

LANCIA

CENTRO STORICO

FATI

AUTUNNO - INVERNO 1960 n. 3

PERIODICO DI INFORMAZIONE

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

DISTRIBUZIONE IN OMAGGIO
Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

Sommario

- **Editoriale**
A Chivasso si lavora per domani
- **Alfredo Della Seta**
Dall'Aprilia alla Flavia
- **a. f.**
Perché è nata così
- **Caratteristiche tecniche della Flavia:**
la meccanica, la carrozzeria
- **Al volante della Flavia**
- **Rapporto di Esperauto: trenta mesi di collaudi**
- **Aldo Farinelli**
I dintorni di Torino: come una stampa antica: tre antiche abbazie
- **Ferruccio Bernabò**
Storia della Lancia: 1906-1913 (secondo capitolo)
- **Le Grandi Firme dell'automobilismo mondiale parlano della Flavia**
- **Risultati del referendum**
- **Emilio Pucci**
La Moda: grazia e velocità
- **Lo sport**
Appia e Flaminia, campioni italiani
- **Flaminia, Nardi, Leewy**
- **Angelo Dragone**
L'Amelia Reale
- **La carica dei 600: 1^a riunione nazionale Hi-Fi**

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

CENTO ANNI DI STORIA

Finito di stampare il 2-11-1960 presso
la Stabilim. Grafico C. Zeppegno - Torino

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

In questo numero:

copertina di Pino Barale - modelli di Pucci, Lily e Liuba - fotografie di Attilio Foto (52); Giorgio Bellia (11-16); Stefano Bricarelli (33-34-35-36); Chiesa (3-4-25-26-48-53); Fotocronaca Cremon (58); Foto Lumachi (50-51); Organizzazione Sangiuliani (7-9-12-19-20-29-32).

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

Nel 1961 si celebrerà a Torino il centenario dell'unità d'Italia. Il nazionalismo non è più di moda, ma la rievocazione non lascierà indifferente nessuno, poiché questi cento anni di storia sono stati così densi di avvenimenti politici e di rivolgimenti sociali ed economici non solo per l'Italia ma per tutto il mondo, da trasformare la vita dei singoli e la stessa struttura di Paesi e di continenti.

Nel cuore di tutti sono ormai spente passioni e sentimenti nati da avvenimenti pur grandi: la presa di Roma, l'avventura in Libia, Trento e Trieste, l'Abissinia, l'ultima disperata inutile guerra, la perdita delle colonie.

È rimasta l'amarezza per gli errori compiuti, per le occasioni perdute, il rimpianto per le giovani vite buttate eroicamente ma inutilmente. Ma tutto è ormai lontano, già soffocato, riservato ai cultori della storia patria, ai romantici. La vita moderna è così convulsa, affannata, spietata, che non concede tempo al sentimento ed al ricordo.

Altri eventi degli ultimi cento anni restano e resteranno nella mente di tutti, perché questo ricordo è giornalmente rinnovato da ogni atto della nostra vita, perché questi fatti meravigliosi che sono accaduti in passato si ripetono in ogni attimo di ogni nostra azione.

Sono le conquiste della tecnica, della scienza, sono le meraviglie di questa nostra era moderna che — quasi tutte — sono nate in questi ultimi cento anni, e che esse pure saranno celebrate e ricordate nella esposizione di Torino, ne costituiranno anzi il fulcro più attivo.

Tutto ciò è accaduto perché la rivoluzione tecnica è stata più profonda della evoluzione politica, pur essendo da essa condizionata ed orientata.

È certamente merito degli uomini politici che hanno retto le sorti del mondo in questi ultimi cento anni se una irresistibile forza propulsiva ha potuto far progredire così rapidamente nazioni e popoli. L'iniziativa privata mai come in questo periodo, in quasi tutto il mondo civile, ha potuto affermarsi come l'unica, vera, insostituibile molla verso il progresso. E uomini coraggiosi e valenti hanno saputo e potuto trasformare ritrovati scientifici in realtà pratiche, agendo da catalizzatore per accelerare studi e ricerche la cui applicazione ha consentito la creazione di imprese che, in un determinato periodo storico, erano apparse addirittura utopistiche e forse irrealizzabili.

Ecco perché ci sembra più determinante, più viva, più aderente alla realtà questa rivoluzione tecnica e industriale che ha trasformato la vita di tutti ed ha creato nuovo benessere e nuove esigenze.

Anche noi della Lancia siamo stati e siamo partecipi di questo grandioso progresso. Chi ha la singolare ventura di appartenere oggi alla nostra famiglia, sente l'orgoglio di potersi fregiare di un nome glorioso che ha dato il suo appassionato ed intelligente contributo ad un settore di tale evoluzione, e non può perciò non essere presente spiritualmente e materialmente alle celebrazioni torinesi.

La Lancia si presenta alle soglie del 1961 rinnovata e rinforzata negli uomini e nelle officine, ma soprattutto nella volontà — al di fuori ed al di sopra di materiali interessi — di accrescere e migliorare la sua produzione, per assolvere un dovere di riconoscenza affetto verso chi ha sempre creduto in Lei, verso quella famiglia di lancisti che una recente (e certo unica al mondo) riunione ha dimostrato di essere tuttora viva, fedele, numerosa ed appassionata.

È difficile che l'attenzione
di chi percorre, a qualunque ora del giorno
e della notte,
l'autostrada Torino-Milano
non venga richiamata dalla mole
dello Stabilimento LANCIA di Chivasso,
che sta ormai delincandosi
in tutti i suoi elementi.

Si è fatto del buon cammino,
a Chivasso,
dal giorno in cui demmo
le prime notizie
sull'inizio dei lavori di costruzione.
Da allora,
al fabbricato destinato ad accogliere
l'impianto di verniciatura
(impianto già in corso avanzato di installazione)
si sono via via affiancati
quelli ove saranno fabbricate le carrozzerie,
montati i gruppi meccanici
e la cosiddetta «selleria»,
collaudate le vetture finite.

Nei giorni scorsi
è stata iniziata la costruzione
della cabina di trasformazione elettrica,
che fornirà energia
a tutto lo Stabilimento,
e dell'edificio

che ospiterà i servizi sociali e generali;
è imminente l'impostazione
della centrale termica
che provvederà calore necessario
ai processi di verniciatura
ed al condizionamento
degli ambienti di lavoro.

Intanto, sempre più vivo
è l'interesse suscitato
dalla nuova iniziativa LANCIA,
sempre più numerosi
i curiosi che si soffermano
nelle vicinanze del cantiere,
sempre più frequenti le richieste di notizie,
o per meglio dire, di una notizia:
quando uscirà da Chivasso la prima autovettura?
Non mancheremo di fornire
ragguagli precisi a tempo debito.

Uno dei reparti verniciatura



A CHIVASSO SI LAVORA PER DOMANI

CENTRO
Tecnico



dall'Aprilia alla Flavia



Chiunque si ponga per la prima volta al volante di una nuova vettura prova un sentimento di emozionata curiosità tanto più intenso quanto più stretti sono i legami che uniscono la sua vita al mondo dell'automobile. Non ho bisogno di sottolineare che, per il mio caso particolare nei confronti della « Flavia », questo sentimento era portato al parossismo; l'emozionata curiosità si era trasformata in una ansiosa apprensione e tutta la fiducia, tutte le speranze, tutti i progetti che avevo accarezzato nel trascorrere degli ultimi due anni sembravano annientarsi sotto il peso della responsabilità che mi incombeva: quella di avviare per le strade del mondo questa ultima nata della famiglia Lancia. E mentre mi sedevo al posto di guida riandavo con la memoria alle discussioni che, nel corso del tempo, mi avevano riunito intorno ad un tavolo con i responsabili della progettazione e della produzione. Le precisazioni che io avevo fornite su quelle che ritenevo fossero le aspettative e le richieste della clientela mi sembravano, in quel momento, sfasate e, vedendo realizzati i miracoli che avevo chiesto, risolte le innumerevoli difficoltà che erano sorte durante il periodo sperimentale, mi sentivo assalire da ogni genere di dubbi e, in un istintivo moto di auto-difesa, ero persuaso che i tecnici non fossero stati all'altezza della situazione. Si perpetuava, a tinte estremamente cariche, l'atteggiamento di tutte le direzioni commerciali portate ad addossare ai tecnici ogni possibile colpa ed ogni possibile responsabilità.

È, dunque, in un clima personale di grande depressione che si è iniziato, alcuni mesi or sono, il primo viaggio sperimentale sulla « Flavia ». Ma, via via che la strada si snodava sotto le rapide, dolcissime e stabilissime ruote della vettura, il mio cuore diveniva più calmo, e la mia mente rasserenata ricordava il travagliato periodo successivo alla messa in cantiere del nuovo modello con la sensazione che tutto si fosse svolto nella più normale delle semplicità, che tutte le difficoltà incontrate nel corso del periodo sperimentale fossero frutto di fantasia e che l'avere fra le mani una vettura perfettamente rispondente a quelle che ritenevo e ritengo le aspettative della clientela, attraverso una rivoluzione di quei concetti tecnici che avevano sin qui caratterizzato la costruzione automobilistica italiana, fosse soltanto il frutto di una logica, normale e semplicissima evoluzione produttiva.

Rientrando in ufficio ho avuto l'istintivo immediato impulso di scarabocchiare sul primo pezzo di carta che mi è capitato fra le mani: «Caro Professor Fessia. Sono entusiasta! La ringrazio per aver reso tanto facile il compito della Direzione Commerciale». E se, con l'invio di questo messaggio al Direttore Centrale Tecnico mi sono decisamente bruciato i ponti alle spalle in quella che definirei costituzionale battaglia fra Direzione Tecnica e Direzione Commerciale, credo di averlo potuto fare a ragion veduta e... senza rischi! Ma più che narrare un episodio della nostra appassionante e travagliata vita di industriali dell'automobile io avrei dovuto, su queste pagine, esporre quali sono stati i concetti di carattere commerciale che ci hanno condotto alla messa in produzione di una vettura fatta così come è fatta la «Flavia». Essi sono semplici e logici come semplice e logica sembra (adesso che la vettura è fatta e si appresta a circolare per le strade del mondo) la concezione di progetto e la realizzazione costruttiva.

La nostra produzione era, fin qui, impostata su due vetture piuttosto lontane fra loro per caratteristiche, dimensioni, destinazione, prezzo. Occorreva colmare il vuoto esistente fra l'«Appia» e la «Flaminia» con un modello intermedio.

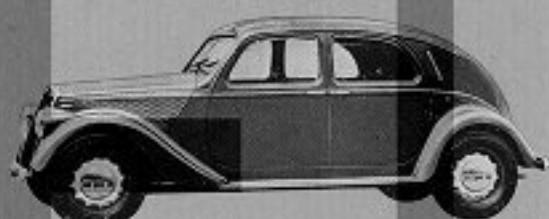
Questo il presupposto basilare nella configurazione del futuro modello che doveva essere la vettura per la famiglia media con accentuate caratteristiche di velocità e di sicurezza, brillantezza di prestazioni ed economia di consumi.

Volevamo che la nuova vettura perpetuisse nella sua realizzazione, il miracolo delle tradizioni Lancia che attraverso soluzioni di avanguardia ha ripetutamente rivoluzionato i concetti fondamentali delle costruzioni automobilistiche ed ha sempre posto sul mercato vetture la cui produzione ha potuto mantenersi invariata per anni.

Fra l'«Appia» che ha raggiunto, con la terza serie, un equilibrio di doti che non ritengo esagerato definire perfetto e la «Flaminia» che una delle più autorevoli pubblicazioni automobilistiche francesi ha qualificato «la più bella automobile di serie del mondo», la nuova vettura è chiamata a ricollegarsi alla gloriosa «Aprilia» che, ai suoi tempi, fu universalmente giudicata un gioiello della tecnica automobilistica. Il nostro modello «815» al quale il nome di «Flavia» è stato imposto non da noi ma dalla spontanea, anonima voce del pubblico, nasce sotto gli auspici di una aspettativa, di una fiducia, di una affettuosa partecipazione alle nostre vicende che questo stesso battesimo dimostra.

Lo sviluppo della nostra organizzazione industriale — nella febbre laboriosità dei cantieri di Chivasso — il perfezionamento della nostra organizzazione assistenziale — nella costruzione, nell'ampliamento e nella impostazione di numerose nuove filiali — costituiscono per noi stessi e per la nostra clientela il più confortante e promettente quadro di contorno all'affermazione ed allo sviluppo della nostra produzione.

ALFREDO DELLA SETA



APRILIA 1939 4 1486

ANNO CILINDRI CILINDRATA

L'Aprilia, nata nel 1936 con motore a V stretto di 1352 cmc, poi aumentato a 1486 cmc, era una berlina a quattro porte e quattro posti, con carrozzeria a struttura portante e sospensioni indipendenti sulle quattro ruote. Aveva: passo mt 2,75; carreggiata anteriore mm 1262, posteriore mm 1292. Era lunga mt 3,93 e larga mt 1,50.

FLAVIA 1960 4 1500

POTENZA POSTI VELOCITÀ CONSUMO



La Flavia, ha motore a 4 cilindri orizzontali contrapposti di 1500 cmc; rispetto all'Aprilia, a parità di cilindrata ha una potenza di oltre il 60 per cento superiore. La carrozzeria è per sei persone. Il passo è di mt 2,65; la carreggiata anteriore di mm 1300 e posteriore di mm 1280, la lunghezza di mt 4,580 e la larghezza di mt 1,610.

PERCHÉ È NATA COSÌ

Il Prof. dott. ing. Antonio Fessia, Direttore Centrale Tecnico della LANCIA, ha illustrato per la nostra Rivista i concetti tecnici che l'hanno guidato nella progettazione della FLAVIA.

Ora è un quinquennio, la linea della LANCIA era articolata su due modelli: l'APPIA «prima» e l'AURELIA «ultima» serie. Sottoposti ad esame critico, i due modelli dimostravano di offrire capacità estremamente disparate circa i loro sviluppi futuri.

L'APPIA, pur affetta da alcune disfunzioni di minore entità, permetteva di prevedere una rapida e felice realizzazione della seconda serie. L'AURELIA si presentava invece come un modello che aveva totalmente esaurito le sue possibilità e non poteva essere ripreso che con un radicale rifacimento.

Questo rifacimento, da cui nacque la FLAMINIA, fu condotto con il concetto di creare una vettura veramente raffinata sia di parte meccanica sia di carrozzeria, senza per altro alterare i due elementi base della costruzione: il motore a 6 cilindri in «V» stretto ed il gruppo propulsore in un sol blocco sospeso al telaio.

Fin da allora appariva che la linea dei modelli LANCIA, inizialmente omogenea con l'ARDEA e l'APRILIA, diventata meno omogenea con una AURELIA in corso di accrescimento ed un'APPIA di poco accresciuta rispetto all'ARDEA, si sarebbe dovuta nel futuro articolare su tre anziché due modelli. Fra l'APPIA e la FLAMINIA, il terzo modello doveva rinnovare la formula APRILIA mediante l'introduzione di tutti i perfezionamenti della tecnica la cui maturità si potesse prevedere raggiunta il giorno dell'inizio effettivo della produzione.

La soluzione del problema era resa assai ardua dovendosi offrire al cliente di vettura di centro, una abitabilità di poco inferiore a quella delle massime vetture. In ogni caso, la larghezza del veicolo risultò rigidamente fissata dalle norme che regolano la concessione d'uso, con tre persone affiancate su ogni sedile. Pur risultando meno vincolate le dimensioni richieste in lunghezza, si dovette tenere stretto conto del fatto che l'APPIA ha una notevole abitabilità longitudinale legata ad un passo (m 2,51) eccezionalmente elevato per la sua categoria, da cui parzialmente discendono le qualità di stabilità che ognuno ben conosce. Fissate le dimensioni base di abitabilità ed ingombro seguirono le ulteriori decisioni circa l'architettura e le caratteristiche degli aggregati, legate al principio inderogabile: «Safety first».

Principi primi:

- Trazione anteriore con alberi trasmissione alle ruote muniti di doppi giunti omocinetici e scorrimento assiale su sfere.
- Particolari soluzioni per le sale e le relative sospensioni.
- Struttura degli organi meccanici portanti, del telaio ausiliario e della ossatura della cassa, robustissima anche se relativamente pesante.
- Impianto moto-propulsore in un blocco eccezionalmente leggero.
- Motore di ingombro longitudinale e verticale assai ridotto (4 cilindri in «V» o 4 a cilindri contrapposti).
- Freni a disco «duplex» servocomandati.

g) Gommatura surdimensionata e studio particolare degli organi del veicolo, onde renderlo adatto ad accettare, malgrado la loro rigidezza, i tipi di coperture a deformazione tangenziale contratta.

h) Esercizio e manutenzione economicissimi.

Sono note le condizioni di ripartizione dei carichi necessarie per assicurare ad una vettura a trazione anteriore le stesse condizioni di aderenza di quelle a trazione posteriore, ma è bene richiamare l'attenzione del Lettore sul fatto che la riduzione dell'altezza metacentrica longitudinale è per la trazione anteriore altrettanto importante quanto la riduzione della trasversale per la stabilità. Il vantaggio offerto a tali effetti dal motore piatto lo fese in definitiva preseguire.

La trazione anteriore, il cui campo di applicazione è per altro limitato e non può almeno per ora comprendere le vetture maggiori, attrae con i suoi vantaggi il progettista, ma d'altra parte impone un maggior rigore nella realizzazione e cioè:

- nella distribuzione dei carichi non soltanto per quanto influenza la posizione del baricentro, ma soprattutto per i valori dei raggi di inerzia fondamentali;
- nelle caratteristiche geometriche ed elastiche degli organi di sospensione, sterzatura, etc. Soltanto così può essere evitato l'insorgere di apparenti condizioni di instabilità al cessare della trazione. Una prova del veicolo potrà dire quanto a questo ideale la soluzione realizzata si approssimi.

Per la sospensione due osservazioni particolari non possono essere tacite:

- Pratiche esperienze su veicoli hanno confermato i risultati delle ricerche teoriche secondo cui in un veicolo a trazione anteriore la stabilità laterale è maggiore con la soluzione a ruote anteriori indipendenti e sala posteriore rigida che non con la soluzione a quattro ruote indipendenti.
- Tutta la sospensione è stata sviluppata con il presupposto di adottare come organi elastici molle a balestra, le quali sole consentono di avere un certo ammontare di attrito «coulombiano» automaticamente incorporato nella sospensione stessa. Naturalmente, data la mole e le prestazioni della vettura, sia come velocità massima, sia come abilità all'inscrizione in curva, la molla a balestra anteriore, situata perpendicolarmente alla direzione di marcia, è sottratta ad ogni sforzo trasmesso dalla strada al quadrilatero articolato ed adempie esclusivamente al suo ufficio di organo elastico.

La carrozzeria è stata sviluppata esclusivamente in base a criteri di razionalità e stabilità del modello. È contrassegnata dalla soppressione per quanto possibile spinta degli spigoli, delle modanature inutili, ricercando il risultato soltanto attraverso alla semplicità della realizzazione ed alla stabilità nel tempo dei materiali adottati.

