives de la Lancia. Dans le prochain numéro de la Revue sera publiée une première liste de noms. Tous les conducteurs qui croient d'être en possession des titres pour faire partie de l'Hi. Fi. As. peuvent écrire au Secrétaire de la Commission pour les admissions, chez la Lancia. Soirée au "Jolly Club". La Société de Milan "Jolly Club", qui a son actif une participation massive aux compétitions et un palmarès de premier ordre, a procédé à la distribution des prix à ses conducteurs. Dans la photo, on voit le Président du "Jolly Club", Mario Bernasconi, qui se félicite avec le conducteur Cesare Florio.

46

**13 LA "GALLERIA SABAUDA" A TURIN**

La collection privée de la Maison Savoie forme le noyau de la "Galleria Sabauda". Quoique conditionnée par les précédents historiques qui ont contribué à sa formation, elle peut être considérée comme une des plus complètes collections de la peinture européenne. En effet, outre le grand nombre de tableaux de toutes les écoles italiennes, parmi lesquels une collection complète de la peinture piémontaise, qui témoignent l'évolution du goût esthétique pendant plus de 500 ans — il faut signaler la merveilleuse "Adoration des Pasteurs" de Gerolamo Savoldo, "La Sacre Conversation" de Mantegna, ou la belle "Cène chez Simone Fariseo" de Veronese — la Galerie est riche de chefs-d'œuvre flamands et hollandais. On peut ainsi admirer le "Vieillard qui dort" de Rembrandt, le "Portrait équestre du Prince Tommaso" de Van Dyck, les Teniers, les Van Eyck, les Van Orley, les Menling et beaucoup d'autres. Récemment on a aussi ordonné la collection Gualino, qui fut réunie par un homme qui eut un amour très vif pour l'art et qui réunissait avec un goût exquis le beau dans toutes ses formes, soit plastiques soit figuratives.

53

**14 POURQUOI INOXYDABLE!**

L'ing. Mario Benigni, de la Direction Centrale Technique de la Lancia, fait une exposition des raisons qui ont conduit la Lancia à adopter, pour tous ses modèles de série les pare-chocs et toutes les parties métalliques exposées à la rigueur de la saison en acier inoxydable. L'acier inoxydable coûte plus cher, mais offre de très importants avantages en comparaison de la chromature, il a des caractéristiques de résistance supérieures soit aux coups qu'à la corrosion et peut être facilement rétabli dans les conditions esthétiques originales. Particulièrement intéressante la démonstration scientifique, documentée avec de microphotos, prises sur des pare-chocs conventionnels et en acier inoxydable, de la supériorité absolue de ce dernier.

56

**15 A LA RECHERCHE DU CONDUCTEUR PARFAIT**

Il a eu lieu à Bologne, pendant le février passé, le premier Congrès "Medicina e Automobilità". Des nombreuses et intéressantes relations présentées par des experts dans les deux matières qui forment l'objet du Congrès, on a obtenu une active contribution à la solution des plus importants problèmes qui se rattachent au comportement des automobilistes et à la définition de véhicule le plus sûr. Mais c'est surtout en direction du facteur humain que les efforts de tous ceux qui se préoccupent de la valeur de la vie sur les routes, doivent converger.

58

**16 MODE**

Ennio Pucci présente quelques modèles pour l'été, réalisés selon la ligne "Tous V": un thème géométrique qui donne lieu à une ligne romantique particulièrement adoucie dans l'ère des "lets". Les modèles sont sportifs avec des couleurs sombres et doucement contrastées.

**1 THIS WONDERFUL APPIA**

The Appia is entering its tenth year of life, having come out in the Spring of 1953. Through three series which have improved its styling and efficiency, the Appia has reached such a perfection stage so as to continue to be much in demand by the customer. It is a high-class, chunky and toughgoing car, perhaps the only one really luxurious in the field of light car motoring. Furthermore, it has a very interesting versatility, so that, even when employed as a sports car, it achieved a lot of striking results.

**2 FLAVIA FAMILY INCREASES**

After the Coupe (with Pininfarina body), presented last Autumn at the Auto Show of Turin, now it is the turn of the two new versions of the Flavia: the Convertible and the Sport, respectively with bodywork by Vignale and by Zagato. Both have in common with the Coupe, the 90 H.P. engine equipped with two carburetors, the wheelbase of 1.83 m., the central floor gear change and the brilliant performances.