Per chiudere, diremo che, pur non sapendo con quanto successo, si è tentato di rendere la vettura conforme alle prescrizioni regolamentari dei maggiori Paesi interessati. Siamo comunque almeno certi della sua rispondenza alle nuove disposizioni legislative italiane.

a. f.

CENTRO
CINCO

FIAMMA

MCMIX

Presentando la Flavia con l'illustrazione delle sue caratteristiche tecniche, pratiche e di funzionamento, avremmo desiderato far precedere la descrizione da qualche cenno sugli uomini che il nuovo modello hanno portato a compimento dopo mesi di studio, di fatiche, di sacrifici tanto più meritevoli in quanto compiuti silenziosamente nel chiuso di uffici e di officine, ponendo davanti a tutto non l'ambizione personale ma l'interesse esclusivo della fabbrica che, pienamente confidando in essi, aveva loro affidato un compito di tanta responsabilità.

La Rivista Lancia riteneva dunque doveroso presentare, prima ancora della Flavia, i tecnici che l'hanno concepita, far conoscere ai Lettori i loro nomi e le loro attribuzioni rendendo singolarmente merito almeno ai responsabili dei vari settori che alla fase di progetto e di realizzazione della Flavia hanno contribuito.

Ma i tecnici, specialmente quelli della Lancia, sono costituzionalmente negati ad ogni forma di sia pur amichevole pubblicità, preferiscono lavorare in silenzio, paghi delle pure soddisfazioni che la loro attività procura. La modestia di cui si circondano è genuina, connaturata al loro abito mentale e professionale.



Per questo, quando siamo andati ad esporre all'uno e all'altro i nostri progetti redazionali, siamo stati accolti senza eccezione da cortesi ma fermi dinieghi.

«Non parlate di noi, parlate della Lancia», ci sentivamo rispondere. Inutile insistere: abbiamo compreso i loro sentimenti, e li rispettiamo.

Ma, lasciandoli nell'anonimo, come ci è stato da essi espressamente chiesto, desideriamo esprimere da queste pagine la nostra ammirazione e gratitudine per gli uomini che ci hanno dato la Flavia.

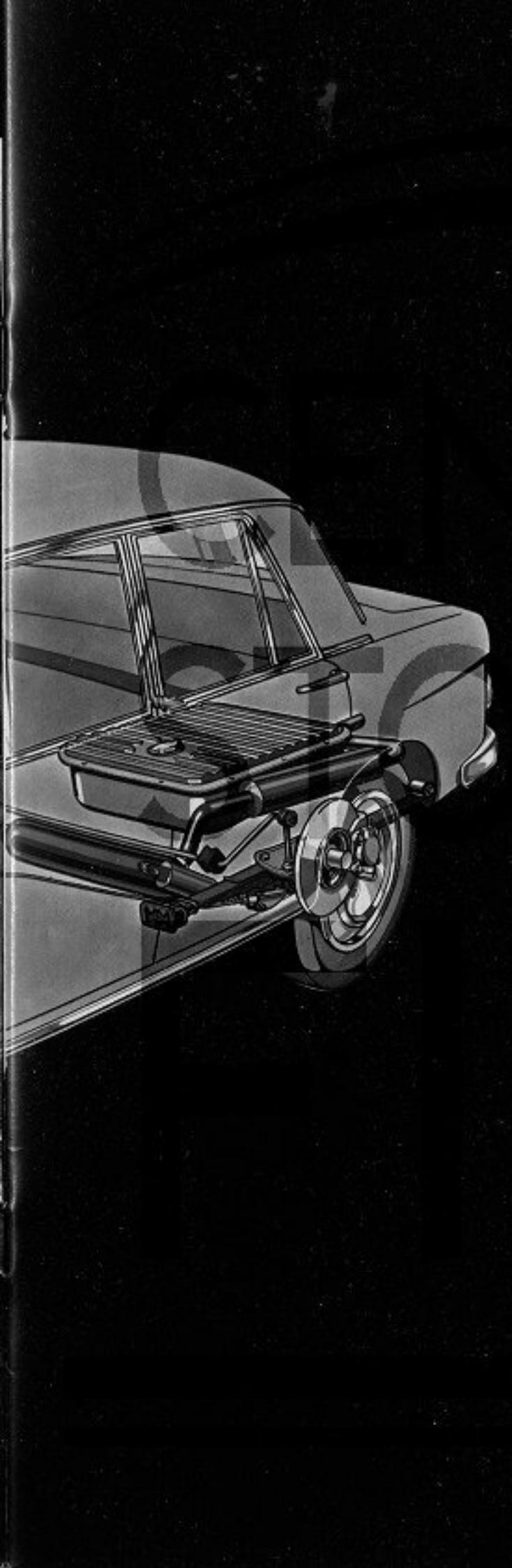
CENTRO STORICO



**nitida
ed armoniosa
bellezza di disegno
nella meccanica**

**sobria
signorile eleganza
nella carrozzeria**





La bella e la... bestia, una bestia agile come la gazzella, veloce come il ghepardo, possente come il bufalo. Ed anche bella di una bellezza classica: è la FLAVIA. La nuova vettura Lancia assomma in sé tutte queste qualità e virtù, ai suoi pregi estetici e all'accuratezza delle finizioni che la caratterizza unisce una sostanza vigorosa, fatta di buona meccanica, di soluzioni tecniche d'avanguardia, di autentica funzionalità, proprio come vogliono le migliori tradizioni della Casa. La FLAVIA possiede insomma una inconfondibile personalità, di fuori e di dentro, se così possiamo esprimerci. E l'accostamento con l'eterno femminino non è casuale.

Osservate questo spaccato in trasparenza: vi riscontrerete una sorprendente armonia architettonica, una perfetta omogeneità di stile tra l'impostazione estetica della vettura e la sua struttura meccanica. Il motore a soagliola, la trazione anteriore, i freni a disco, la distribuzione delle masse, le sospensioni, la forma dei sedili, la linea generale della vettura appaiono di disegno così nitido e convincente da stabilire immediatamente una corrente di simpatia verso la nuova Lancia, anche prima di avere la possibilità di provarne sulla strada le concrete virtù, di ammirarne direttamente la sobria signorile bellezza.

È proprio il caso di dire che quando la meccanica possiede una pura, armoniosa bellezza di disegno, e vi si riscontra un perfetto equilibrio fra ragione tecnica e ragione estetica, il suo rendimento funzionale è assicurato.

LA MECCANICA

Il motore della « Flavia » — contrassegnato in officina dalla sigla 815.00 — è un quattro cilindri orizzontali contrapposti, a 4 tempi, di 1500 cm³. Il diametro e la corsa sono di mm 82 x 71; il rapporto di compressione 8,3 : 1.

La potenza erogata a 5200 giri è di 78 CV — corrispondenti a 52 CV per litro — mentre il regime massimo di rotazione si spinge fino a 5400 giri. La coppia massima risulta di 11,3 mkg a 3500 giri.

Potenza fiscale in Italia, 16 CV.

Le due teste dei cilindri (una per lato e per due cilindri) sono in lega di alluminio con sedi valvole riportate. Pure in lega leggera è il corpo motore, con canne dei cilindri in ghisa al cromo, intercambiabili, lambite dall'acqua di raffreddamento.

L'albero motore è su tre supporti, contrappesato. Stantuffi in lega di alluminio con anello compensatore, due segmenti di tenuta (di cui uno cromato) ed un segmento raschiaolio con feritoie. Accensione a spinterogeno. Bobina Marelli BZR 200 A; distributore Marelli S 90 A, con rotazione in senso orario; interruttore sulla tavola porta-apparecchi, con chiave; candele Champion N 5 (apertura punte 0,5-0,6 mm; sedi 14 x 1,25 M). Ordine di accensione 1 - 3 - 2 - 4, numerato sulla calotta del distributore. Anticipo fisso 2°, anticipo automatico 13° in più di quello fisso. Batteria da 42 Ah a 12 V, situata nel vano motore. Avviamento con motorino elettrico Bosch (0,5 CV), comandato dalla chiave di avviamento, spinta a fondo.

Raffreddamento ad acqua con pompa, radiatore e ventilatore. Pompa centrifuga azionata dall'albero motore mediante la stessa cinghia trapezoidale che comanda il ventilatore e la dinamo. Termostato situato sul bocchettone uscita acqua dal motore. Persiana radiatore dietro la calandra, comandata a mano per mezzo di leva nel vano motore.

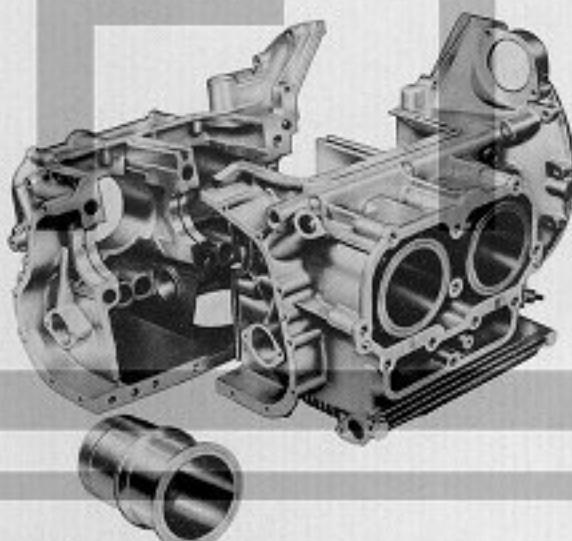
Alimentazione con pompa elettrica di mandata tipo Bendix. Il serbatoio di carburante ha la capacità di 48 litri, compresa la riserva, ed è piazzato posteriormente. L'indicatore di livello con lampada spia della riserva si trova sul quadro degli strumenti.

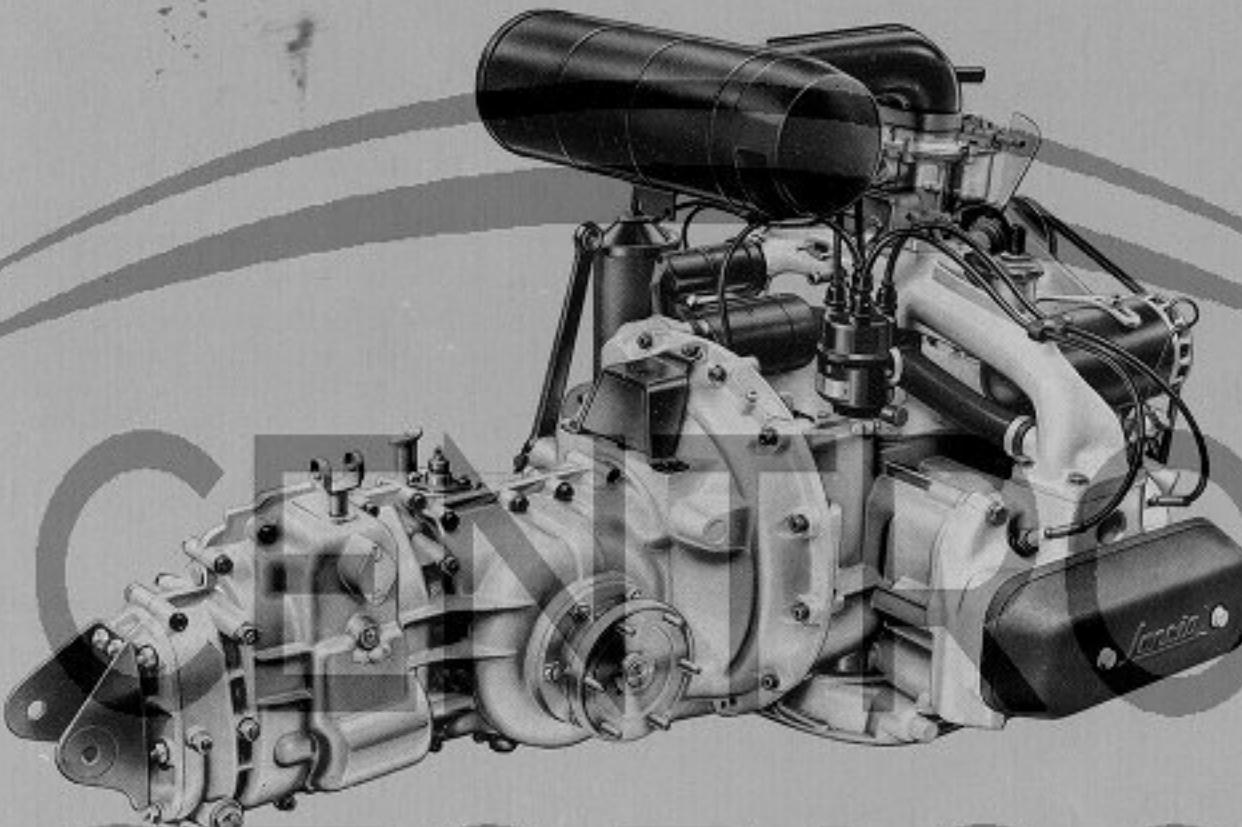
Carburatore compound invertito, ad apertura differenziata delle farfalle di cui la secondaria a funzionamento automatico, tipo Weber 32 DC H 1 oppure Solex C 32 PAIA 3. Filtro aria di particolare silenziosità, con elemento filtrante in Retex.

Lubrificazione a pressione mediante pompa a rotori e valvola limitatrice di pressione. Filtraggio integrale dell'olio con filtro FRAM a cartuccia. Manometro olio e lampada spia pressione sul quadro. Distribuzione a valvole in testa comandate mediante aste e bilancieri da due alberi situati sul basamento, a loro volta comandati dall'albero motore per mezzo di catena con tenditore meccanico ammortizzato.

La soluzione cilindri orizzontali contrapposti favorisce la riduzione degli ingombri verticale e longitudinale; quello trasversale, grazie alla ridotta misura della corsa stantuffo, risulta non di molto superiore all'ingombro di un convenzionale gruppo verticale.

Si osservi la forma perfettamente semisferica delle camere di scoppio, in cui le valvole sono disposte a 90 gradi, con candela centrale. Le teste dei cilindri, come il corpo motore, qui sotto riprodotto, sono in lega di alluminio, ricavate in pressofusione.

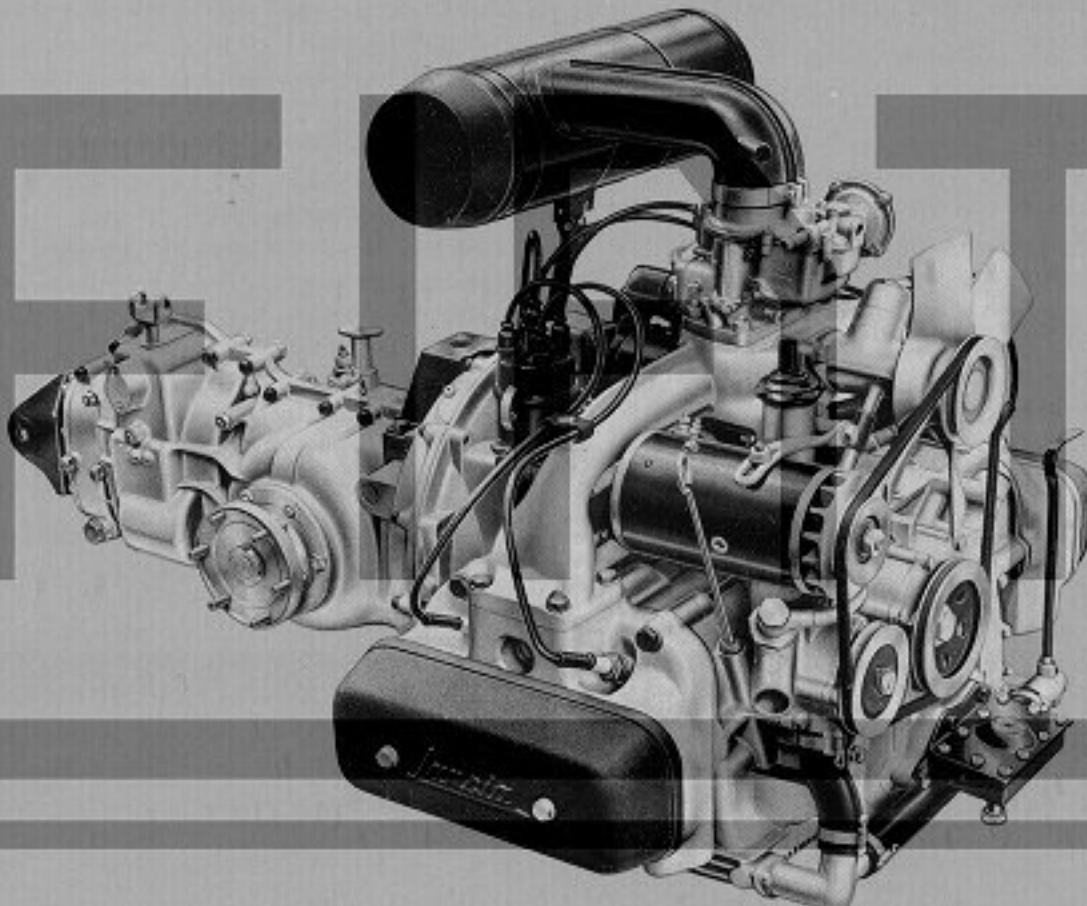


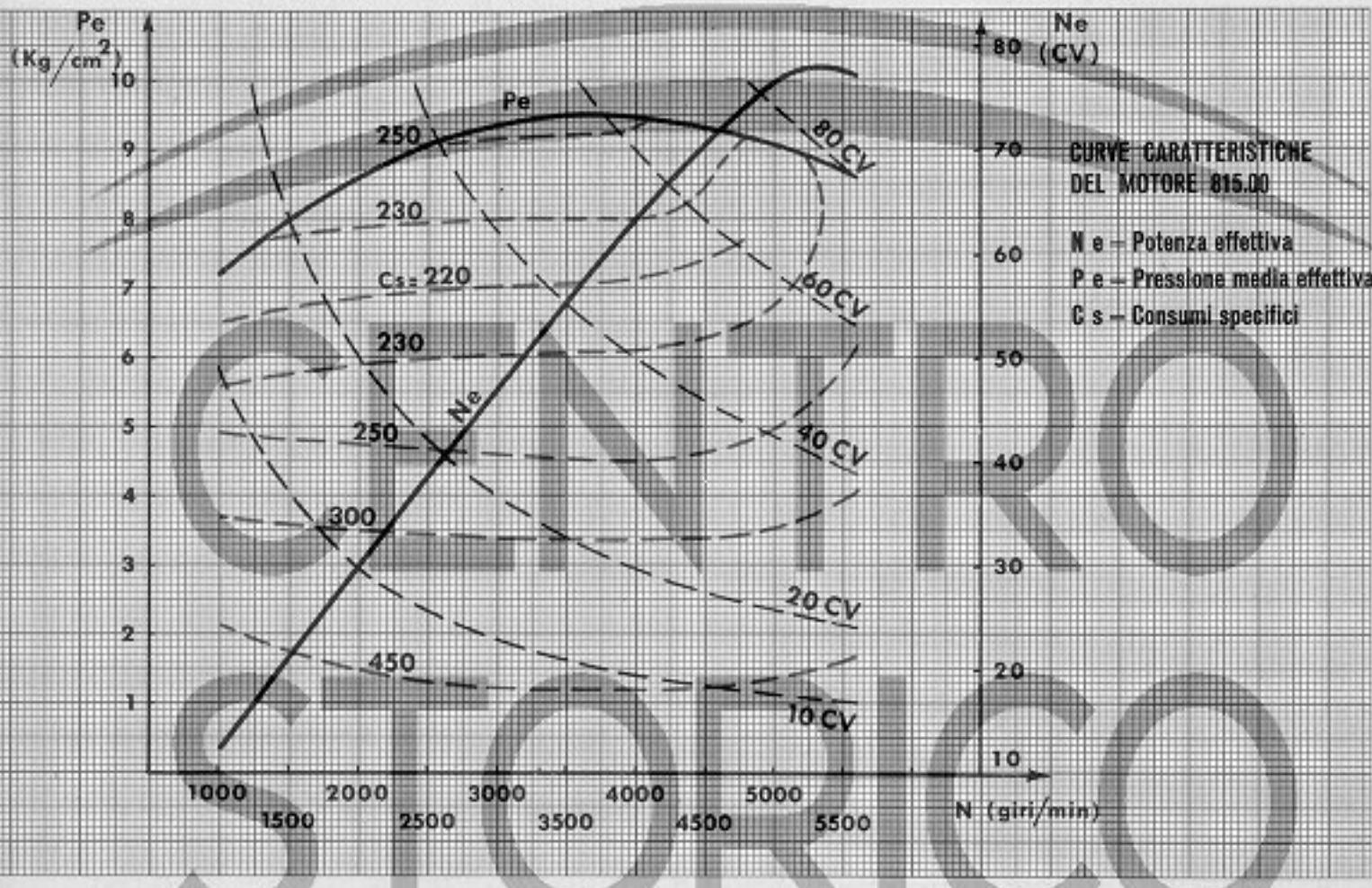


CARATTERISTICHE TECNICHE DEL GRUPPO PROPULSORE

Motore tipo 015.00; 4 tempi; 4 cilindri orizzontali contrapposti; alesaggio mm 82 corsa mm 71; cilindrata totale cmc 1500; rapporto di compressione 8,3 : 1; regime massimo 5400 giri-minuto; potenza massima 78 CV a 5200 giri-minuto; coppia massima 11,3 mkg a 3500 giri-minuto; potenza fiscale (Italia) 16 CV; po-

tenza specifica per litro 78,15 = 52 CV-litro. FRIZIONE: tipo Fichtel - Sacho KFS 12 monodisco a secco (con mozzo elastico brevetto Lancia); comando meccanico a pedale; CAMBIO ad ingranaggi sempre in presa con dentatura elicoidale, quattro marce avanti sincronizzate e retromarcia; PROPULSORE con coppia conica « Gleason - Hypoid » con offset sopraccentro, rapporto 10/41. Alberi trasmissione con giunti omocinetici e scorrimento su sfere.