Illustration on page 4: Some interesting and practical details of the Flavia Coupe, among which the special adjuster mechanism of the seat backs which are of the fully-folding type.

Illustration on page 5: The sketches of the Flavia Convertible (above) and Sport of which the front end is also shown.

**3 AUGUSTA: ECONOMICAL HIGH-CLASS MODEL**

The sixth instalment of the Lancia story is dedicated to the Augusta which appeared by the end of 1932 and was one of the most popular cars of the time. The Augusta was a light car, equipped with a narrow V arranged 4-cylinder engine having a 1194 cc. cm. piston displacement and 35 H.P. output at 4000 R.P.M. The body was of the integral construction type, with four doors without centre pillar, and four seats. The max. speed was of 135 k.p.h. Three series of this car were built up to 1935. It was also supplied only as a chassis on which special model bodies were fitted. This agile and rigorous car was given the definition of "the most economical of the high-class cars" and paved the way for another famous Lancia car: the Appia.

Illustration on page 6: The Augusta shown in a typical spot of Turin of the thirties: the corner between Piazza San Carlo and the old Via Roma. Illustration on page 10: A Lancia patent of 1934 relevant to a centre drive stream-lined body. The design, however, was not realized because too advanced for that time.

**4 PAUL FRERE TESTED "3 C" FLAMINIUS**

The well-known reporter and racer Paul Frère (winner, besides other races, of the Le Mans 24 Hours in 1960), carried out a series of tests at the wheel of the new Flaminia Gran Turismo and Sport with 140 H.P. engine equipped with three carburetors. The tests took place in the rain, on the Turin-Vercelli motorway and on the Serra Iope. Paul Frère reports his impressions which are absolutely positive, with particular regard to acceleration, speed, road-holding and comfort. The Author points out that if they are cars not only fit to run fast; in fact, one has an impression of quality, of love of beauty which make them desirable even apart from their performances. Everything reflects the care with which the cars have been designed.

**5 THE TREE AND THE SNAKE**

A recent regulation of the ANAS, the organization which in Italy takes care of the construction and maintenance of the main roads, has the purpose to eliminate all the trees flanking the main roads, under the pretext of a greater safety of running for the drivers.

That leads Mr. Aldo Farinelli, one of the greatest reporters in the field of motoring and editor of the very popular "Moto-Italia" magazine, to support the preservation of the trees, innocent victims of a more and more convulsive way of life, indifferent to the beauties of nature.

**6 EXPLANATIONS ON PAGE (LANCIA NEWS)**

The famous soprano Renata Tebaldi has recently purchased a Flaminia Saloon. In the photo above, we can see the great singer while being delivered of the new car by our concessionaire in Milan, Mr. Masarelli. Below: standard Flavia and Appia cars, driven by customers of ours, have brilliantly raced the speed competitions which took place recently in the Isle of Macao.

Photos at the bottom: Flavia climbs everywhere, even on the snow and on the ice; on the left, Mr. Mario Felcia of Milan on Sassolungo; on the right, Dr. Marcello Felli of Sariate at the Rifugio Calvi.

**7 LANCIA CHIVASSO: THE ELECTRIC GENERATING STATION**

The transforming and distributing system of the electric power which will supply the new Chivasso plant, includes a first voltage transformation from

120,000 to 6,000 V, and a second transformation from 6,000 to 380 V. For the first operation, two transformers of 8,500 KVA each, are installed in a proper cabin; every operation can be remotely-controlled by means of a proper board in the switch centre control room that is located in the heart of the plant.

The electric power is distributed through cables laid in tunnels. The equipment is one of the most up-to-date, and is fit, among other things, for an easy maintenance. Moreover, an emergency system has been realized in order to prevent the lighting from falling in the departments, should a loss of current or even a simple break occur in the main.

Illustration on page 23: In the hall of the Lancia office building, a Lambda Convertible 8th series has been displayed for some time. It raises the curiosity and the interest of the visitors. The Lancia Magazine is gathering all the historical literature concerning the Lancias of the past, and addresses a hearty invitation to friends and readers to let us have all that might be available on the matter: publications, photos, articles, etc. We thank them in advance for their appreciated co-operation.

**8 EXPLANATIONS OF LANCIA IN THE WORLD**

On the occasion of last Christmas, many of our Concoursaires composed in preparing shop windows and show rooms in character with the merry festivity. As we cannot publish all the photos for space reasons, we are restricted to remembering just some of them, picked up at random in the bunch of pictures arrived at our Editorial Office. We see, from top, the window-dressing of SIRCA (Milan), Franzini (Turin) and Viano (Chivasso).

Other reproductions: The shop windows of Alessio Galimbi (Parma), Alcide Ferri (Udine) and, at right, those of Franco Bocca (Biella) and Pozzo (Borgomanero). On the opposite page, at left, we reproduce a picture sent by Mr. Giuseppe Zepparia from Merano, showing him beside his Flavia on the Red Square of Moscow.

Special vehicle based on Esauco chassis with anti-fire equipment by Messrs. Bergamo, supplied to the Air Ministry for emergency service in military airports.

**9 THE G. B. PIRANESI'S EXHIBITION AT THE MODERN ART GALLERY OF TURIN**

The exhibition of the Piranesi's etchings has contributed to the popularization of one of the most clever artists of the eighteenth century. He is well-known for his etchings of Rome which, interpreting the monumental remains of ancient Rome in neo-classical key, gave the impression of a cold and academic temperament. The series of the "Capricci di Carceri" and "Carceri d'Invenzioni", on the contrary, has revealed an artist in search of a personal figurative style, always balanced between the eighteenth century freak and "divertissement" and the complete and troubled search of his own expressive personality which is continually apparent in the strong light and shade effects, in the violent juxtaposition of chromatic masses, in a powerful and solid architecture which, however, has no other final cause than itself.

**10 SERENE, ACTIVE, TIDY HELVETIA**

Walter Hönegger, of the "Automobil Revue" of Berna, deals with a few aspects of the automobile tourism in Switzerland. After stressing the increase in the number of tourists coming from Italy, the author emphasizes the steady industrial development. Plenty of Alpine resorts, all provided with rest and well-kept hotels of every class, make it comfortable to travel in this country where the roads are in good conditions and the traffic is well-regulated. Geneva, at last, where one of the most important Auto Shows is held, with its character of an international city, has a fascinating and peculiar aspect.

**11 MY MONTE CARLO RALLY**

Piero Frescobaldi relates, with brisk observations, the story of his participation to the Monte Carlo Rally, in which he took ninth absolute place at the wheel of a Flavia, first among the Italian cars.

**12 LIGHTENING WHILE STRENGTHENING**

Recently, the foundry of the Lancia works at Bolzano has been powered with a new furnace (unique in its kind) for the heat treatments of aluminium alloys; such furnace allows fully automatic hardening and tempering treatments. It is an equipment 25 mt. long, 4.5 mt. high and weighing 65 tons. The thermal balance of the furnace is obtained by means of a hot air re-circulating system and a set of regulating and recording pyrometers.

**13 VICTORY MAY ALSO BE OBTAINED BY GIVING UP**

Guido Alberto Rizzetti, emeritus fellow of the "Club Alpino Accademico Italiano" speaks about the past and present Alpine conquests, emphasizing how, sometimes, in the hard struggle against the mountain

one must have the courage to give up rather than to win at any rate.

In addition, the author stresses the very different preparatory technique between present ropes and past ones which had a romantic character perhaps unknown to today's climbers.

**14 SPORTS: PRIZE AWARDING THE CHAMPIONS**

On January 13th there was the prize awarding of the Lancia customer-driver who won in the 1961 agonistic season, during which there was the conquest of two Italian championships, thanks to the late lamented Giulio Cabianca (represented by his son) and to Cesare Fiorio, respectively in the 2500 and 1150 Grand Touring classes, as well as the victory in the national regularity Cup thanks to Enrico Gibelli. On the whole, in 1961, Lancia obtained two absolute first places, two absolute 2nd ones, 46 class-victories, 23 second places. In the course of the prize awarding ceremony, there were the speeches of the Lancia General Manager, prof. Guido Calbani, and of the Sales Manager, Dr. Alfredo della Seta.

Illustrations on page 43: Two competitions, two absolute first places: the two first Italian sports competitions of the 1962 season (the "Coppa della scuderia Campidoglio", contended on the Vallisanga track, and the "Rally dei Fiori" in Liguria) have turned out into as many absolute first places, both times thanks to Piero Frescobaldi at the wheel of a Flaminia Sport and of a Flavia Hi. Fl. Aces; the Section "Hi. Fl. Aces" is being founded. All the drivers who contributed (to a considerable extent) to the sports glory of the Lancia will be admitted to this section. In the next issue of the Rivista, a first list of names will be published. All the drivers, who think to be qualified for entering this Section, may write to the Secretary's office of the "Judging Board", at the Lancia Head Office.