idraulicamente. Ciascun albero aziona rispettivamente le valvole dei cilindri destri e sinistri.

La frizione è del tipo Fichtel - Sachs KFS 12, monodisco a secco. Il disco è provvisto di mozzo elastico brevetto Lancia. Comando meccanico a pedale; registrazione dall'esterno.

Cambio meccanico ad ingranaggi sempre in presa con dentatura elicoidale. Quattro marce avanti sincronizzate e una retromarcia.

I rapporti sono: 3,947 : 1 in 1^a; 2,331 : 1 in 2^a; 1,642 : 1 in 3^a; 1 : 1 in 4^a; 4,398 : 1 in retromarcia. L'albero condotto, coassiale all'albero conduttore, porta sull'estremità anteriore il pignone della coppia conica del propulsore.

Comando cambio a leva, sul piantone di guida. Il collegamento fra l'estremità inferiore dell'albero di comando e la scatola cambio avviene tramite un giunto-antivibrante in gomma.

Propulsore a coppia conica Gleason - Hypoid con offset sopracentro. Rapporto 4,1:1 (10/41).

Il gruppo cambio-propulsore è contenuto in una unica scatola, in lega di alluminio, collegata al corpo motore tramite la scatola frizione. L'olio nella camera differenziale è mantenuto a livello costante

mediante pompa. I cuscinetti del cambio sono a tenuta stagna con lubrificazione propria. Il moto alle ruote motrici anteriori è trasmesso da due alberi, con giunti omocinetici alle estremità, che collegano i mozzi delle ruote al propulsore. I giunti dal lato propulsore, sono anche scorrevoli su sfere.

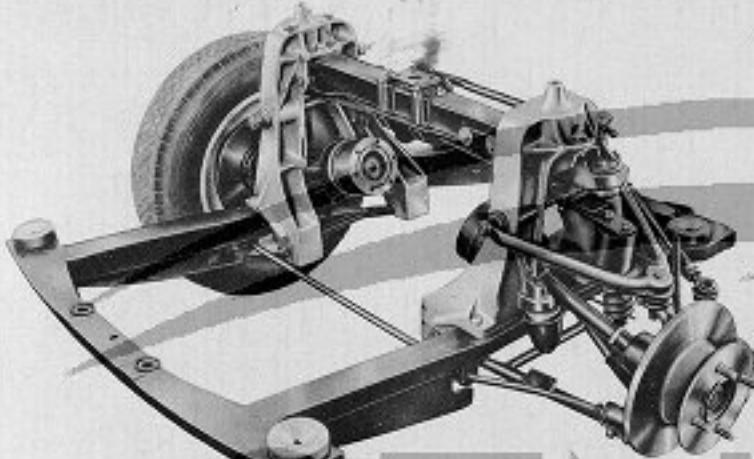
Sospensione anteriore a ruote indipendenti con quadrilatero trasversale a bracci oscillanti superiori ed inferiori. Molla a balestra trasversale con incastro centrale ed articolazioni di estremità in gomma; la sua funzione è limitata a fornire l'elasticità alla sospensione.

L'insieme è completato da ammortizzatori idraulici telescopici tipo De Carbon, da una barra stabilizzatrice e da paracolpi di fine corsa in gomma. Tutti gli organi della sospensione anteriore sono fissati al telaio ausiliario mobile.

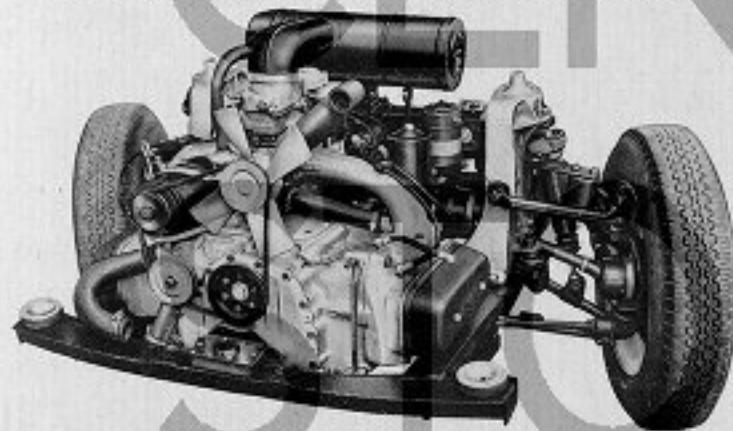
Sospensione posteriore ad assale tubolare in acciaio collegante i mozzi delle ruote; molle a balestra longitudinali con estremità ancorate alla scocca per mezzo di tasselli antivibranti in gomma.

Ammortizzatori idraulici telescopici De Carbon, paracolpi di fine corsa in gomma, barra stabilizzatrice.

Freni di esercizio a disco sulle quattro ruote, con comando idraulico a pedale e servofreno a depre-



La sospensione anteriore e il telaio ausiliario mobile su cui è fissata. L'intero gruppo motore-frizioni-cambio-propulsore è fissato al telaio ausiliario mediante tre appoggi elasticici. La soluzione del telaio mobile è di grande praticità, perché consente di sfilare dalla scocca portante della carrozzeria, in un sol blocco tutti i principali organi meccanici, facilitando le eventuali revisioni.



sione agente sulle ruote anteriori e posteriori con circuiti indipendenti.

Freno di soccorso realizzato mediante sezionatura dell'impianto del freno di esercizio; freno di stazionamento agente sulle ruote posteriori con comando meccanico a mano (impugnatura sotto la plancia porta-strumenti).

Il diametro dei dischi anteriori e posteriori è di 280 mm. Pompa freni nel vano motore.

Servofreno a depressione con circuito idraulico duplex (brevetto Lancia) situato nel vano motore, funzionante con la depressione del collettore di aspirazione.

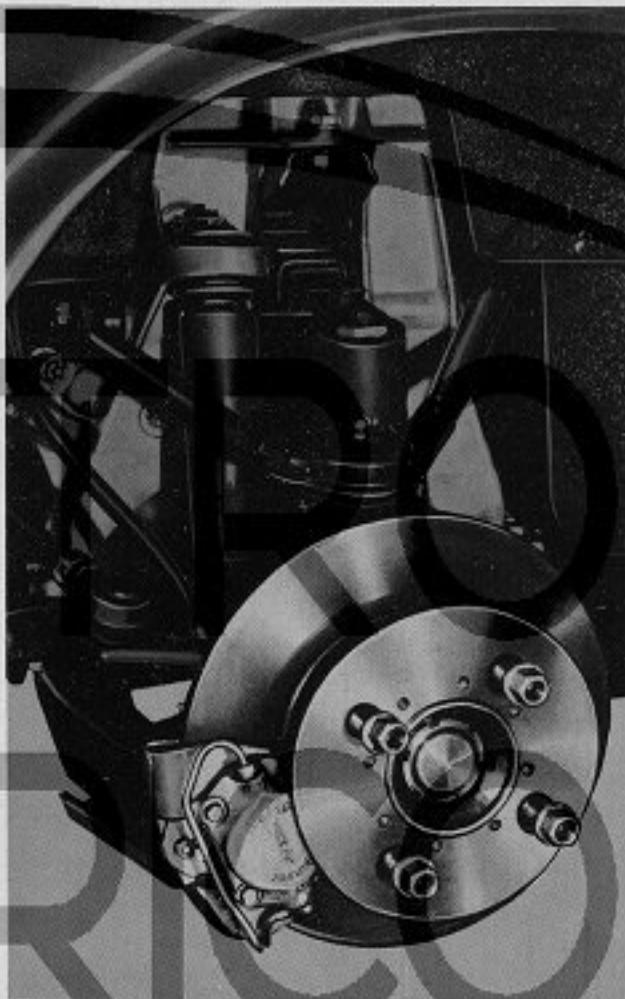
La registrazione dei freni è automatica per tutta la intera durata degli elementi di attrito.

Scatola guida a vite globoidale e rullo, con rapporto di demoltiplicazione 18,2:1, fissata al telaio ausiliario mobile.

Il collegamento fra l'estremità inferiore del pianone guida e la scatola avviene tramite un giunto a disco in gomma, tela ed elementi metallici.

Ruote con cerchio 4½ J x 15 a base allargata.

Pneumatici misura 165 - 15: Michelin X, Pirelli Cinturato 367 C, Pirelli cinturato 367 C fascia bianca.



Pressione di gonfiamento: anteriori e posteriori 1,7 Kg/cm².

Per la vettura a carico statico sono prescritti i seguenti dati:

ruote anteriori: divergenza, misurata sui cerchi, 1 ÷ 2 mm; incidenza, positiva, 25° ÷ 60°; inclinazione perno snodo 5°; inclinazione ruote 2°; ruote posteriori: convergenza, misurata sui cerchi, 3 ÷ 3,5 mm.

Su ciascuno dei mozzi ruote anteriori e posteriori è montato un solo cuscinetto uguale per tutte le ruote, a doppia corona di sfere e a tenuta stagna. Non vi è pertanto alcuna necessità di manutenzione.

Dimensioni, pesi e prestazioni

La vettura ha il passo di mm 2650; la carreggiata anteriore è di mm 1300, quella posteriore di mm 1280. Lunghezza massima mm 4580, larghezza massima mm 1610, altezza massima (vettura scarica) mm 1510, altezza minima da terra (a vettura carica) mm 135. Peso in ordine di marcia kg 1210. Raggio minimo di sterzatura m 5,50.

La velocità massima è di 148 Km/h e la pendenza massima superabile in 1° velocità è del 28%; il consumo, norme CUNA, di 9,9 litri di carburante 92 NO (R.M.) ogni 100 chilometri.



impressioni di uno "stylist"

CENTRO STORICO

LA CARROZZERIA

La « Flavia » è una berlina a quattro porte, sei posti, con **carrozzeria** del tipo a scocca portante in lamiera di acciaio stampata, con telaio ausiliario mobile sulla parte anteriore.

La scocca è completamente isolata da vibrazioni e rumori, essendo tutti i gruppi meccanici — da cui le vibrazioni stesse potrebbero avere origine — ad essa collegati mediante opportune interposizioni di gomma.

Il **telaio ausiliario mobile** è una struttura collegata elasticamente alla parte anteriore della scocca mediante sei appoggi. Ad esso sono fissati i gruppi meccanici anteriori, e precisamente: il motore, la frizione, il cambio, il propulsore, la sospensione e le ruote, il radiatore, la scatola guida e la tiranteria dello sterzo. È costituito da due longherine, 4 traverse, 2 montanti in fusione di alluminio a forma di V rovesciato, collegati al vertice da una quinta traversa.

Il gruppo motore-frizione-cambio-propulsore è fissato al telaio ausiliario mobile mediante tre appoggi elastici.

Il vano porta è con montante centrale, e le quattro porte sono incernierate sui rispettivi

bordi anteriori, con apertura nel senso di marcia della vettura.

Le maniglie esterne di apertura sono a pulsante. La chiusura di sicurezza di ciascuna porta, manovrabile dall'interno e soltanto a porta chiusa è anch'essa a pulsante. Per le porte anteriori tale chiusura è azionabile per mezzo di chiave anche dall'esterno, e funge da serratura. Le porte anteriori sono munite di finestrino d'aerazione regolabile. I cristalli delle porte, essendo leggermente convessi, consentono l'utilizzazione di un maggior spazio. I pannelli interni sono in cartone impermeabilizzato rivestito di finta pelle e panno. Sul bordo posteriore delle porte anteriori sono sistematiche le luci rosse indicatrici dell'ingombro di portiera aperta: la loro accensione è automatica. Il sedile anteriore è unico, scorrevole, con schienale regolabile in inclinazione e completamente ribaltabile. Anche il sedile posteriore è unico; entrambi consentono ottima abitabilità per tre persone, grazie anche all'assenza del tunnel centrale sul pavimento. Il rivestimento dei sedili è in panno e in finta pelle. Sull'interno delle quattro porte sono sistematiche le maniglie di chiusura, e su tre porte gli appoggibraccia. Sui fianchetti anteriori, in basso, sono ricavati due

La carrozzeria della Flavia è il risultato del lavoro in comune degli stilisti esclusivi e dei tecnici Lancia



l'equilibrio dei valori traspare dall'immediatezza del segno

ripostigli rigidi; un'altra tasca è incorporata dietro lo schienale del sedile.

Il volante, di tipo « a imbuto », è a sinistra; al centro di esso si trova il pulsante per i lampi luce anabbagliante; il comando dell'avvisatore acustico è a settore. Sul piantone guida, a destra, sotto il volante, è sistemata la leva di comando del cambio.

I pedali della frizione e del freno sono fulcrati in alto; quello dell'acceleratore è invece fulcrato in basso. A destra del piantone guida, sotto la tavola porta-apparecchi, si trovano la leva di comando del freno a mano e quella dello starter; a sinistra quella di apertura del cofano.

Sul bordo superiore del cristallo parabrezza sono sistemati lo specchio retrovisivo, a due posizioni, e due parasoli, orientabili anche lateralmente.

La plancia porta-strumenti è rivestita di materiale spugnoso antiurto ricoperto in finta pelle e porta il quadro degli strumenti, il pannello porta-interruttori (ricavato, a sinistra del piantone, tra plancia e volante) ed un ampio cassetto; alle due estremità sono sistemati i diffusori d'aria, orientabili. In centro, incassati nel bordo inferiore si trovano il comando a chiave per l'accensione, il portacenere

con incorporato l'accendisigaro, e più sotto il comando della aerazione interna.

Sul pannello sono montati (da sinistra): il pulsante di comando spruzzatori lavavetro, l'interruttore per tergilavoro, l'interruttore per luci anabbaglianti, la leva di comando indicatori di direzione con pulsante per la commutazione luci anabbaglianti e di profondità, l'interruttore per l'illuminazione degli strumenti, l'interruttore per luci di posizione.

Il quadro degli strumenti contiene: tachimetro a lettura orizzontale; contachilometri totalizzatore e giornaliero; contagiri; indicatore livello benzina con spia luminosa rossa di riserva; riserva acqua; manometro olio con spia rossa di bassa pressione; amperometro con spia rossa carica dinamo; ripetitori luminosi di direzione a luce verde; spia verde luci di posizione, spia azzurra luci di profondità, spia rossa freno a mano e starter.

Assai curata è l'aerazione interna della vettura. Il relativo impianto è costituito da: presa d'aria sul lato anteriore destro della vettura con valvola regolatrice a farfalla; convogliatore d'aria con motorino elettrico per ventilatore; corpo riscaldatore fissato al piano superiore del cruscotto, sotto la plancia porta-strumenti, comprendente: regolazione di aria cal-

da e fredda; radiatore acqua per il riscaldamento dell'aria; presa per mandata d'aria alle feritoie del cristallo anteriore, all'interno vettura (due, regolabili a mano), ai diffusori destro e sinistro della plancia porta-strumenti. I diffusori sono muniti di valvola deflettore a farfalla per orientare il flusso d'aria e facilitare lo sbrinamento dei cristalli laterali.

I comandi di condizionamento, situati sul corpo riscaldatore, sono: un pomello con disco di colore blu per il comando della presa d'aria anteriore; un pomello con disco di colore rosso per il comando della portata e regolazione della temperatura aria; la leva di comando del rubinetto acqua calda al riscaldatore; l'interruttore di comando motorino ventilatore. Tutte le condizioni di portata e temperatura, dal freddo al caldo, si possono ottenere manovrando opportunamente i due pomelli blu e rosso. A vettura ferma, o a bassa velocità, è possibile attivare la circolazione dell'aria inserendo il ventilatore.

Gli apparecchi per l'illuminazione e la segnalazione visiva sono i seguenti:

proiettori per luce anabbagliante esterni; proiettori di profondità interni (abbinati su ciascun

lato della vettura); luci di posizione anteriori (superiori) e indicatori di direzione (inferiori) raggruppati con cornice unica, indicatori laterali di direzione sui parafanghi anteriori, luci di posizione posteriori, arresto, retromarcia (quest'ultima funziona automaticamente, soltanto con leva retromarcia innestata) e indicatori di direzione raggruppati a tergo per ogni lato della vettura in unico contenitore; luci di illuminazione targa sulla parte centrale del paraurti; catadiottri incorporati nei rostri dei paraurti.

All'interno della vettura: due plafoniere situate nella parte superiore dei montanti porte, ciascuna dotata di interruttore a due posizioni (per l'accensione automatica con apertura della porta corrispondente o per l'accensione a porta chiusa); luci rosse, già ricordate, di segnalazione dell'ingombro di porta aperta. Il vano motore è illuminato da due lampade con accensione automatica all'apertura del cofano; il comparto portabagagli è illuminato da una lampada sul lato sinistro, con accensione automatica sollevando lo sportello, quando sono accese le luci di posizione.

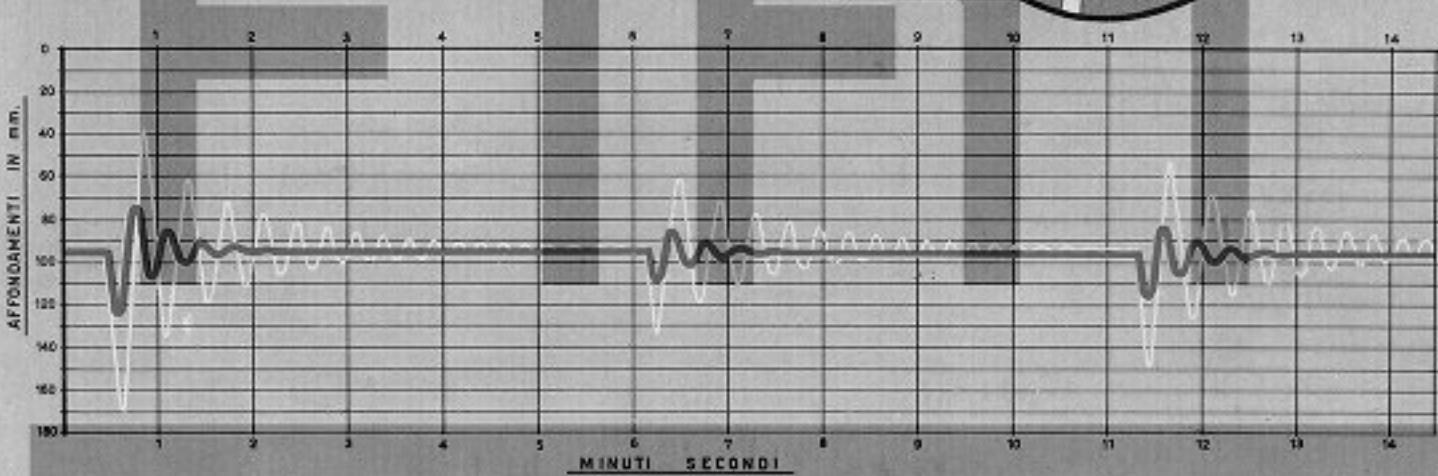
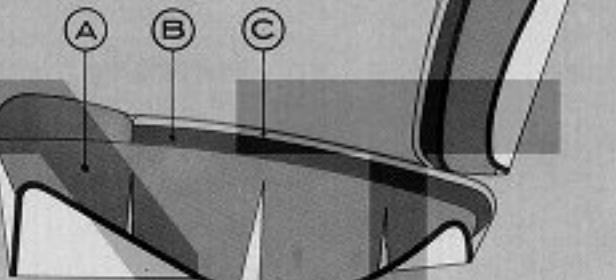




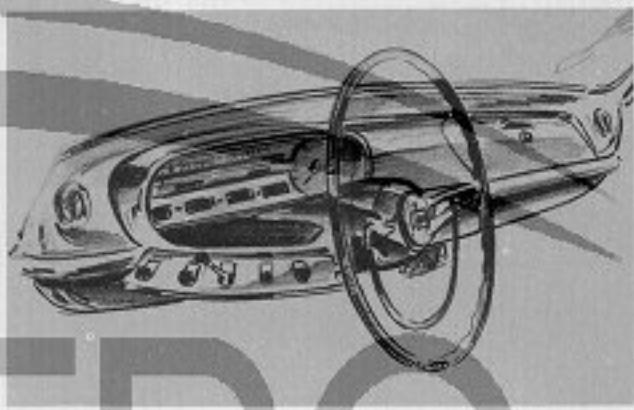
CARRO STORICO

I sedili sono di concezione e struttura completamente nuova, mai prima d'ora messi in opera su un'autovettura. Essi presentano la caratteristica di offrire un'effetto smorzante assolutamente superiore ai normali sedili a molle. Questo è ottenuto mediante l'adozione di un'imbottilatura integralmente in «gommapiuma», che assorbe o smorza le vibrazioni e le oscillazioni di qualsiasi frequenza. Le irregolarità del fondo stradale giungono così al corpo umano fortemente attenuate, quasi «frenate». Esse risultano infatti meno ampie, meno veloci e durvoli che non con imbottilatura di tipo tradizionale a molle, come chiaramente dimostra il diagramma. I sedili sono inoltre autoventilati, non si deformano e sono di sofficità adatta in tutti i punti della superficie d'uso.

Nello schema del sedile in sezione osserviamo in A) gli elementi in «gommapiuma», in B) lo strato di crine gommato e in C) lo strato di «evelpiuma».



Il quadro strumenti di una vettura, il «cruscotto», come sempre è stato chiamato dagli automobilisti, è qualcosa di più che un semplice organo di controllo del veicolo, è qualcosa che deve avere comunicativa con il guidatore: potremmo affermare, e sostanzialmente è vero, che il cruscotto deve dire qualcosa a chi lo consulta durante il viaggio, e deve anche sapersi far guardare. Il cruscotto della «Flavia» soddisfa a queste due prerogative. È innanzi tutto funzionale nel vero senso della parola: perfettamente visibile perché posto a centro del volante con tutti gli apparecchi e le segnalazioni raggruppati e ben protetti dal tettuccio antiriflessi, completo perché nulla è stato trascurato per offrire ogni indicazione sul comportamento del motore e sull'andamento della marcia, comodo per la grande accessibilità dei comandi sulla plancia e sulla inedita mensola a tastiera sulla sinistra, estetico nella sua nitida elegante ed equilibrata linea.



CENTRO

CRUDICO



al volante della Flavia

Sediamoci dunque al volante della Flavia. La prima presa di contatto con un nuovo modello è un momento molto importante, perché l'impressione iniziale potrà influenzare tutte le successive fasi della reciproca conoscenza. È un po' come il primo appuntamento del giovanotto con quella che diventerà poi la sua ragazza, e se tutto va bene, ne nascerà un matrimonio...

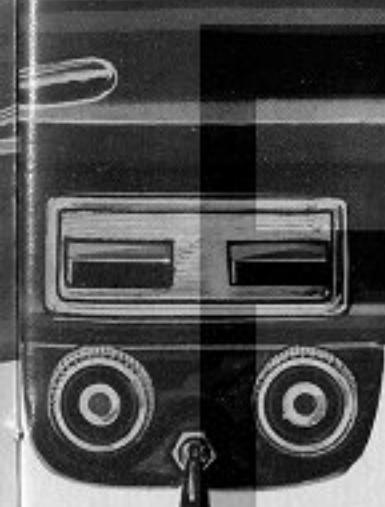
Ma prima ancora di prendere posto sul sedile, osserviamo l'ampiezza della portiera, il suo generoso angolo di apertura, il taglio del bordo anteriore così ben studiato: si entra in modo del tutto naturale, senza contorcimenti, facendo a meno di studiare se cacciar dentro prima la testa o prima la gamba destra, salvo poi ricominciare tutto daccapo. È questo un dettaglio molto importante; chi ha progettato la carrozzeria lo ha fatto avendo riguardo di coloro che madre natura ha creato un po' fuori misura. Una volta seduti, si apprezza immediatamente la sofficità dei cuscini e dello schienale, veramente «anatomici», nonostante l'apparenza normale. Poi è sufficiente regolare la distanza dal volante mediante la levetta degli spostamenti longitudinali del sedile, nonché il volantino per dare allo schienale l'inclinazione più opportuna, e la miglior posizione — che varia da un individuo all'altro — è subito trovata. Per inciso, lo stesso comando dell'inclinazione dello schienale può portare quest'ultimo a scendere in posizione perfettamente orizzontale, previo avanzamento del sedile, così da formare una specie di letto d'emergenza.

La stessa posizione del volante è particolarmente ben studiata, nelle distanze con il pavimento e con la pedaleria, per facilitare l'adattamento del guidatore.

Prima di avviare il motore, facciamo ancora una piccola esplorazione intorno a noi. Notiamo l'eccellente visibilità su ogni lato; l'angolo morto, in corrispondenza dei pionieri anteriori, ridotto al minimo grazie all'intelligente orientamento dei pionieri stessi; il quadro degli strumenti completissimo e razionale; l'inedito mobiletto sulla sinistra, raggruppante in una specie di tastiera gli interruttori e la levetta dei segnalatori di direzione; la signorilità delle finiture e della selleria.

Il primo esame è dunque soddisfacente, infonde un senso di fiducia. Possiamo avviare il motore: un momento solenne. Diamo mezzo giro alla chiavetta del contatto e spingiamo a fondo. Sentiamo il motorino elettrico che scatta, e poi più niente. Istintivamente torniamo a premere la chiavetta e uno stridio metallico ci fa desistere di colpo... Il motore si era avviato regolarmente al primo tentativo, ma non lo avevamo sentito girare. Spegniamo e riproviamo, per convincerci: è proprio così: non si sente, ha un minimo che è sussurro impercettibile. (Ci viene in mente la faccenda della monetina messa di taglio sul cofano della Rolls Royce, che pare rimanga come la mettono: credevamo fosse una

CEN
STO



storiella, ma sulla Flavia deve essere la stessa cosa). Adesso acceleriamo a vuoto. Il sussurro diventa fruscio, come certi motori elettrici. Il motore gira «rotondo» che è un piacere, ma evidentemente la carrozzeria è magnificamente isolata. Il freno a mano è tirato; lo disinseriamo, e la luce spia sul quadro si spegne (lo stesso si verifica se si dimentica la leva dello starter tirata). Finalmente mettiamo la prima, siamo in marcia. Il cambio è dolcissimo, istintivo, come del resto è prerogativa di tutti i cambi Lancia. In pochi metri siamo in presa diretta, una marcia che, notiamo subito, ha una così vasta curva di utilizzazione da consentire in pratica tutte le andature, beninteso se non si guida con stile sportivo.

Al primo colpo di freno, per poco non andiamo a finire contro il parabrezza... Perbacco, avevamo azionato il pedale con la consueta pressione cui la vettura che usiamo ogni giorno ci ha abituati (e non si tratta di freni inefficienti). Ma qui siamo avanti di dieci anni: i freni a disco con servocomando ci fanno apparire sorpassato quello che fino a ieri ci sembrava insuperabile. Tra il tradizionale sistema a tamburo e questo della Flavia, c'è la stessa differenza che gli automobilisti di trent'anni fa avvertirono nel passaggio dai freni meccanici a corda a quelli idraulici.

Siamo passando di sorpresa in sorpresa. Svincolandoci dalle spire della città per infilare qualche strada che ci porta verso la montagna piemontese, apprezziamo in sommo grado altre due cose: l'agilità della vettura in mezzo al traffico e la straordinaria dolcezza dello sterzo: una dole, quest'ultima, apparentemente incompatibile con la trazione anteriore. E invece la realtà supera qualsiasi più rosea previsione. La Flavia comincia a diventare divertente.

Eccoci fuori dell'abitato. Proviamo un allungo, partendo sempre dalla quarta. Il motore, che anche agli alti regimi si avverte appena, tira ch'è un piacere, il contagiri sale con progressione uniforme fino a oltre 4800 giri, poi un ostacolo sulla strada ci obbliga a frenare. Questa volta lo facciamo con cautela, seppure con la rapidità che la situazione impone. Magnifico. Ci rendiamo conto

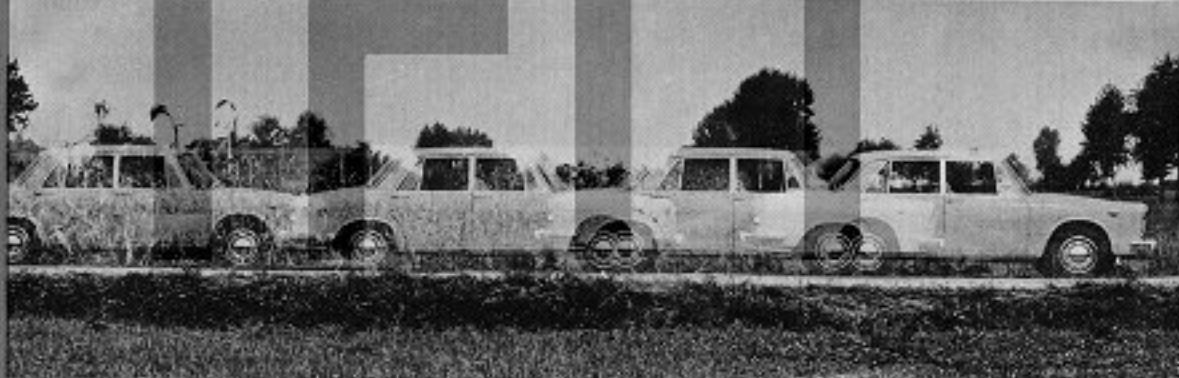
che, tutto sommato, anche se avessimo iniziato a frenare venti o trenta metri dopo, sarebbe stato lo stesso. Ne ricaviamo un'indescrivibile sensazione di padronanza del mezzo, di grande, distensiva sicurezza.

Le prime impressioni sulla eccellente visibilità, sul confort della vettura ci sono ampiamente confermate, mentre impariamo a conoscere la dolcezza della sospensione sul primo tratto di pavimentazione sconnessa, superata di proposito senza rallentare. In un certo senso la Flavia «cresce» chilometro per chilometro nelle sue rivelazioni e nella nostra considerazione. In rettilineo è centratissima, ha una stabilità granitica; nelle curve veloci, la differenza di comportamento rispetto alle migliori vetture con trasmissione ortodossa è inavvertibile. L'effetto sovrasterzante che si dovrebbe attribuire alle macchine con trazione anteriore, è sulla Flavia inavvertibile.

Facilissimi i superamenti degli altri veicoli più lenti (cioè il 99 per cento di quelli che normalmente si incontrano sulle nostre strade), grazie alle energiche accelerazioni che, sempre in presa diretta, si avvertono anche in prossimità del regime di massima potenza (cioè verso i 5000 giri), e alla precisione dello sterzo.

Intanto apprezziamo altre qualità pratiche della vettura: la ricca strumentazione (perfettamente visibile attraverso il volante), a cominciare dal contagiri; la possibilità di ottenere una razionale ventilazione dell'interno attraverso i deflettori, comandati da volantino, e l'impianto di condizionamento dell'aria completo e di funzionamento silenziosissimo; la sospensione dolce e, al tempo stesso «ferma»; l'assenza di coricamento — caratteristica di tutte le Lancia — in curva. Poi la silenziosità della carrozzeria; alle alte velocità, con finestrini ben chiusi, non si sente che il fruscio dell'aria — segno che anche sotto l'aspetto aerodinamico la Flavia è stata molto ben curata.

Del tutto positive le impressioni in salita. Il motore «tira» energeticamente, riprende dopo le curve — quasi sempre in terza — in modo egregio; la trazione sulle ruote anteriori mostra nella marcia in montagna tutti i suoi pregi.



Torniamo ad apprezzare guida, freni e stabilità della macchina in discesa. Guidare in queste condizioni è un piacere, la sicurezza della frenata ci induce a qualche acrobazia (almeno, tali ci sembrano, pensando che con un'altra vettura non ci saremmo arrischiati a farle).

La discesa che affrontiamo è interminabile, e le sue strettissime curve ci obbligano a frenare senza economia, ma la corsa del pedale, dopo una buona mezz'ora di tormento sui freni, non si allunga per niente, né si indurisce minimamente. La Flavia è dolce come una vettura; non affatica, ma diverte. Ed è attaccata alla strada come se marciasse su rotarie.

Ora siamo di nuovo al piano, andiamo sull'autostrada per qualche prova di velocità, accelerazione e frenata. Cominciamo dal chilometro lanciato nei due sensi. Risultato: andata 23 secondi e 8 decimi (151,121); ritorno 24" 2 (148,628). Media delle medie 149,867. Passiamo adesso ad altre prove pratiche, per renderci conto delle prestazioni della Flavia in ogni condizione di impiego. Un elemento molto significativo, per qualsiasi vettura, è quello che riguarda le doti di accelerazione, con partenza da fermo e, ancor più importante, riprendendo in presa diretta dalla minor velocità consentita dall'elasticità del motore.

Osserviamo a questo riguardo che con la Flavia si può marciare tranquillamente in quarta a bassissimo regime, senza strappi né vibrazioni. Anche spalancando di colpo il gas, la ripresa è istantanea, grazie all'elevata coppia motrice e all'ottima alimentazione, sulla quale gioca un ruolo di prim'ordine — agli effetti del rendimento volumetrico e dello stesso consumo — il carburatore ad apertura differenziata. Ma le prove di accelerazione cui per solito danno conto le pubblicazioni specializzate, vengono effettuate di norma con al massimo due persone a bordo. I risultati sotto riportati si riferiscono invece a prove eseguite nelle condizioni più reali possibili, cioè con quattro persone a bordo e 60 kg di zavorra-bagaglio: il peso lordo della vettura risultava di kg 1550.

Ed ecco i risultati delle rilevazioni.

Partenza da fermo con uso del cambio: in dieci

secondi raggiunge la velocità di 57 km/h; in venti, 95 km/h; in ventidue, 100 km/h; in trenta, 116 km/h; in quaranta, 125 km/h; in un minuto, 136 km/h. Sempre nel tempo di 60 secondi, sono stati percorsi 1625 metri. Precisiamo che i tre passaggi di marcia vennero effettuati a 5600 giri (il motore della Flavia, che dà la massima potenza attorno ai 5200, sopporta tranquillamente il «fuori giri»). La velocità di 148 km/h è stata raggiunta dopo 95 secondi e 2950 metri.

Il passaggio intermedio ai 1000 metri avvenne dopo 42 secondi.

Accelerazione da 40 chilometri orari (corrispondenti a 1360 giri del motore):

in dieci secondi, a 58 km/h; in venti, a 75 km/h; in trenta, a 91 km/h; in quaranta, a 107 km/h; in cinquanta a 120,5 km/h; in sessanta a 130 km/h.

Il passaggio ai 1000 metri in 46 secondi.

Prova di frenata. È stata effettuata con cinque persone a bordo più bagagli (peso lordo della vettura 1610, di cui 815 sull'asse anteriore e 795 su quello posteriore). Strada asfaltata buona, asciutta; gomme in ottime condizioni, con pressione di gonfiaggio 1,7 atm.

Risultati:

a 75 km/h, arresto in 35 metri; a 90 km/h, in 49 metri; a 100 km/h, in 62 metri; a 110 km/h, in 75 metri; a 120 km/h, in 91 metri; a 130 km/h, in 112 metri. La pressione sul pedale durante le frenate si ottiene con un leggero sforzo, compreso tra un minimo di 15 kg e un massimo di 25 kg.

Queste le cifre accuratamente controllate e ripetute. Ma le cifre non possono dare la sensazione psicologica di quello che la frenata della Flavia significa per il guidatore e per i passeggeri: ci si sente come afferrati da una gigantesca mano, ferrea e morbida ad un tempo, che trattiene il veicolo senza brutalità ma con assoluta fermezza. E la vettura, decelerando, mantiene rigorosamente la sua traiettoria, stabile, precisa, sicura.