Party at the "Jolly Club" The Milanese association "Jolly Club", which boasts of a steady participation to the races and of a first-class social register, has awarded its drivers the prizes. In the photo, the "Jolly" Chairman, Mr. Mario Bernasconi, is congratulating the driver Cesare Fiorio.

**15 THE SABAUDA GALLERY**

The private collection of the Casa Savoia represents the main part of the Sabauda Gallery of Turin. Although conditioned by the historical precedents which contributed to its making, it may be considered one of the most complete collections of the European painting.

In fact, in addition to the many paintings of the various Italian schools (among which a complete review of the Piedmontese painting), witnessing the development of the pictorial taste during more than 600 years — to be pointed out: the fascinating "Adorazione dei Pastori" by Gerolamo Savoldo, the "Sacra Conversazione" by Mantegna and the wonderful "Cena in casa di Simone Fariseo" by Veronese — the Gallery is very rich in Flemish and Dutch masterpieces.

Thus, one can admire the "Vecchio Dormiente" by Rembrandt, the equestrian portrait of prince Thomas by Van Dyck, the Teniers, the Van Eyck, the Van Orley, the Hemling and many others. Recently the Gualino Collection has been arranged as an annex; this collection is due to a man deeply fond of art and able to cleverly join the beautiful in all its forms, both plastic and figurative.

**16 WHY STAINLESS?**

Mr. Mario Benigni, engineer of the Lancia Central Technical Department, states the reasons which brought the Lancia to adopt, on all its models, the stainless steel bumpers and outer fittings. Stainless steel is more expensive but presents great advantages as compared to chrome-plating: it has higher resistance both to crashes and corrosion; in addition, it may be easily restored to its original conditions. Particularly interesting is the scientific demonstration, based on microphotos taken on conventional bumpers and on stainless steel bumpers, of the absolute superiority of the latter ones.

**17 LET'S TRY TO FORM THE PERFECT DRIVER**

In February last, the first meeting "Medicine and Motoring" took place in Bologna. From the many and interesting reports presented by experts in the two subjects of the meeting, there has been a positive contribution to the solution of the great problems relevant to the behaviour of motorists and to the definition of the safest vehicle. It is above all to the human factor, however, that the efforts of those who are thoughtful of the life value on the roads must converge.

**18 THE FASHION**

Tailor Emilio Pucci presents some summer articles of clothing designed according to the "3 V" line: a geometrical theme giving rise to a modern romantic line, particularly suitable in the era of jets. These reproduced are sports jackets, with delicate and gently contrasting colours.

## 1 LANCIA APPIA: EIN WUNDERVOLLER WAGEN!

Erschienen im Frühjahr 1953, tritt sein das Modell Appia in sein 10. Lebensjahr. Schrittweise wurde es durch drei Serien bis zur heutigen Rada entwickelt und die gegenwärtig zahlreiche Nachfrager legt ein einzigartiges Zeugnis für diesen Wagen ab. Er ist vornehmlich, wirtschaftlich, robust; von anderen Wagen derselben Klasse an Luxusausführung kaum übertraffen; in seiner Vielseitigkeit überaus interessant; auch im Sportsinn steht er an der Spitze seiner Klasse!

## 2 FAMILIENZUWACHS IM HAUSE FLAVIA

Nach dem im vorigen Herbst am Turiner Salon vorgeführten Flavia Coupé Pininfarina, werden nun zwei weitere Versionen aus der Taufe gehoben: Cabriolet Vegalet und Sport Zigago. Wie das Coupé, sind auch diese zwei Ausführungen mit demselben Zwei-Vergaser-Motor von 90 PS ausgestattet, haben einen Achsabstand von 2,48 m, zentrale Knüppelschaltung und zeichnen sich durch brillante Fahrleistungen aus.

Bild auf Seite 4: Einige interessante Details vom Coupé, u.a. die Liegeplatzverstellung.

Bild auf Seite 5: Flavia Cabriolet (oben) und Sport (skizziert).