Anche in questo la Flavia appare una macchina « sincera ». Provandola su strada, si passa dall'ammirazione alla fiducia, dallo stupore all'entusiasmo più schietto.





La storia segreta della nascita — o meglio della gestazione — della Flavia, è tutta quanta contenuta nel brogliaccio di Giuseppe Gillio, uno di quegli uomini che nella struttura di una fabbrica di automobili costituiscono una delle pedine più preziose, anche se talvolta meno conosciute.

Gillio, anzi il cavalier Gillio, è alla Lancia si può dire da sempre (lui precisa da 35 anni, quando, quattordicenne appena, iniziò la sua vita di lavoro con un periodo di apprendistato in via Monginevro). Trentacinque anni fanno, mal calcolati, oltre undicimila mattine, undicimila pomeriggi (e un numero incalcolabile di nottate) passati a ragionare di automobili, a studiare, a scervellarsi, a provare. Già, perché dimenticavamo di dire la cosa più importante: il cav. Gillio è a capo del servizio collaudo veicoli d'esperienza della Lancia, e perciò tutto quello che di nuovo si prepara in fabbrica passa per le sue mani, è lui che deve dire se una vettura o un particolare va o non va, se si può andare avanti o ricominciare tutto daccapo. Una grossa responsabilità, a pensarci bene, una sorgente inesauribile di grattacapi. Per fortuna di tutti, Gillio è uno di quei piemontesi di buona razza dotato di un non comune senso di equilibrio, di perenne serenità (magari soltanto esteriore, ma ciò non cambia niente). Nessuno, alla Lancia, lo ha mai sentito perdere le staffe o alzare la voce; ma è proprio di questi uomini positivi che c'è bisogno in un reparto esperienze.

Torniamo dunque a quella specie di diario in cui il cav. Gillio è andato annotando giorno per giorno, minuziosamente, tutto quanto ha riguardato la Flavia, dal giorno in cui gli venne affidato il primo prototipo (per la storia, l'8 marzo 1958) fino al grande momento in cui ha potuto comunicare alla Direzione Centrale Tecnica che la Flavia era «deliberata». Il che significa: «si può senz'altro passare alla produzione».

Nella prima pagina del brogliaccio di Gillio, appunto in data 8 marzo 1958, si legge dunque:

Motore: Carburazione irregolare specialmente in curve a basso regime.

Notevole rumorosità di aspirazione a piena potenza;

Vibrazione e ruvidità sotto sforzo dovuta a scarso isolamento della sospensione gruppo motore-cambio.

Cambio velocità: Innesto marce difficoltoso e perdita olio dallo sfiato. Il rapporto della prima velocità deve essere ridotto (definiremo il valore nelle prossime prove).

Frizione: Si ritiene abbondante il carico delle molle per cui sarà bene ridurlo del 15%.

Il distacco è piuttosto scarso. Aumentare la lunghezza della leva di mm 10.

Sospensione anteriore: Troppo rigida. Aumentare la flessibilità della balestra del 12 - 15% (giudicata sulla ruota).

Sospensione posteriore: Troppo facile tamponamento a fondo corsa al dinamico. Preciseremo il valore della modifica dopo i controlli statici.

Freni anteriori: Vibrano e squilibrati (saranno giudicati dopo un breve rodaggio).

Guida: La reazione risulta scarsa. Aumentare l'incidenza di P positivo.

Ammortizzatori anteriori: Aumentare il carico di frenata del 15%.

Queste parole, per noi della Lancia, acquistano oggi un valore storico. Né sembra esagerata la definizione. Perché nella vita di una fabbrica di automobili, la nascita di ogni nuovo modello costituisce un avvenimento importantissimo. Senza voler mescolare il sacro con il profano, diremmo che è qualcosa di molto simile a quando la cicogna porta in casa un nuovo bimbo. Con la differenza che al «lieto evento» dovremmo essere abituati, che in cinquantatré anni di vita, la Lancia è stata piuttosto prolifico...

Ma sentiamo dalla viva voce di Gillio che cosa hanno voluto dire questi trenta mesi di «crescita» della Flavia. Il nostro uomo non è molto disposto, per abito professionale e perché conosce i suoi polli, a parlare con i giornalisti (meno ancora a farsi fotografare in prova sulla Flavia, come è successo, ed è stata una delle poche volte in cui sono riusciti a fargli perdere la calma...). Ma abbiamo approfittato della posizione di privilegio di cui la redazione della «Rivista Lancia» gode per strappargli qualche centinaio di parole...

30 mesi di collaudi

RAPPORTO

DI ESPERAUTO



8 MARZO 1958



14 GIUGNO 1959



15 LUGLIO 1960

«La Flavia — dice Gillio — ha rappresentato anche per noi del reparto esperienze un grosso problema. La Lancia ha per tradizione lo studio di macchine d'avanguardia, e pertanto quasi ogni volta si è costretti a partire da dati nuovi. Ma nel caso della Flavia, il passo era ancora più impegnativo, con le due importanti novità del motore «a soglia» e soprattutto della trazione anteriore. A complicare ancora le cose avvenne che la Direzione decise per ragioni di riservatezza di provare inizialmente la vettura con un quattro cilindri a V, mentre la struttura generale della vettura è rimasta praticamente invariata lungo tutto lo svolgimento delle prove.

Comunque — prosegue il cav. Gillio — si trattava di doverci fare un'esperienza completamente nuova, senza dubbio interessante ma anche carica di incognite. Il ciclo di prove ha tuttavia avuto la normale successione prevista per ogni nuovo modello. E cioè:

La prima serie di collaudi, appena il prototipo numero uno mi viene consegnato, ha inizio con una prova sul comportamento generale della vettura: stabilità, guida, freni, scalarità dei rapporti, carburazione, comportamento delle sospensioni, eccetera. Verificato tutto questo, e suggerite le varianti da apportare, si passa a un primo rilevamento dei dati di accelerazione, di velocità massima, delle temperature dell'olio e dell'acqua in svariate condizioni di funzionamento, e così di seguito.

Messi insieme ed esaminati impressioni e dati ricavati dalla prima presa di contatto con la vettura, comincia la realizzazione del primo gruppo di modifiche. Quando queste sono di lieve entità, il ciclo delle prove continua per permettere di entrare in possesso di ulteriori dati; se le modifiche sono invece più importanti, la successione dei collaudi ricomincia daccapo. Talvolta si rende necessaria la riprova nelle identiche condizioni ambientali, e pertanto occorre spostarsi in zone appropriate, se non si vuole rimandarla di dodici mesi.

Dopo la serie delle prime modifiche, raggiunto un soddisfacente livello nel comportamento della vettura, ha inizio il primo ciclo delle prove di durata, spinto oltre i 50 mila chilometri. Naturalmente, questa prima, rude esperienza, fa sorgere la necessità di ulteriori modifiche meccaniche, e in qualche caso si ricomincia da capo il ciclo di collaudi.

Ultimato il quale, si inizia il secondo ciclo di prove, anche queste di 50-60 mila chilometri, in ogni condizione di clima e di temperatura. Se il risultato è positivo,

la percorrenza viene prolungata fino a 100 mila chilometri, e la prova si ripete su altri esemplari.

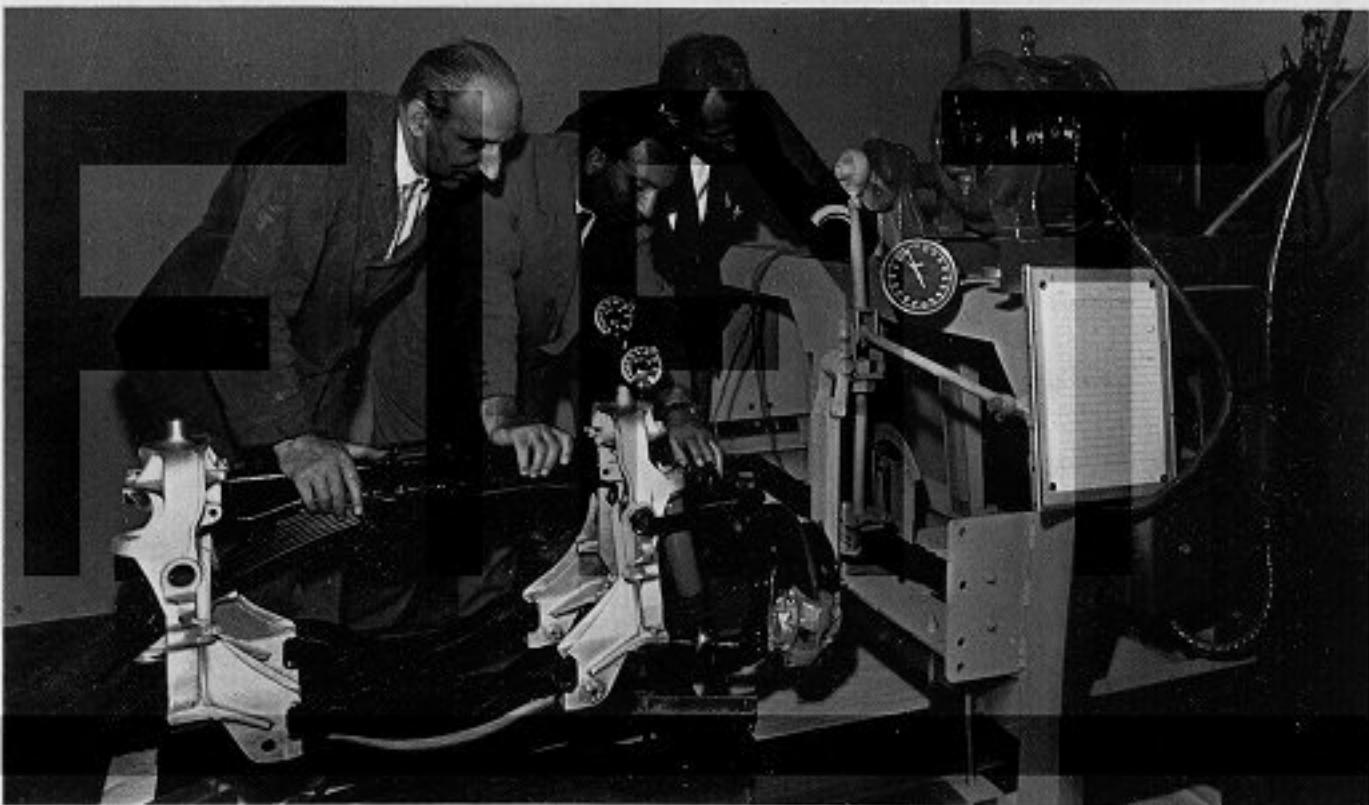
Fino a questo momento, le prove vengono effettuate su vetture con carrozzeria non definitiva. Il terzo ciclo di durata, avviene invece sul modello completato in tutte le sue parti esteriori secondo i disegni di progetto. Prima, però, vengono eseguite le varie prove di confort: altezza, distanza, sofficità dei sedili, posizione di guida, apertura delle portiere, funzionamento degli accessori come tergilampi, riscaldatore, timbro dell'avvisatore acustico, luci. Parallelamente all'ultimo ciclo di prove di durata, si procede al rilievo esatto e definitivo di tutte le reali prestazioni della vettura: velocità, accelerazione, frenata, consumo, eccetera.

Tutta questa successione di minuziosi collaudi — conclude Gillio — è accompagnata da prove eseguite staticamente nel reparto esperienze per mezzo di apparecchi costruiti appositamente, detti « macchine di tortura », che assoggettano determinati organi a un lavoro esasperato — ben più intenso di quanto non possa fare la stessa strada — per esaminare il comportamento del materiale e rendersi conto di quali sono i margini di sicurezza.

I collaudi e le prove della lunga fase di crescenza della Flavia, hanno press'a poco seguito questa strada — conclude Gillio — Però abbiamo dovuto risolvere problemi particolari che di solito non si presentano. Per esempio quello della trazione anteriore. Vetture europee di questo tipo ne esistono parecchie: noi eravamo impegnati a fare anche meglio, perché le esigenze quali-



La fotografia nel titolo (pagina precedente) mostra Giuseppe Gillio a Sebring nel 1955, durante la messa a punto prima della corsa di una delle potenti Lancia 3300 sport, vettura vincente con Juan Manuel Fangio della Carrera Panamericana del 1954 e l'anno successivo della Mille Miglia, pilotata da Alberto Ascari. Nella fotografia qui sopra, Gillio con Alberto Ascari, ai tempi della famosa Scuderia Lancia; qui sotto, nel reparto esperienze vediamo Gillio ed i suoi collaboratori ing. Premoli e sig. Bianco mentre esaminano il comportamento di una molla a balestra in collaudo su una «macchina di fatica». Nella pagina di destra riproduciamo la prima pagina del biglietto su cui Gillio è andato annotando giorno per giorno, le impressioni di prova della nuova «Flavia»: porta la data dell'8 marzo 1958.



tative della Lancia sono da sempre particolarmente elevate. Poi sapevamo che la clientela più competente e raffinata avrebbe temuto di aver a che fare con una guida pesante, avrebbe espresso riserve circa l'aderenza della vettura in salita, eccetera.

A questo e ad altri problemi abbiamo dedicato uno speciale ciclo di prove comparative, eseguendo confronti pratici estremamente realistici con altre macchine a trazione anteriore e posteriore. Ritengo di poter affermare con tranquilla certezza, assieme ai miei più diretti collaboratori, Ing. Premoli, Bianco, Vecchiattini, Elia, che il servizio esperienze ha dato tutto se stesso per soddisfare le esigenze — che sono specialissime — della clientela Lancia».

Giuseppe Gillio, a questo punto dice di aver parlato anche troppo. L'unico suo giudizio è quello conclusivo che abbiamo riportato. Abituato com'è a ragionare in termini concreti, senza l'aggiunta di un solo aggettivo, possiamo credergli incondizionatamente. Quello che evita di dire — e se glielo chiedete si limita a stringersi nelle spalle — è che tutto il delicato, snervante lavoro di collaudo è frutto di una profonda esperienza (Gillio ha cominciato giovanissimo a collaudare i modelli Lancia già in produzione, ai tempi della Dilambda, poi dell'Arte, dell'Astura, dell'Augusta; alle esperienze è passato quando si stava preparando l'Aprilia, ed ha continuato con l'Ardea, l'Aurelia, l'Appia, la Flaminia, con l'intervallo al reparto corsa e i collaudi delle non dimenticate Lancia sport, vincitrici, tra l'altro, della Carrera Panamericana, della Mille Miglia, della Targa Florio e delle Formula 1).

Ma l'esperienza non è tutto se non l'accompagna una innata sensibilità alla guida, a quello che l'automobile-macchina esprime.

L'automobilista qualunque che si siede al volante di una nuova vettura non immagina certo che per realizzare quella sospensione confortevole ma al tempo stesso fermissima nella tenuta di strada, quella guida dolce e precisa insieme, quei freni potenti senza essere brutali, hanno lavorato e sudato non soltanto progettisti e tecnici, ma anche gli uomini come Giuseppe Gillio, con la loro capacità che, ripetiamo, è frutto di milioni di chilometri percorsi al volante, ma anche di quella dote (che non si insegna e non si impara), non altrimenti definibile che sensibilità, quasi una fusione tra uomo e macchina. E non c'è apparecchio, strumento o calcolo che possa sostituirla. (Non a caso Gillio è insignito anche della Stella al merito di « Maestro del Lavoro »).

Gillio ci ha rivelato che i motori provati sulla Flavia sono stati di differenti tipi, prima della scelta definitiva del « quattro contrapposti ». Apprendiamo anche l'evoluzione del sistema frenante avvenuto durante il ciclo di collaudi: inizialmente

i tradizionali freni a tamburo, poi quelli a disco, infine l'aggiunta di un servo-comando a depressione per realizzare la voluta dolcezza di pressione sul pedale. Ma queste modifiche così importanti sono fatte per colpire la fantasia. Dove il profano finirebbe per smarriti, è nelle decine e decine di piccoli dettagli cambiati nel corso delle prove, con certosina pazienza, con insoddisfatta ansia di migliorare ogni cosa nei limiti dell'umanamente pensabile.

Questo è l'aspetto meno conosciuto del travagliato periodo che precede la nascita di un nuovo modello, e in particolare di quello che ha accompagnato la gestazione della Flavia. Dalla severità, dal rigore con cui le prove si susseguono, dipende in buona parte la riuscita della vettura quando, deliberata, se ne apprenderanno le attrezzature per la linea di produzione. La Flavia esce « sana », forte, sicura di sé, perché per oltre 20 mesi è stata strapazzata senza misericordia, superando tutte le prove immaginabili.

E poi, continuerà ad essere tenuta d'occhio sempre: anche durante la produzione, per tutta la vita del modello, ci sarà sempre un Gillio che periodicamente si impadronirà di un esemplare qualunque e si metterà in strada per sentire se tutto va alla perfezione come deve, se risponde alle severe esigenze del Collaudo, che ha la severa ma orgogliosa responsabilità di interpretare le raffinate esigenze dei clienti della Lancia.