## 6 LANCIA AUGUSTA: WIRTSCHAFTLICHES LUXUS-MODELL

Die sechste Fortsetzung der geschichtlichen Werdeganges der Lancia Werke ist dem Modell Augusta gewidmet. Geboren 1932, wurde es zu einem der populärsten Wagen der dreissiger Jahre. Die Augusta war ein ausgesprochen leichter Wagen, ausgestattet mit einem Vierzylinder-V-Motor von 1194 cm Hubraum, 35 PS bei 4500 U/min, selbsttragender Karosserie, vier Türen ohne Mittelstütze, Höchstgeschwindigkeit 105 km/h. Von der Augusta wurde bis 1935 drei Serien gebaut; zum Teil wurde auch nur das Fahrgestell für Sonderaufbauten geliefert. Der Wagen wurde seinerzeit als das wirtschaftlichste Luxus-Automobil bezeichnet und war ein würdiger Vorgänger des darauffolgenden Modells Aprilia.

Bild auf Seite 6: Eine Augusta im Rahmen einer typischen Stadtszene Turins aus den dreissiger Jahren (zwischen dem San Carlo Platz und der alten Roma-Strasse).

Bild auf Seite 10: Ein Lancia Patent aus dem Jahre 1934, eine Stromlinien-Karosserie mit zentraler Lenkvorrichtung. Das Projekt wurde nicht verwirklicht, weil es für die damalige Zeit zu gewagt war.

## 12 PAUL FRERE HAT DIE FLAMINIA-VERSIONEN GETESTET

Der bekannte Journalist und Rennfahrer Paul Frere (u.a. Sieger im 24-Stundenrennen von Le Mans 1960) hat die Versionen Flaminia Gran Turismo und Sport mit Drei-Vergaser-Motor u. 140 PS getestet. Die Probefahrten erfolgten bei Regenwetter auf der Autobahn Turin-Vercelli und darauf auf der Senno-Strasse. Paul Frere berichtet hier von den entscheidenden vorteilhaften Fahrleistungen, besonders was Beschleunigung, Geschwindigkeit, Straßenhaftung und Komfort anlangt. Er schreibt u. a.: „... nicht nur für hohe Geschwindigkeiten sind die beiden Wagen geeignet; über die Gediegenheit ihrer technischen Eigenmerkmale hinaus erlebt man an diesen beiden Wagen eines ausgesprochenen Sinn für Qualität und Schönheit. In allem spiegelt sich die hohe Sorgfalt der Konstruktion wieder.“

## 16 DER BAUM UND DIE SCHLANGE

Gemäss einer kürzlich von der italienischen Behörde für Strassenbau u. Verkehrsweisen erlassenen Verordnung sollten aus Sicherheitsgründen alle am Strassenrand der wichtigsten Verkehrsachsen stehenden Bäume niedergeschlagen werden. Rechtsanwalt Aldo Farinelli, einer der namhaftesten Fachjournalisten und Leiter der Zeitschrift "Motor Italia", nimmt demgegenüber die Schönheit der Natur in Schutz welche heutzutage leider dem modernen Lebensrythmus zum Opfer fallen.

Nach der Feststellung, dass die grünen Baumreihen zur Verschönerung unserer Strassen beitragen, beantragt der Autor das Zutreffen der Behauptung, die Baumreihen seien verkehrsfähig; im Gegenteil: sie stellen nach seiner Ansicht ein psychologisches Moment dar, wodurch der Fahrer zu grösserer Vorsicht angeporrat wird.

## 18 LANCIA NACHRICHTEN

Die berühmte Opernängerin Renata Tebaldi hat vor einiger Zeit eine Flaminia Limousine erworben; im Bilde oben sehen wir sie beim Abholen des Wagens in Mailand bei unserer Verkaufsstelle Maurilli. Im Bilde darunter: Serienwagen Appia und Flavia haben kürzlich an einem Zeitrennen auf der Insel Mazzeo erfolgreich teilgenommen. Bilder unten: Die Flavia klettert auf Schnee und Eis:

links, H. Mario Folcia aus Mailand am Langkofel in den Dolomiten; rechts, Dr. Marcello Falli aus Senese ist bis zur Calvi-Hütte vorgedrungen.

## 20 LANCIA CHIVASSO: DIE ELEKTRIZITÄTS-ZENTRALE

Die Anlage für Stromverteilung und Stromwandlung, welche das neue Werk in Chivasso mit Stromenergie versorgt, sieht eine Stromwandlung von 120.000 auf 6.000 Volt und eine zweite von 6.000 auf 380 Volt vor. Hierzu sind zwei Transformatoren zu je 8.000 KVA mit eigener Kabine installiert worden. Die Fernschaltung erfolgt von der Zentral-Kabine aus. Die Gesamtanlage ist nach modernen Prinzipien gebaut und verfügt über eine Notanlage, die bei eventuellem Ausfall des Hauptstroms die Raumbeleuchtung in den einzelnen Werkhallen sicherstellt.

Bild auf Seite 23: In der Hall unseres Bürohauses ist seit einiger Zeit ein Cabriolet Lambda B Serie ausgestellt, das von den Besuchern mit hohem Interesse angestarrt wird. - Unsere Zeitschrift ist zur Zeit beschäftigt, Unterlagen über den historischen Werdegang des Lancia Werkes zu sammeln; in diesem Zusammenhang nimmt die Redaktion entsprechende Unterlagen, Bildmaterial, usw. gerne und mit Dank entgegen.

## 24 LANCIA IN DER WELT

Zu Weihnachten haben viele unserer Vertretungen und Agenturen ihre Ausstellräume und Schaufenster mit Weihnachtsmuck geziert. Aus dem hier mehrfach eingeleiteten Bildergesamtheit greifen wir wahllos das Raumangebot wegen nur einige Fotos heraus. Von oben: SIRCA (Mailand), Frassati (Turin), Viano (Chivasso).

Seite 25: Weitere Bilder: Gelmici (Farma), Ferri (Udine), SVARA (Lodi); rechts: Bocca (Biella), Pozzo (Borghesano). Auf der nächstfolgenden Seite, links: Rechtsanwalt Dr. J. Zipperle aus Meran haben seine Flavia auf dem roten Platz in Moskau. Sonderurlaub mit Familienangehörigen von Fa. Bergoni, auf Fahrgestell Escata, für das ital. Ministerium für Flugwesen zum Nordpolsteinsatz auf Flugplätzen bestimmt.

## 26 PIRANESI-SCHAU IN DER GALLERIA FÜR MODERNE KUNST IN TURIN

Diese gelungene Schau hat bezeichnend dazu beigetragen, einen der genialsten Künstler aus dem 18. Jahrhundert, den Kupferstecher G. B. Piranesi, seinen Krisen bekannt zu machen. Nachdem er wegen seiner in neoklassischem Stil gehaltenen Kupferstiche über die alten Denkmäler Roms, die eher kalt und akademisch wirkten, bekannt geworden war, offenbarte er sich hingegen in seiner Serie "Capricci di Carceri" und "Carceri d'invenzione" als einen Künstler, der von innerer Unerbittlichkeit von der Kunststichung des damaligen "Divertissementes" zum Ausdruck der sich-Dunkel-Gegenstände und zur ausdrucksvoll-gewaltigen, jedoch zum Selbstzweck erstarrten Architekturkritik, um einen persönlichen Ausdruck zu suchen.

## 28 FERIEHLAND HELVETIEN

Walter Moninger von der Berner "Automobil Revue" führt dem Leser die Schweiz als begehrtesten Ferienland vor. Der Fremdenverkehr in der Schweiz ist in stetigem Aufschwung begriffen, besonders was den Fremdenzufluss aus den Nachbarländern und speziell aus Italien anlangt. Aber auch das Industriewesen ist nicht minder blühend. Die zahlreichen Alpenkurorte mit sauberen Gestätten, ein gut gehaltenes Strassennetz mit regem, doch geregeltm Verkehr, die prächtigen Naturwunder der gewaltigen Bergriesen und zeitlichen Seen verleihen der Schweiz den Zauber eines Traumlandes. Der Autor schliesst ab mit Genf, wo nicht nur das Herz des kleinen Schweizerlandes, sondern durch seinen internationalen Automobil-Salon und den UNO-Palast auch das Herz der grossen Welt schlägt.

## 32 MEINE TEILNAHME AM RALLYE VON MONTECARLO

Piero Francobaldi erzählt von seiner Teilnahme am XXXI. Rallye von Montecarlo, aus dem er auf Lancia Flavia als neunter in der Gesamtbewertung hervorgeht; unter allen italienischen Wagen sicherte sich seine Flavia die erste Stelle.

## 36 GRÖSSERE HALTBARKEIT DURCH GERINGERES GEWICHT

Kürzlich wurde in unserem Bozener Werk eine neue Öffnungsanlage zur thermischen Behandlung der Alu-Legierungen in Betrieb genommen. Mit Vollautomatik arbeitend hat die Anlage ein Gesamtgewicht von 65 t, ist 25 m lang und 4,5 m hoch. Der Wärmenutzungs- in Öffnersystem wird durch ein Wärmelufsystem sowie verschiedene Präzisionsgeräte geregelt.