Relazioni di collaudo vettura tipo 81700		465002
... prima, protto. di... Km. 200...		10/10/58
Aut. -	Aut. -	0-3-058
<u>Motore</u>	<u>Autonomia regolare operativamente su strada a fondo regime -</u> <u>si fa la accensione di espansione - pressione lubrificazione a seconda delle forze dovute a marcia -</u> <u>indennamente delle sospensioni grappe anche fuori strada -</u>	
<u>Cambio</u>	<u>Scambi ormai affidato a fondo regime -</u> <u>della sforzo - le rapporti della 5^ Velocità sono</u> <u>una retta (rispetto al valore della prima</u> <u>posta) -</u>	
<u>Freni</u>	<u>Aut. -</u> <u>automa allacciando il circuito delle molte</u> <u>per un solo buco riducendo del 15% -</u> <u>Il circuito è pilotato con -</u> <u>l'imperfetta delle leve di fine 10 -</u>	
<u>Sosp. ant.</u>	<u>Brutto ruota - aumentare la flessibilità -</u> <u>della bobina del 12-16% (fondi rotti molte)</u>	
<u>Sosp. post.</u>	<u>Brutto ruota - aumentare a fondo volo</u> <u>al minimo -</u> <u>accrescere il valore delle</u> <u>amplificare dopo -</u> <u>corre al stato -</u>	
<u>Freni</u>	<u>Brutto e ruotato (variazioni guidando</u> <u>dopo un buco ruotato) -</u>	
<u>Guida</u>	<u>la variazione ruota ruota -</u> <u>accrescere l'inerzia di 5° punti -</u>	
<u>Accelerat.</u>	<u>accrescere il corso di partita del 15%</u>	



TORINO E I SU

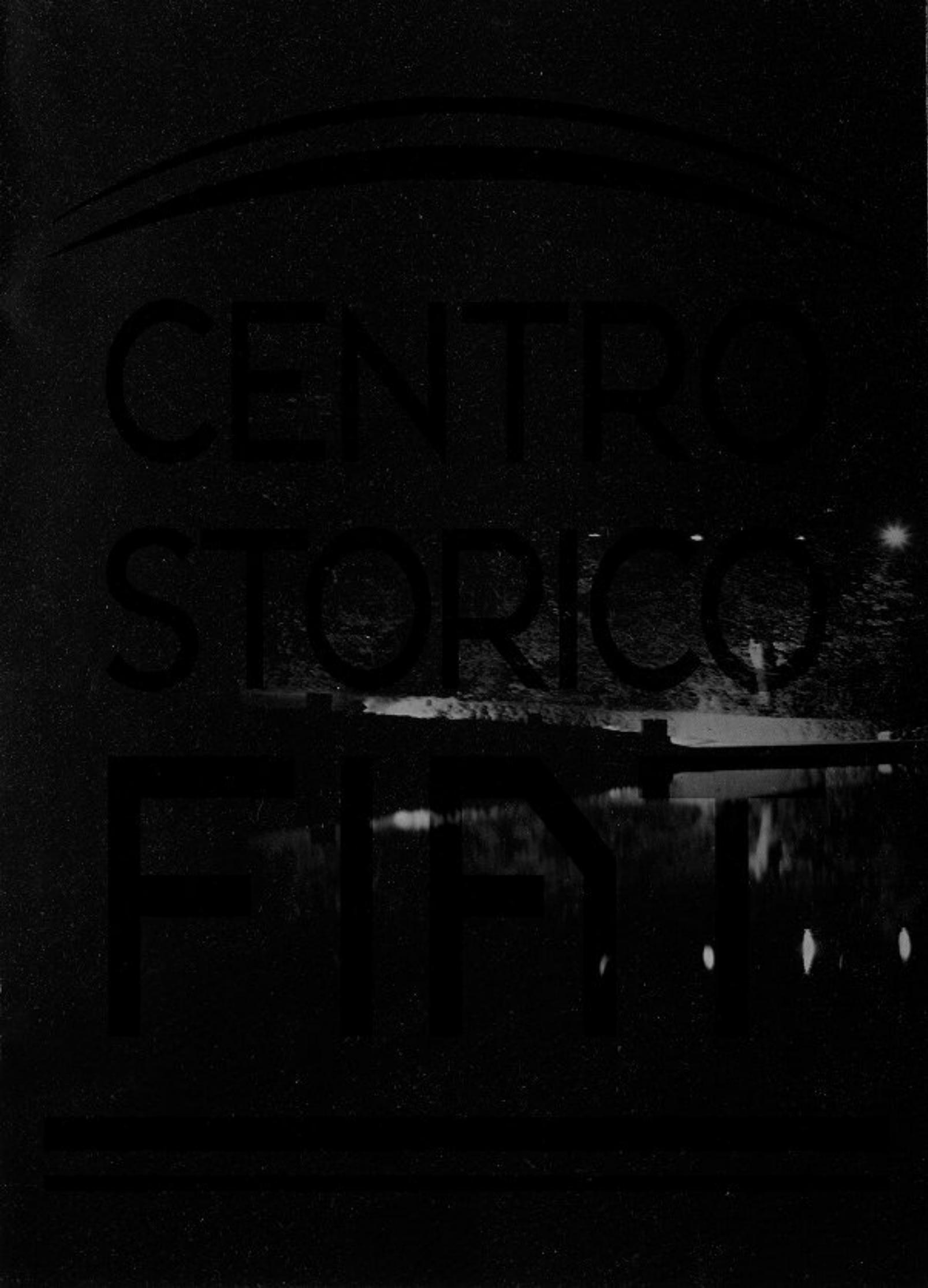
COME UNA STAMPA ANTICA

Raccolta silenziosa composta nel carattere dei suoi abitanti come nella geometria delle sue strade e nel respiro dei suoi viali, Torino è città di antica storia, di nobili tradizioni e anche di serena, nascosta bellezza. Cantava Guido Gozzano:

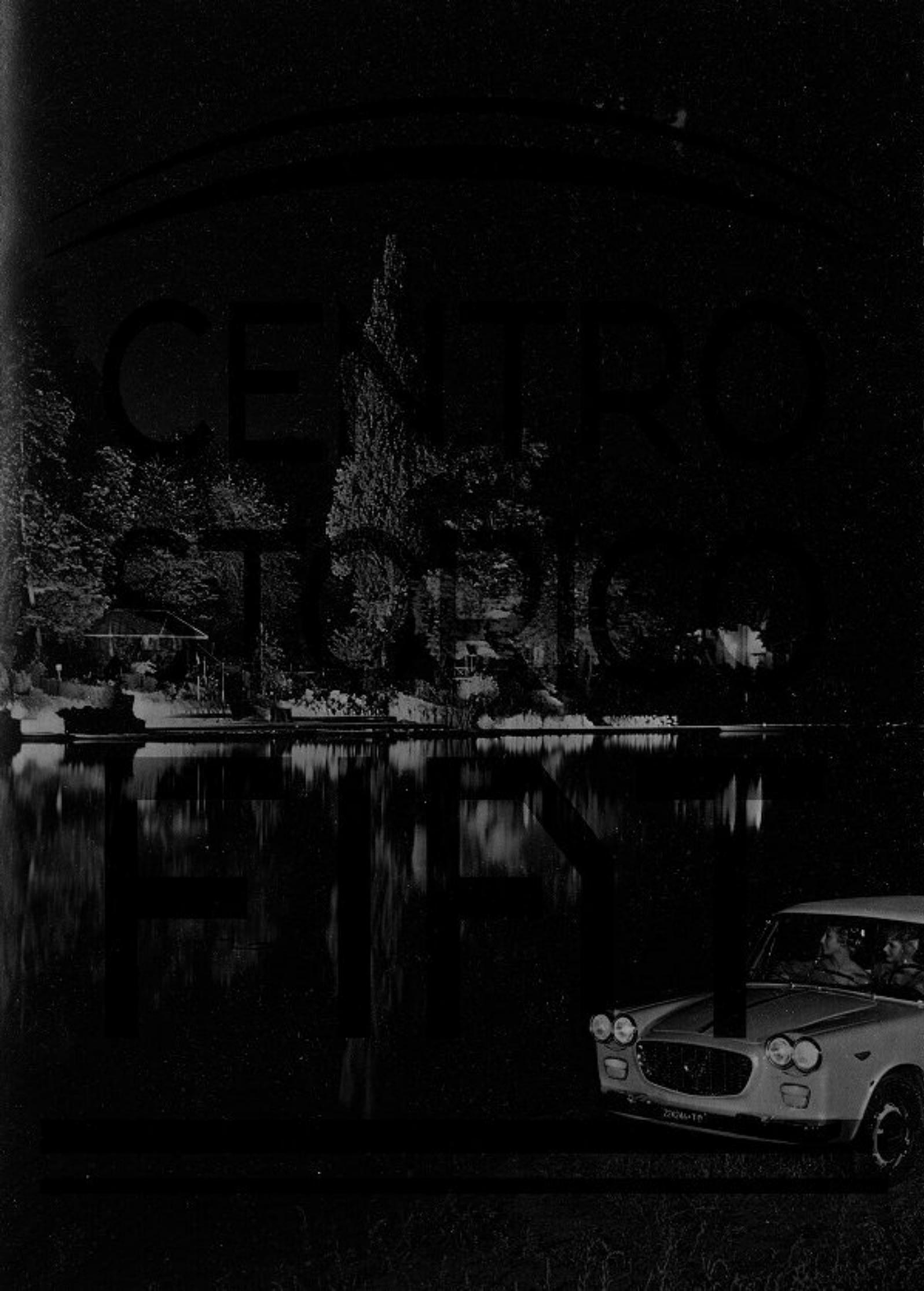
*Come una stampa antica bavarese
vedo al tramonto il cielo subalpino.
Da Palazzo Madama al Valentino
ardono l'Alpi tra le nubi accese.
È questa l'ora antica torinese,
è questa l'ora vera di Torino...*

Gli orizzonti che la circondano — i monti, la collina con i loro contorni sfumati — sembrano serrarla gelosamente in un lembo di mondo chiuso agli sguardi indiscreti, all'invasione chiassosa. Eppure è generosa terra ospitale. Lo era ieri con i fratelli esuli che a Torino venivano a respirare aria di libertà, lo è oggi con le sue fabbriche aperte al lavoro delle braccia volenterose. Pacifica, fintanto che non si tenti di calpestarla — ne sanno qualcosa gli eserciti che la cinsero d'assedio o si provarono a domarla o ne contrastarono il disegno di fare l'Italia unita — i suoi figli sanno dare senza nulla chiedere, ché tale era ed è loro costume. Fiera e paziente, geniale senza esibizione, ha creato, fra le tante sue opere, una industria dell'automobile famosa in tutto il mondo.

AUGUSTA TAURINORUM

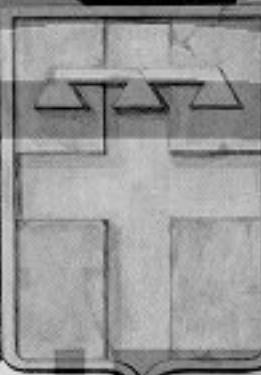








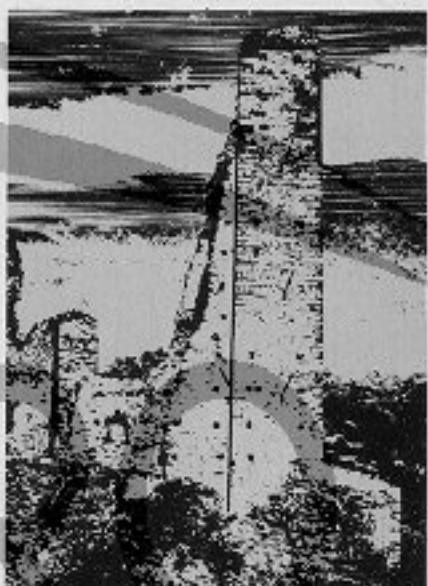
TI DINTORNI



TRE ANTICHE ABBAZIE

Nel raggio, da Torino, del percorso di un giorno per il pellegrino d'altri tempi — che guadagnava a piedi la mistica meta e le connesse indulgenze — sorgono tre storiche ed illustri abbazie, volute nei secoli ingenui dalla prepotente fede del popolo, erette dalla politica pietà dei sovrani o di condottieri, animate e arricchite da artisti di ogni terra, fiorite di leggende pie, impreziosite oggi dalla patina del tempo che ha insinuato erbe e muffe nelle connessure dei graniti. Tre gioielli d'arte e d'architettura religiosa: tre oasi al tumulto dei tempi, tre deliziosi pretesti al nostro peregrinare sulle macchine possenti. Citare ed illustrare queste belle mete di una secolare pietà è doppiamente opportuno come respiro turistico, per dimostrare ai lontani che la povertà artistica dei dintorni torinesi è facile e ripetuta fandonia; e per ricordare ai locali, oggetti ammirandi e non tutti conosciuti, benché a portata di mano, immeritatamente negletti dalla propaganda e dalle abitudini turistiche. Sono, questi tre monumenti vetusti e di dolcissimi fondali, la Sagra di S. Michele, solenne cuspide di pietra arroccata sulle rupi all'imbozzo della valle di Susa; la raccolta Abbazia di Sant'Antonio di Ranverso, circondata da prati verdiissimi, tra Rivoli ed Avigliana; infine, in una dolce paradisiaca conca della collina tra l'astigiano e il Monferrato, la terza mirabile gemma: l'Abbazia di Vezzolano.

AUGUSTA TAURINORUM



...la Sagra di S. Michele, meraviglioso misterioso monumento della cerchia alpina, a sentinella della Val di Susa ..

Un balzo verso l'azzurro, e un tuffo nei secoli, ci portano alla prima metà del pellegrinaggio: la maliosa Sagra di S. Michele, fantastica sentinella della Val di Susa, il più pittoresco, grandioso, interessante monumento della cerchia alpina. Artisti e turisti stranieri l'hanno proclamato tra le meraviglie d'Italia, e ne hanno scritto con attenzione e devota ammirazione. Gli italiani, e segnatamente i torinesi, che ne vedono ad ogni alzata di sguardo la mole cupa stagliarsi in lontananza contro lo sfondo bianco del Rocciamelone, non si commuovono in modo particolare. Ma, anche a considerare la forza demolitrice dell'abitudine, hanno decisamente torto.

Sorge la Sagra di S. Michele sul cocuzzolo del Monte Pirchiriano, a 916 metri sul mare, con un impressionante a picco sulla Valle di Susa, sopra il paese di Sant'Ambrogio, donde si partiva l'antica mulattiera che fu per un millennio la sola comunicazione del monastero con il mondo. Oggi si ha la scelta tra due strade, entrambe nascenti dalla conca dei laghetti d'Avigliana, a 25 km da Torino, anzi dall'istmo tra i due laghi. La strada diretta, piegando a nord, e subito elevandosi ed affrontando il monte a mezza costa, passa alla Frazione Mortera, tocca S. Pietro, e sbocca sul piazzale sottostante allo sprone della Sagra, che va comunque raggiunta a piedi per

gli ultimi 200 metri. Allo stesso piazzale confluisce in discesa la seconda strada, proveniente dal Colle Braida (metri 1007) e da Valgioie, collegata a sua volta con Giaveno e con la strada Torino-Avigliana. Pittorese, stupende, indimenticabili entrambe le vie, sicché al turista non rimane che percorrerle ad anello.

La Sagra è un insieme stupendamente e armonicamente sovrapposto e incannato, di edifici religiosi aggrappati alla roccia, che da tre lati strapiomba, e solo si ascende dal sentiero di cresta che vien dal piazzetto di sosta delle auto. Appare da questo, ad un tempo, basilica, fortizio, monastero, vedetta e rocca medievale: e in realtà è un po' di tutto. I monaci dei primi secoli pensarono che se la preghiera è l'arma dei Santi, Dio non disdegna tuttavia le armi da guerra a difesa dei credenti. E in una simile posizione strategica, un manipolo di soldati asserragliati nella rocca con olio, fuoco e sassi la facevano imprendibile, quale in realtà essa fu nei lunghi evi, soggiardando impassibile dall'alto le orde trasmettere, gli eserciti fumigare in fondo alle valli, i mobili confini abbracciare od escludere dall'uno o dall'altro impero. Divenuta come una parte naturale del monte natio, la Sagra ne acquistò l'impassibilità, il destino di eternità: mimetizzata quasi, persino nel

colore, tanto che nel controluce di certi tramonti, a guardarla all'insù dalla vallata, anche da presso null'altro si scorge, che una prodigiosa struttura dolomitica, foggiata a castello da fiabe.

La qual fiaba, naturalmente non manca: lo stesso monaco che vi guiderà nella visita, vi racconterà, giunto al salto della bell'Alda, come la virtuosa fanciulla, per salvare appunto la minacciata virtù si lanciasse nell'abisso invocando l'Arcangelo, che la rattenne e la portò, senza paracadute, a posarsi dolcemente in un anfratto roccioso, dove i rododendri, per festeggiarla si affrettarono a fiorire, benché fosse pieno inverno.

L'origine del monumento si perde nella notte dei tempi. Fu tra il 980 e il 990 che un eremita, San Giovanni Vincenzo, edificata una chiesa sul monte Caprasio, dall'altra parte della Val di Susa, di fronte al Pirchiriano, ed ivi ritirandosi, sognò una notte l'Arcangelo S. Michele che si manifestava sommamente desideroso di venire onorato sul picco di fronte. Promise il buon eremita; ma l'Arcangelo, forse non troppo persuaso, lo fece trovare di fronte al fatto compiuto: il mattino tutti i materiali della chiesetta erano miracolosamente scomparsi e trassvoltati sul cocuzzolo del Pirchiriano.

Altri dicono, con assai meno poesia che fu il Papa Silvestro II, nel



...a Sant'Antonio di Ranverso, particolare del polittico dell'altar maggiore, opera mirabile di Domenico Ghirlandaio - 1530.



...ecco Sant'Antonio di Ranverso

999, a suggerire al potente barone Ugo d'Alvernia, giunto romeando a Roma, di fondare, sulla via del ritorno, una chiesa ed un convento di Benedettini alle falde delle Alpi, verso l'Italia; e il desiderio sono come un ordine, tanto più che per l'anno dopo, il faticoso 1000, si attendeva la fine del mondo.

Dieci secoli, adunque, han concentrato nella Sagra opere d'arte, tesori, memorie, testimonianze, tombe: e molto è rimasto malgrado i saccheggi di tempi non lontani, quando l'olio caldo e la catapulta di sassi cessarono di spaventare la cattiva gente. Quello che rimane, nella basilica e fuori è la mirabile architettura dell'insieme; è una Presenza inconoscibile e pure imperiosa a chi abbia mente d'intenderla; è, per la gioia geografica degli occhi, il panorama eccelso come da una balconata ultraterrena sul mondo: tutto richiama all'aereo tempio, come la stella splendente a destra dell'Arcangelo Michele...

La seconda metà del nostro sacro ed artistico turismo è nel frattempo divenuta la prima: perché all'Abbazia di S. Antonio di Ranverso ci siam fermati nel viaggio di andata alla Sagra di S. Michele, tra Rivoli ed Avigliana.

A metà del lungo rettilineo della statale del Moncenisio tra questi

CENTRO

due centri, precisamente al km 19,5 da Torino, si apre a sinistra un modesto viale di radi ippocastani e di qualche pioppo, che pare addurre ad una casa colonica. Ma uno sguardo, anche distratto, ci blocca la macchina: a trecento metri tra gli alberi, occhieggia un monumentale complesso di terrecotte, odorose di secoli. Formano sfondo al viale l'antico ospedale e la foresteria dell'Abbazia, oggi trascurati ed inerti; ma come ci inoltriamo — la macchina al passo, come per rispetto — ecco balzare, meravigliosamente viva, la chiesetta di S. Antonio, che dal 1156 sogna sotto le stelle, a lato dei frassini e dei tigli.

Quando fu eretta, dai monaci ospitalieri di Sant'Antonio venuti da La Motte Saint-Didier, la chiesa era sulla tortuosa strada di Francia, che allora lambiva le propaggini collinari di Rosta e di Buttiglieri. Oggi la grande statale, sciaboldando rettilinea i prati di fondo valle, ha disdegnato di piegarsi a lambire l'Abbazia: ed è bene che non la turbi troppo da presso. Anche la modestia del cartello indicatore, sul bivio, seleziona i passanti: chi sa e vuol cercare piega: il profano prosegue diritto senza accorgersi di rasentare un tesoro. E tuttavia, nella bella stagione, il prato accanto e le siepi, e lo stesso sacro recinto si riempiono di carte unte e di fiaschi vuoti e di scatolette sven-

trate: servite *Domino in laetitia!*

Lussureggiante è l'ornamentazione della facciata in cotto, d'impressionante plasticità; essa risale al miglior periodo gotico fiorito in Piemonte nel 1300. Degne dell'esterno sono le tre navate interne onde la chiesa è formata, e l'altar maggiore con il celebre trittico di Defendente Ferrari del 1530, e la cappella a lato, separata come una sacristia, ricca d'affreschi nobilissimi e suggestivi. Si è perduto invece, quasi interamente, l'antichissimo chiostro, di cui non rimane che un accenno.