## 42 DURCH VERZICHT ZUM ENDBIHEL

Guido Alberto Rivetti, Mitglied des ital. Akademiker-Alpen-Vereins, erzählt von den Errungenschaften der Bergsteigertechnik von gestern und von heute. Er hebt hervor, dass es unter Umständen verkehrsvoller ist, auf den Erfolg zu verzichten, als den Sieg um jeden Preis erzwingen zu wollen. Vergleichsweise zwischen der alten und der modernen Bergsteigertechnik; in heute von einer Romantik der Bergsteigertechnik wohl nicht mehr die Rede.

## 44 SPORT: PREISVERTEILUNG

Am vergangenen 13. Januar hat Lancia die Kunden, die sich während der Sportsaison 1961 ausgezeichnet haben, zu einer Preisverteilung eingeladen. Hervorzuheben sind die zwei italienischen Meisterschaften, die vom leider verunglückten Giulio Cabianca (vom Sohn verstorben) und von Cesare Florio für die Klassen 2500 und 1150 Gran Turismo gewonnen wurden; weichen der Sieg Enrico Giubelli im nationalen Regelmässigkeitserwerb. Insgesamt ist Lancia mit 2 ersten absoluten Preisen, 2 zweiten absoluten Preisen, 46 Klassensiegen und 23 zweiten Klassensiegen aus der Sportsaison 1961 hervorgegangen. Während der Preisverteilung sprachen Generaldirektor Prof. Guido Galbani und Verkaufsleiter Dr. Alfredo Della Seca.

Bilder auf Seite 45: In den zwei ersten italienischen Sportrennen der Saison 1962 (Preis Scuderia Campidoglio und Blumen-Rallye) wurde Piero Francobaldi absoluter Sieger, einmal auf Flaminia Sport und einmal auf Flavia.

H. R. Nennmeister: Zur Teilnahme an dieser Sektion werden alle Rennfahrer eingeladen, die durch ihre Erfolge dem Namen Lancia in der Sportwelt Ehre gemacht haben. Im nächsten Heft werden wir das erste Verzeichnis der Mitglieder bekannt geben. Inzwischen können alle Fahrer, welche entsprechende Erfolge zu verzeichnen haben, um ihren Beitritt einreichen. Abendveranstaltung beim "Jolly Club": Der Jolly-Club in Mailand, bekannt wegen der zahlreichen Sporterfolge seiner Mitglieder, hat zu Ehren seiner besten Rennfahrer einen Festabend gegeben. Im Bilde: Mario Bernasconi, Vorsitzender des Clubs, begrüsst Cesare Florio.

## 46 GALLERIA SABAUDA

Die Privatsammlung des Hauses Savola bildet den Grundstock der "Galleria Sabauda" in Turin. Abgesehen von ihrem geschichtlichen Ursprung, kann sie als eine der vollständigsten Gemäldesammlungen in Europa angesehen werden. Sie enthält zahlreiche Werke der verschiedenen italienischen Malerschulen, darunter eine komplette Schau der Piemonteser Malerei und legt dadurch ein klares Zeugnis über die Entwicklung des Kunstsinnes im Laufe von sechs Jahrhunderten dar. Nennenswert u. a. die "Aforazione dei Pastori" von Gerolamo Savoldo, die "Sacra Conversazione" von Mantegna, die "Cena in casa di Simone Panso" von Veronese. Aber darüber hinaus enthält die Sammlung auch sehr viele Werke Römischer und niederländischer Meister, unter diesen des "Alten Schülers" von Rembrandt, das Stadtporträt des Prinzen Thomas von Van Dyck, verschiedene Teniers, Van Eyck, Van Orley, Menging und viele andere. Seit einiger Zeit ist auch die Privatsammlung Gualino der Gallerie einverleibt, die einem Manne zu verdanken ist, welchen höchster Kunstsin und edelste Pflege des Schönen auszeichneten.

## 58 WARUM AUS ROSTFREIEM STAHL!

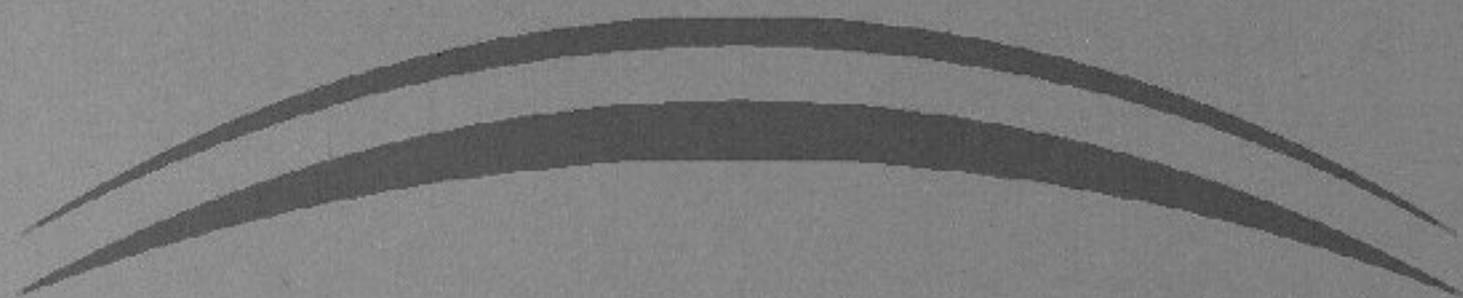
Ing. Mario Baccini von der Technischen Zentralleitung legt die Gründe dar, die Lancia zu dem Beschluss bewegen haben, alle Modelle mit Stoßfängern und Aussenbeschlägen aus rostfreiem Stahl zuzustatten. Rostfreier Stahl ist wohl teurer, weist jedoch gegenüber der Verchromung entscheidende Vorteile auf: er ist steifester, korrosionsbeständiger und leichter in seinem ursprünglichen Zustand herzustellen. Sehr interessant der auf Mikrofilm-Aufnahmen begründete Nachweis dafür, die Überlegenheit der Ausführung aus rostfreiem Stahl gegenüber der Verchromung kann nicht in Zweifel gezogen werden.

## 56 AUF DER SUCHE NACH DEM VOLLENDENETEN FAHRER

Im vergangenen Februar hat in Bologna das 1. Zusammenreffen über "Medizin und Automobil" stattgefunden. Die Referenzen haben verschiedene wertvolle Winke erteilt, wie Medizin und Fahrzeugbau zur Lösung der wichtigen Frage der Verkehrssicherheit beitragen können; doch bleibt vom grössten Wert und im Mittelpunkt der Frage die Erziehung des Fahrers selbst, also das menschliche Moment.

## 58 MODE

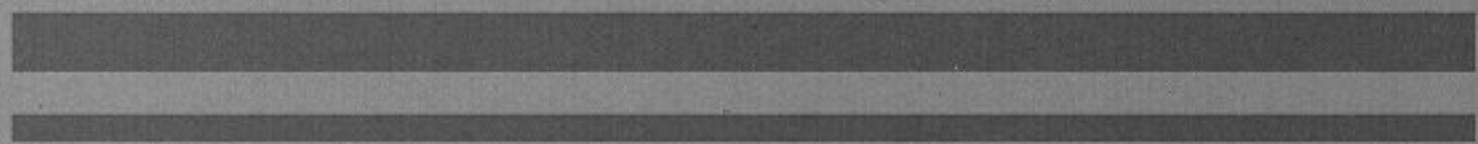
Emilio Pucci führt einige neue Sommermodelle vor; es handelt sich um die geometrische Linie "Drei V", die ganz besonders für das Zeitalter der "Jeans" geeignet erscheint. Die Modelle machen einen recht modern-romantischen Eindruck und sind sportlich und weicherfarbig gehalten.



CENTRO

STORICO

FIAT

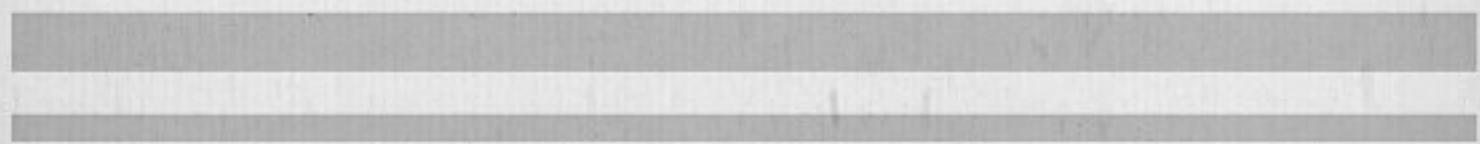




CENTRO

STORICO

FIAT



con



*Lancia*



**CENTRO**  
**SULLA NEVE**  
**SUL GHIACCIO**

**disinvolti e SICURI**