Nel terzo gaudioso mistero del nostro pellegrinaggio si contempla l'Abbazia di Vezzolano: gioiello tra i gioielli per la romantica conca di collina che le fa da scrigno, per nitidezza d'architettura, per completezza e conservazione d'ogni parte, per fascino di leggenda, per l'ingenuo pregio delle sue sculture, per la dolcezza dell'ondeggiante letto prativo su cui si posa. Quanto allo specifico interesse storico archeologico-documentario, che ne fa miniera e delizia per gli eruditi, non tocca a noi profani di pronunciarcisi; ma dallo stesso amoro rispetto che ci prende, quasi a nostra insaputa, tra quelle pietre, quegli archi, quei bassorilievi e quelle iscrizioni, arguiamo che gli studiosi del ramo abbiano cento ragioni. Per noi la recondita abbazia nel fondo della breve ver-



...Abbazia di Vezzolano, gioiello fra i gioielli per la romantica conca che le fa da scrigno e per i suoi tesori d'arte...

dissima conca è sogno fatto materia, è canto di secoli che si libra senza dileguare, è armonia tra il cielo, la terra e l'opera dell'uomo; è gioia, mestizia, stupore, presentimento d'immortalità. È la più mistica e bella tra le tre metà del nostro odierno rosario, eccettuata s'intende la wagneriana Sagra di S. Michele, che possente come un mito divino e guerresco, è tanto alta e dominatrice quanto Vezzolano profonda e celata, forma classe a sé. Si parte da Torino affrontando la collina per la salita di Reaglie e valicando l'incantevole Pino, per ridiscendere a Chieri, terra antica di religiosi, seminari e conventi, terra perenne dei buongustai. La strada per Castelnuovo Don Bosco, dopo il bivio per Gassino-Chivasso e l'abitato di Andezeno, è lievemente ondulata ma pianeggiante sino a Moriondo dove improvvisa si rivela sul culmine dei colli astigiano-monferrini che si apron davanti, e prende a scendere in strette volute ad un rilievo sottostante che forma cresta per salire a Castelnuovo. Chiaro e onesto paese, la patria di Don Bosco, che nulla avendo da celare sciorina le sue case, sul fianco del ripido colle che lo spalleggia, come in una vetrina. La zona è ricca di siffatti paesi che si distendono incuriositi ad osservare il mondo. A Castelnuovo abbandoniamo la provinciale di Chieri all'Astigiano, e prendiamo

a sinistra la buona comunale che in sei chilometri sale ad Albugnano ingegnosamente attingendo colle da colle senza perder quota, aprendo un panorama sempre più largo e diletto, sinché giunti sulla piazzetta della Torre di Albugnano verso quota 600, dove dirige il traffico dei venti un colossale storico olmo, siamo informati che se quelle brume e quella foschia si sollevassero potremmo scorgere ad occhio nudo, oltre alla cerchia alpina dalle Marittime alle Pennine, le città di Mondovì, Cuneo, Pinerolo, Ivrea, Vercelli e Novara.

Per arrivare all'Abbazia, all'uscita da Albugnano si svolta a sinistra presso il cimitero, e dopo un chilometro di strada in discesa ci si trova davanti al sacro luogo.

Discese Carlo Magno imperatore questo sentiero, cacciando con la sua corte, come vuol la leggenda? E qual tremendo pericolo aggredì le imperiali vene, in questi luoghi mossi e forse aspri in allora se, scampatone per la protezione della Vergine Maria, madre degli umili ma anche dei potenti, volle ivi elevarLe una chiesa, e assicurarne con l'Abbazia la presenza di clero servente? Nulla suffraga questa tradizione, ma nulla la contrasta; ed è verosimile che solo per un ex-voto sovrano sia potuta sorgere tal mirabile costruzione proprio in questa inaccessibile conca sperduta, lontana

da ogni possibile transito, da ogni centro di devozione o di traffico civile o mercantile.

Ma ecco, grigia e rossastra, apparire alla curva del sentiero la chiesetta: ed il cuore dà un tuffo per la meraviglia. Non qui — l'ho già detto in principio — è il luogo per descriverne i dettagli d'arte e di storia: sul posto troverete guida all'erudita curiosità. Apprenderete che l'attuale struttura e la facciata e i fregi e le sculture appartengono al 1100 e al 1200, alla scuola romana e lombarda; che il «nartex» — curioso portico, con sovrastante tribuna che traversa la chiesa alla seconda navata, con colonnine e bassorilievi figuranti i 35 patriarchi antenati della Vergine — confermerebbe l'avanzo di una chiesa più antica sull'area della romanica, avvalorando la leggenda di Carlo Magno.

Ma non occorre guida né preparazione erudita per gustare, uscendo a lato dalla chiesa, il chiostro stupendo, fragile d'aspetto sull'esili colonnette e i fioriti pilastri, preziosamente affrescati nelle navate. L'erba cresce folta nel mezzo, l'azzurro piove dall'alto. Nel silenzio vellutato, il fruscio d'uno stelo sulla pietra ti fa trasalire: dalla gotica sala del refettorio superbamente conservata, escono i monaci in fila...

Testo di: ALDO FARINELLI
Fotografie: STEFANO BRICARELLI



Storia della

FERRUCCIO BERNABÒ



1906-1913

Nella prima puntata di questa che non ha la pretesa di essere la storia della Lancia, ma una semplice traccia storica della vita secca di una fabbrica di automobili che per molti anni si è identificata nella personalità del suo Fondatore, abbiamo ricordato attraverso quale travaglio Vincenzo Lancia fosse arrivato alla decisione di creare un'azienda propria, associando a sé l'amico Claudio Fogolin, con il quale aveva avuto consuetudine di lavoro nell'ambiente Fiat, in cui entrambi, in rami diversi, avevano lavorato. Lo storico atto costitutivo della fondazione della «Fabbrica di Automobili Lancia & C.» porta la data del 27 novembre 1906.

Immediatamente dopo, Lancia, Fogolin e i loro primi collaboratori si mettevano al lavoro.

La prima vettura Lancia, studiata e realizzata nella piccola fabbrica di via Ormea, uscì nel settembre del 1907. Più tardi di quanto Lancia aveva previsto, a causa di un incendio, provocato da una stufa, che nel febbraio di quello stesso anno aveva distrutto disegni e modelli di fonderia, danneggiando anche gravemente le parti già in lavorazione e il macchinario.

Era stato un colpo gravissimo, per un'azienda appena avviata, che fino allora non aveva sostenuto che spese, intaccando a fondo il non lauto capitale di 100 mila lire messo insieme dai due soci. Altri, forse, si sarebbe dato per vinto, avrebbe rinunciato a ricominciare tutto daccapo. Ma Vincenzo Lancia era di una tempra speciale. A ripartire da zero decise il giorno stesso dell'incendio, con la paziente tenacia della sua gente piemontese (e non volle mancare, la sera stessa, a una partita a tarocchi in casa di amici, ricorda il Fogolin in un suo libro di memorie). In capo a pochi mesi, la Lancia numero 1 era pronta. Come Vincenzo Lancia aveva giurato a se stesso



nel momento in cui formulò il pensiero di farsi costruttore di automobili, era una macchina che andava contro corrente, contro la tradizione (se di tradizione di può parlare, per un veicolo che contava pochi lustri di vita), contro la critica tecnica ufficiale.

Si trattava di una vettura, anzi di uno *chassis*, leggero, basso, con trasmissione a cardano anziché a catene, più potente e veloce delle altre vetture dell'epoca. Il motore, a 4 cilindri e valvole laterali (ma contemporaneamente erano stati approntati i disegni per un « valvole in testa », soluzione, a quei tempi, rivoluzionaria), aveva dato i suoi primi vagiti in officina, montato su un cavalletto e poi accoppiato a una dinamo-freno per misurarne la potenza: 24 HP a 1450 giri. Si noti che le velocità di rotazione dei motori a scoppio, nel 1906-7 non superavano i 1000 giri al minuto: Lancia aveva osato subito uscire dagli schemi convenzionali.

Nell'officina di via Ormea, forte di 30 dipendenti, non appena il primo esemplare era stato ultimato, si vivevano ore febbri nell'attesa del grande momento dell'uscita su strada. A metà settembre di quel 1907, tutto era pronto; Lancia con i suoi progettisti e Fogolin e gli operai facevano cerchio attorno al lungo *chassis* verniciato di fresco, lucido nei suoi ottoni. Tutti volevano avere l'onore di spingerlo attraverso il breve cortile e la porta carraia verso la strada... Ma successe che i mozzi delle ruote risultarono più larghi della porta, e la macchina silenziosa rimase imprigionata, con grande stizza di tutti quanti. Lancia, da buon piemontese possedeva un pacato spirito ironico; passato il primo momento di contrarietà, ci fece su una risata, e poi diede l'unico ordine possibile: mano ai picconi, i pilastri laterali della porta

dispettosa vennero allargati, e finalmente la macchina fu sull'acciottolato di via Ormea.

Vincenzo Lancia salì al volante; accanto a lui prese posto « Virgin » Gismondi — un giovanissimo intelligente meccanico che doveva diventare il collaboratore più devoto e fedele di Lancia. La macchina, due *baqué* fissati al telaio, si mosse con un gaio fragore verso il Valentino. È la seconda tappa decisiva nella storia della Lancia.

Ricordiamo i nomi di coloro che — sotto la guida di Vincenzo Lancia — del prototipo numero uno furono i principali artefici: i progettisti Rocco per il motore e Zeppegno per il telaio, il cambio di velocità, il ponte; poi il capo officina Rocca, il capo del reparto montaggio complessivi Allievi e il capo motorista Passini.

L'esperienza del primo autotelaio fu positiva; la macchina era « nata bene », le concezioni di Lancia, tanto moderne da rendere perplesso chi vedeva le cose dal di fuori, superficialmente, si rivelarono subito giuste, piene di promesse. Mentre



CHAR-A-BRANC

a 7 posti, non compreso lo chauffeur

Cilindrata 12-20 HP "LANCIA"

Carrozzeria di "Locati & Torretta"

Genre "Passeggiate speciali" "Michela"



Prezzo netto a Torino L. 12.500

OMNIBUS

a 8 posti interni e 8 esterni

Cilindrata 12-20 HP "LANCIA"

Carrozzeria di "Locati & Torretta"

Genre "Passeggiate speciali" "Michela"



Prezzo netto a Torino L. 13.750

Per i servizi pubblici e per ordinazioni importanti scarsi da convenire.

la macchina, ancora non battezzata, e priva di carrozzeria, continuava i suoi collaudi, suggerendo modifiche e ritocchi, veniva allestito un secondo esemplare, e verso la fine dell'anno la piccola fabbrica era ormai pronta a costruire il primo modello ufficiale, e l'ufficio commerciale a organizzarsi per le vendite. Frattanto, lo *chassis* numero tre veniva «vestito» di una carrozzeria che doveva dare alla macchina la sua fisionomia. Il lavoro fu affidato alla Carrozzeria Locati & Torretta, che realizzò un *double phaeton* di linea elegante bene armonizzante con la modernità del telaio. Il modello — che portava la sigla d'officina 51 — venne battezzato «Alfa», iniziando quella tradizione delle lettere dell'alfabeto greco, semplici o composte, che doveva durare fino alla «Dilambda», e — per gli autoveicoli industriali — tuttora conservata.

Il tipo 51 aveva, nella sua forma definitiva, motore a quattro cilindri blocco di 90 x 100, 2543 cmc, 28 CV a 1800 giri; magnete ad alta tensione; cambio a quattro velocità, trasmissione cardanica. Era lunga tre metri e 80, raggiungeva la velocità massima di 90 chilometri orari. Di questo modello, accolto negli ambienti tecnici — come Lancia si aspettava — con non celato scetticismo (gli si rimproverava un troppo elevato regime di motore, la leggerezza, una eccessiva velocità) vennero costruiti e venduti, nonostante le critiche, 108 esemplari tra il 1908 e l'estate 1909. E, *bongré malgré*, il nome Lancia, la fresca fama delle automobili Lancia, cominciavano a circolare. Ma fu il mercato inglese il primo ad apprezzare pienamente queste automobili d'avanguardia, e i fratelli Sabarini, allora rappresentanti a Londra della Casa torinese, procurarono ottimi affari.

Vincenzo Lancia provò e collaudò personalmente ogni vettura fino alla sedicesima; poi lo fece con saltuarie, salvo per i successivi prototipi, che grazie alla sua estrema sensibilità di guida, soltanto da lui ricevevano il *placet* definitivo.

Sempre nel primo anno di avvio della fabbricazione risultando i locali già insufficienti, fu preso in affitto un secondo locale, in fondo a corso Dante nei pressi del ponte Isabella, per adibirlo alla messa a punto e al collaudo delle vetture. Al «51» fece seguito, nell'estate del 1908, il tipo «53» o «Dialfa»: una vettura ancora più ardita della precedente, azionata da un motore a 6 cilindri che fu tra i primissimi della produzione mondiale. Direttamente derivato dall'originario «quattro», aveva la cilindrata di 3815 cmc, ed era montato su uno *chassis* più lungo. La «Dialfa» sfiorava i 110 di velocità massima: a quei tempi, poco meno di un record. Ma il pubblico non era preparato a una tecnica così spinta, e la 6 cilindri non ebbe fortuna.

Così, nel 1909, Lancia ritornava al 4 cilindri con il modello «Beta», di 3120 cmc, realizzato in monoblocco (anche qui, un passo importante sulla via del progresso), cui faceva seguito, l'anno successivo, il «Gamma», di identica struttura ma di cilindrata maggiorata a 3460 cmc. Del

«Gamma» vennero costruite oltre duecentocinquantamila unità, grazie anche all'ampliamento degli impianti. La fabbrica era infatti riuscita ad avere disponibile l'intero isolato compreso tra le vie Donizetti, Ormea, Petrarca e Pietro Giuria. Ormai le vetture Lancia avevano superato e vinto tutte le residue diffidenze. I resoconti dei Saloni erano larghi di elogi per "la leggera automobile italiana, rapida e di facile condotta, instancabile e forte sulle salite, che porta il nome dell'arma agile e travolgente degli squadroni di cavalleria", come scriveva con enfasi ingenua un commentatore dell'epoca.

Ma anche nell'ingrandita officina si lavorava ormai allo stretto. Vincenzo Lancia decideva di trasferire la fabbrica in nuovi locali, che consentissero di far fronte alle richieste, di settimana in settimana crescenti, delle sue vetture. Così all'inizio dell'anno seguente — il 14 gennaio 1911 — avvenne il trasferimento definitivo in via MONGINEVRO, nei locali già occupati per breve tempo dalla fabbrica di automobili Fides-Brasier. L'area dello stabilimento era di 26.550 metri quadrati: finalmente i reparti potevano essere sistemati con criteri di ordine e razionalità.

Il passaggio in via MONGINEVRO costituì un altro avvenimento importantissimo nella storia della Lancia, che vi trovò sede definitiva.

Nel nuovo stabilimento videva dapprima la luce, ancora nel 1911, i modelli «Delta», «Epsilon» ed «Eta», che ebbero sempre un motore a quattro cilindri monoblocco, ma di cilindrata aumentata: 4080 cmc i primi due, 5030 l'ultimo, il quale ebbe anche un nuovo tipo di frizione monodisco a secco (una delle tante innovazioni della Lancia nel corso degli anni). L'«Eta» (o «tipo 20-30»), corta e leggera, fu la vettura italiana più veloce di quei tempi, raggiungendo i 130 km orari. Complessivamente, nel biennio 1911-12, dei tre tipi anzidetti furono costruiti 1145 esemplari, oltre a un centinaio di vetture militari «1Z», su cui vennero per la prima volta montate ruote in lamiera anziché a razze di legno come fino allora. Seguì, nel 1913, il modello «Theta», le cui parti meccaniche erano derivate dall'«1Z». Questa vettura ebbe un successo straordinario, *et pour cause*. Lancia, l'uomo delle grandi geniali intuizioni, da tempo si scervellava sul problema dei servizi elettrici dell'automobile. In quegli anni, le parti elettriche costituivano un'applicazione accessoria, adattata tipo per tipo, non studiata con il complesso del veicolo.

Vincenzo Lancia capiva che all'impianto elettrico del motore bisognava invece dare una struttura omogenea, unificata, ma che spettava al costruttore del telaio proporre una soluzione razionale, che ne aumentasse l'efficienza e facilitasse la manutenzione dell'impianto.

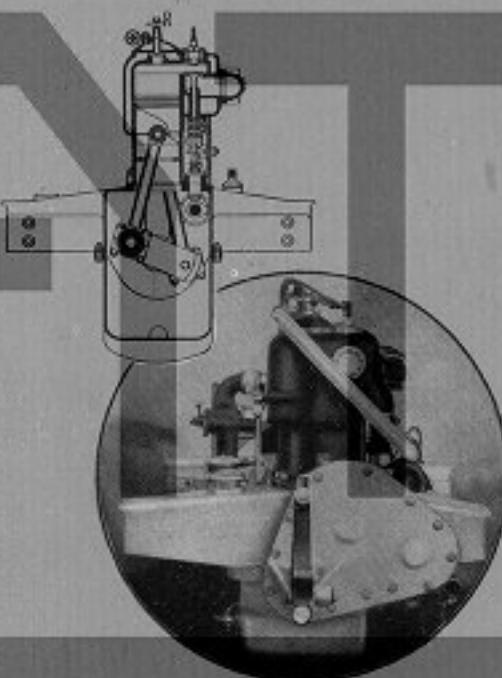
Così la «Theta» (anche ricordata come «tipo 25-35») ebbe, prima in Europa, i servizi elettrici incorporati, come ogni altra parte meccanica. Ai Saloni di Parigi e di Londra, quell'anno le automobili Lancia ottennero un successo senza precedenti. La produzione di questo modello sfiorò la cifra di 1700 unità.

LANCIA

AUTOMOBILE IDEALE
PER IL DOPPIO SERVIZIO DA CITTÀ E TERRENO
MOTORE 20-30 HP (4 cilindri)



Sopra: la riproduzione di una pagina pubblicitaria del tipo 20-30 HP (1912). La gamma di carrozzeria era molto ampia. Sotto: il motore in sezione e fotografato dalla parte anteriore. Una particolarità di questo modello era costituita dalla pressione mantenuta nel serbatoio della benzina per mezzo di una piccola pompa a pistone comandata direttamente dall'albero di distribuzione.



Min. Com. 14/3/01
60



LEGO ITALIA

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

UFFICIO DELLA PROPRIETÀ INTELLIGENTIALE

Attestato di Privativa Industriale

(Legge 90 aprile 1884, n. 1074)

N. 140 - N. 488 - un deposito degli Alberi è stata brevettata da Giovanni Lancia, con elementi noti della legge, alla Cappellina di Cori, il giorno cinque del mese di Giugno 1915
n. 14 alla Ditta Motori e C.

presso a Cori

per essere una propria industria per il brevetto designato nel titolo:

Motore a scoppio con cilindri a V.

La presente ha la ditta da poco f. a direttore del Gabinetto
1915 - solo i mezzi di validità, consentimento e obbedienza previsti dalla legge.

Il primo disegno per particolare che il brevettato abbia il consenso della legge non
perché la presentazione soltanto ad effetto, e viene riconosciuta senza essere pregiudicata dal
merito e delle esigenze di uso.



R. DIRETTORE

Il motore con cilindri a V e con bielle degli stantuffi collegate a coppie, fu uno dei tanti geniali brevetti presi dalla Lancia fin dai primi anni della sua esistenza. Brevetti che, quasi tutti, ebbero poi pratica realizzazione, magari a distanza di anni, perché le intuizioni di Vincenzo Lancia si proiettavano nel futuro con sbalorditiva sicurezza. Il brevetto dei cilindri disposti a V porta la data del 5 giugno 1915, mentre il primo motore Lancia di questo tipo — un 12 cilindri — fu messo a punto soltanto nel 1919, e presentato l'anno successivo. La descrizione del brevetto reca: «La presente invenzione si riferisce ai motori a scoppio aventi parecchie coppie di cilindri disposti a V, ed ha per oggetto un particolare modo di collegare con l'albero a gomiti gli stantuffi dei due cilindri di una coppia, che permette di dare all'angolo compreso fra gli assi dei cilindri l'ampiezza voluta senza che risulti obbligato il numero delle coppie dei cilindri». Il disegno allegato al brevetto riporta in figura 1 lo schema di un motore a V di tipo noto, in cui le bielle degli stantuffi di ogni coppia di cilindri sono collegate coassialmente su un unico colletto dell'albero a gomiti; in figura 2 lo stesso schema di motore a V con la disposizione delle bielle in base al brevetto Lancia; in 3 e 4 l'elevazione e la pianta dell'albero a gomiti per motore a 8 cilindri.

Uno dei più famosi modelli Lancia è stato il «Theta», del 1913, in cui, per la prima volta in Europa è apparso l'impianto elettrico integrale con il telaio. Presentata ai Saloni di Parigi e Londra di quello stesso anno, la «Theta» ottenne un successo entusiastico.

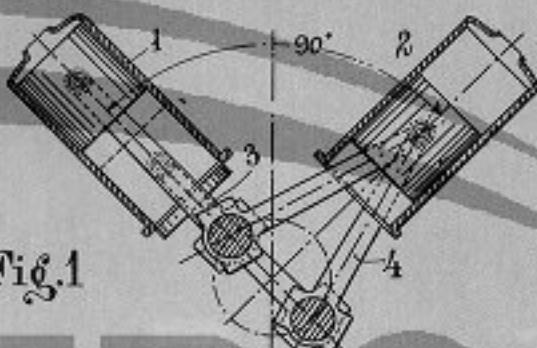


Fig. 1

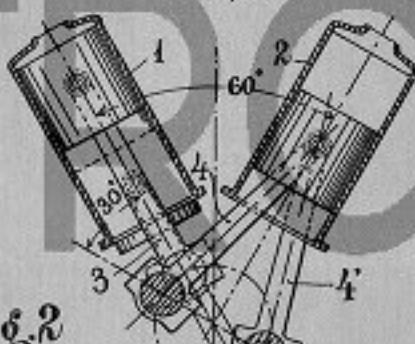


Fig. 2

Fig. 3

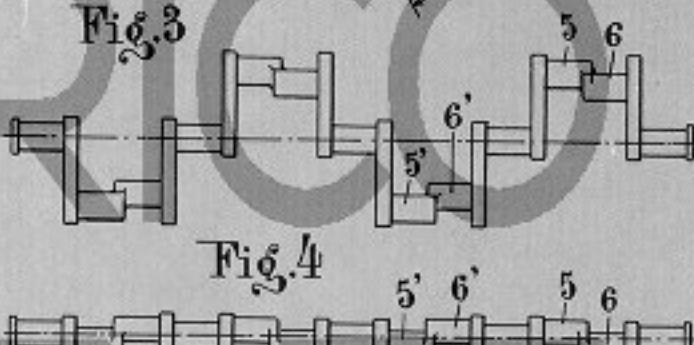
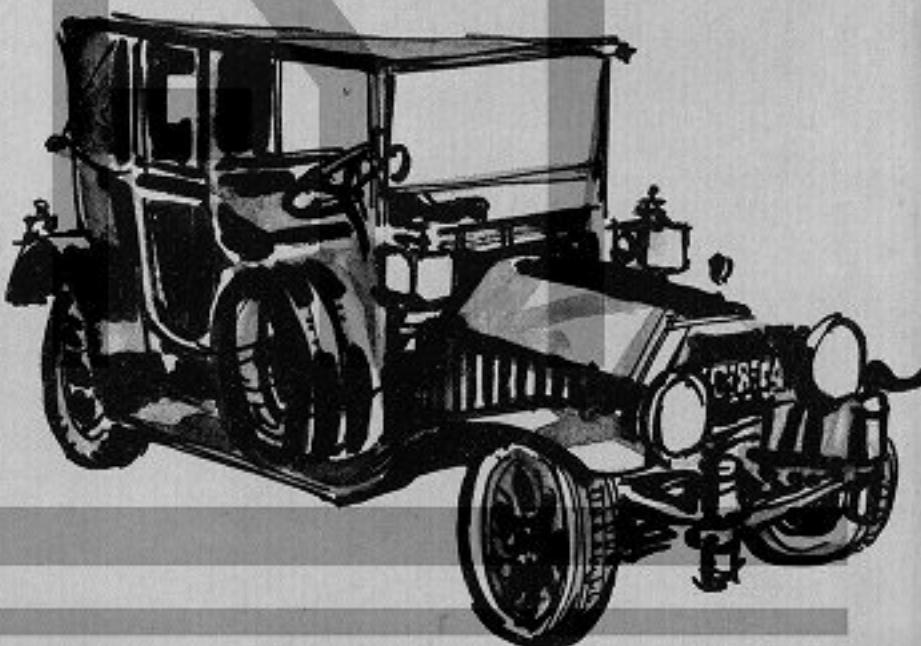


Fig. 4



LE GRANDI FIRME DELL'AUTOMOBILISMO INTERNAZIONALE PARLANO DELLA FLAVIA

Oltre venticinque giornalisti, autorevoli Firme nel campo automobilistico, hanno nelle ultime settimane guidato un prototipo FLAVIA nei modi più diversi, dalla guida sportiva e spericolata, a quella volutamente demolitrice a quella tranquilla ma redditizia del comune utente, buon padre di famiglia, industriale o viaggiatore, abituato ai lunghi percorsi a favorevoli medie! riportando quanto questi Signori hanno voluto esprimere sulla FLAVIA, lasciamo al Lettore trarne le conclusioni.

FERRUCCIO BERNABÒ

Che automobile affascinante, la «Flavia». Non saprei trovare altro aggettivo per compendiare tutte le sensazioni provate la prima volta che la Lancia mi ha offerto il privilegio di prenderne in mano il volante. Troppo cose mi hanno sbalordito per poterne dire in poche righe: la signorile assoluta silenziosità, la dolcezza e precisione della guida (devo confessare che ero, prima, un pochino prevenuto nei riguardi della trazione anteriore), la pastosità delle accelerazioni, la granitica tenuta di strada. E i freni, i freni: una rivelazione sorprendente. Ma anche esaminando la «Flavia» nei suoi dettagli costruttivi — il motore di architettura così nitida, «pulito» nella fusione in conchiglia, talmente nuovo di concezione, quel capolavoro che è il gruppo cambio-propulsore, la carrozzeria solida e tanto ben rifinita, gli accessori — non si può sbagliare: è una Lancia, e tanto basta.

JEAN BERNARDET

Après une renovation qui tient beaucoup de la résurrection, Lan-

cia nous a convié à prendre le volant de la dernière née de la célèbre famille: la « Flavia ». Nous étions prévenus de ce nouveau modèle. Nous savions qu'il faisait table rase de tout le passé, qu'il se posait un peu en renovateur de la technique Lancia.

Habitués que nous sommes à ce genre de révolutions, nous étions curieux et... pourquoi ne pas l'envoyer, au moins de tant d'innovations. Et puis nous avons fait connaissance avec la « Flavia ». La petite route qui part du lac d'Avigliana et qui s'en va en montagne, troubler la quiétude de la Sagra de San Michele, n'est guère tendre pour les voitures qui y sont testées. La montée d'abord donne un verdict catégorique dans le domaine de la puissance.

La descente ensuite, sur l'autre versant, est impitoyable pour les freins si l'on desire, comme c'était le cas, faire rendre le maximum à la voiture. Le moins que l'on puisse dire, c'est que la « Flavia », dont nous disposons, a gaillardement passé son examen d'entrée dans la grande école de la route.

Le moteur quatre cylindres à plat (il en est déjà de fameux) a toujours un bruit désagréable. Par quel stratagème les techniciens de Lancia lui ont-ils donné une sonorité aussi agréable? On croyait à tout jamais revolus les suspensions par ressorts à lames, la « Flavia » au contraire, nous prouve que bien traitée, cette technique peut donner de merveilleux résultats. D'aucuns seront même stupefaits qu'un simple ressort transversal, assez ancien et desuet pour être normalement condamné, puisse engendrer autant de douceur. Tout l'ensemble avant, a une géométrie suffisamment fidèle pour autoriser le passage des grandes courbes aux plus vives allures sans la moindre émotion. La « Flavia » ne se dérobe pas, elle est franche et saine et entre

deliberement dans la classe des grandes voitures.

Sa conception mécanique, son moteur très plat en particulier, doivent donner aux stylistes une occasion de se renouveler. Dans ce domaine on peut faire confiance aussi bien à Lancia que aux carrossiers turinois pour donner au monde de l'Automobile une nouvelle génération de belles voitures.

R. BRAUNSHWEIG

L'homme crée, les usines construisent. Lorsque le Professeur Fessia m'expliquait la « Flavia », il soulignait que de nos temps ce n'est plus un seul homme qui « fait » une automobile, mais que c'est une équipe qui en est responsable. Mon accord ne manquait pas d'hypocrisie. Dans ma serviette je portais un article que j'avais écrit il y a treize ans. C'était la description d'une voiture que le non-créateur de la « Flavia » — puisqu'il le veut ainsi — avait faite, et il ne l'avait pas mêlé à l'époque. La ressemblance entre ces deux automobiles ne porte que sur la conception, le mode de traction et l'architecture du moteur et de la transmission. D'après le Professeur Fessia ce serait peu de chose. Je me permets de dire le contraire: c'est tout.

Car ce qui distingue la « Flavia » de toute autre voiture c'est que Fessia l'a « vue » avant qu'il en ait tracé le premier trait de crayon. Il a projeté une voiture, qui pour lui était toujours une réalité, sur la planche et en a fait un être aux trois dimensions. Si cela ne s'appelle créer, l'homme ne crée pas.

Sans doute l'éminent père de la « Flavia » n'a pas tous les torts. Sans les progrès réalisés dans les domaines les plus divers de l'absorption des vibrations et réactions à la fonte sous pression et à la soudure, la « Flavia » ne serait la voiture qu'elle est. Et si la paternité en incombe à Fessia,



la maison Lancia en est la mère. Cette voiture a beau être différente de tout ce que nous avons apporté jusqu'ici la vieille marque turinoise. Malgré cela elle appartient à la famille. À la série des nouveautés inédites que nous devions jadis à la Lancia, la carrosserie autoportante de la Lambda, la « transaxle » (un nouveau nom pour une chose déjà vieille) des Auralia et Flaminia s'ajoute aujourd'hui une traction avant aux dimensions moyennes, avec un moteur conçu dès le début pour elle, qui constitue un véritable « first » parmi les voitures de classes aux dimensions modérées. Mais la « Flavia » me semble être beaucoup plus qu'une nouveauté intéressante. Elle est aussi le produit d'un esprit logique qui a bien analysé les besoins d'une catégorie d'automobilistes à laquelle on ne pense pas souvent. Il y a des conducteurs qui demandent une voiture de très grande classe, mais sans les fâches d'un moteur par trop volumineux et d'un encombrement excessif. Ils savourent les délices que la conduite d'une grande routière peut conférer, mais ils ne se sentent pas attirés par les voitures capricieuses et délicates. Et ils n'aiment pas s'afficher. Est-il nécessaire d'ajouter qu'on en trouve parmi mes compatriotes?

Je crois que ces automobilistes aimeront la « Flavia ». Elle offre le confort d'une grande berline, mais grâce à sa conception elle est courue et compacte. Sa visibilité fait oublier qu'elle possède des montants et un toit. Avec sa ligne tout-à-fait moderne, elle garde néanmoins la sobriété qui a distingué tous les modèles de série de sa marque. Une petite critique: j'ai trouvé que quelques menus détails de son extérieur gagnaient peut-être à être revus un jour.

Sans vouloir faire le tour de toutes ses astuces, il faut citer le petit clavier sous le volant qui m'a intrigué. Je ne crois pas, pourtant, que des objets posés sur la planche qu'il entoure y seraient restés longtemps aux vitesses auxquelles j'ai pris les virages. Car le comportement de la « Flavia » est enthousiasmant. Les quatre roues adhèrent au sol d'une manière parfaite, la direction est impeccable à la traction comme à la poussée, et les freins vous bercent dans une confiance réconfortante. Quand je pense à l'essai accompli avec la « Flavia », la notion de la sécurité intégrale se forme en moi. Elle m'a même incité à souhaiter encore plus de chevaux (quelque ce vaillant 1,5 litres en produisent déjà beaucoup), et je suis sûr qu'elle les maîtriserait avec aisance.

Car, si ou a souvent dit quel la traction avant est une solution pour petites voitures, la

« Flavia » prouve le contraire. C'est une très grande traction avant.

STEFANO BRICARELLI

Nell'aspetto la nuova Lancia non si può dire sorprendente: ma ad esaminarla da vicino ed a provarla quale sostanza! Per l'arditezza dell'impostazione essa rappresenta un caso a parte, quasi sarebbero nella produzione francese la Citroën « DS 19 » ed anche la « Dyna » Panhard; e come queste mostra genialmente conciliare doti che parrebbero antitetiche. Un motore relativamente piccolo ma di eccezionale elasticità e rendimento, e di ridotto consumo; un cambio perfetto, una potentissima frenatura, una stabilità assoluta anche alle più alte velocità, una grande capacità di trasporto di persone e di bagagli insieme a prestazioni oltremodo elevate, fanno della « Flavia » una vettura di classe superiore, che sedurrà indubbiamente gli automobilisti esigenti. I quali faranno un ottimo affare anche dal punto di vista economico, perché il prezzo ne è veramente modesto a tener conto della raffinatissima costruzione meccanica e delle ricchezze di componenti, di accessori e strumenti, tutti di ottima qualità.

BERNARD CAHIER

• Elle est tellement sympathique... tel fut notre première impression de la nouvelle « Flavia » lorsque, tapis au milieu des jardins fleuris du Club industriel de Turin, nous nous sommes rencontrés une chaude après-midi de Septembre. Oui, elle est tellement sympathique et cette impression, cette remarque que nous donnions à nos amis Florio et Della Seta, fut parfaitement confirmé lorsque quelques instants plus tard nous eûmes le très grand plaisir et privilège d'être permis les premiers journalistes à essayer la nouvelle venue de la grande et belle famille Lancia. Confortablement installé derrière le volant nous avons tout de suite aimé la position du conducteur, l'étonnante place intérieure de la voiture, sa finition et le maniement si ais de sa boîte 4 vitesses parfaitement synchronisé. « En route... dans un silence remarquable la « Flavia » s'est élancé vers ces petits chemins tranquilles et pittoresques de cette campagne Turinoise tout imprégné encore de ces souvenirs communs et chers à nos deux pays amis. Souple silencieuse, rapide et confortable la « Flavia » se coule dans les virages avec une facilité déconcertante et nous goutons avec tant de plaisir les joies d'une « grande routière ». Dans les li-

gnes droites le compteur n'eut aucune peine à atteindre rapidement 150 km/h, et le freinage se révéla tout au long de ces essais d'une efficacité vraiment stupéfiante nous donnant a chaque fois l'impression que nous avions freiné infinité trop tôt! Le temps passe vite, trop vite au volant de la « Flavia » et c'est déjà l'heure du retour vers Turin... Heureusement ce n'est qu'un avenir car la « Flavia » et nous sommes devenus de grands amis, et une nouvelle rencontre s'impose!

Ces quelques lignes résument brièvement nos premières impressions de la « Flavia », mais bien que court ce premier contact nous a tout de suite permis d'apprécier une voiture de tout premier plan dont la maison Lancia peut être fière et, qui fait honneur à toutes les grandes réalisations automobiles auxquelles Lancia nous a habitué depuis déjà près de 60 ans! Oui, Lancia peut être fière de sa nouvelle venue et, c'est bien sincèrement, que nous souhaitons succès et longue vie à la « Flavia » notre nouvelle et sympathique amie!

G. CANESTRINI

S'usa dire di una vettura: è bella o è brutta. Noi latini almeno, non ci siamo ancora liberati di una certa tradizione estetica che nel campo delle costruzioni meccaniche dovrebbe per lo meno soggiacere a qualche revisione. Una macchina deve anzitutto essere una macchina; e non un gingillo. Deve cioè essere funzionale, offrire rendimenti elevati, assicurare determinate prestazioni.

E noi italiani anche più degli altri popoli latini, forse perché ci sentiamo, e siamo stati, e siamo, grandi e famosi carrozzieri.

Ma ormai anche la carrozzeria dell'automobile si è evoluta: e l'estetica, la così detta linea, hanno lasciato il posto alla funzionalità, alla comodità, alla struttura sicura.

Questa premessa bisognerebbe farla tutte le volte che una nuova autovettura viene lanciata sul mercato. E non dimenticare che ormai le doti fondamentali di una vettura sono: la sua tenuta di strada, la sua maneggevolezza, la comodità e l'abitabilità, la economia di esercizio. L'estetica, che alcuni anni fa veniva al primo posto, potrebbe ora occupare l'ultimo. Tanto più che è provato che alla linea di una autovettura, bella o brutta che sia, ci si abitua presto ed in funzione della sua diffusione sulle strade.

Questa premessa ad un mio giudizio sulla nuova « Flavia » della

Lancia non vuole affatto riferirsi alle sue doti estetiche, ma vuole semplicemente sottolineare i criteri che mi pare abbiano razionalmente presieduto alla sua impostazione. Dirò anzi subito che la « Flavia » piace appunto perché ha una carrozzeria prevalentemente funzionale, nella quale non si è nulla sacrificato al facile e spesso effimero successo di una eventuale creazione alla moda. La Lancia del resto anche questa volta si è attenuta ai suoi criteri tradizionali ed ha voluto realizzare una vettura che non abbia a subire esteticamente le ingiurie del tempo, come accade, ad esempio, a molte vetture che pure vanno per la maggiore. Da un punto di vista generale i criteri costruttivi che hanno guidato i tecnici della casa torinese nella scelta delle caratteristiche della « Flavia » mi sembrano ineccepibili.

Ha adottato una cilindrata di un litro e mezzo, dettata dal chiaro orientamento della produzione a venire, suggerita anche dalla rapida evoluzione in atto del sistema stradale europeo; ha razionalmente scelto la trazione anteriore, soluzione suggerita concordemente dai tecnici più sperimentati per le vetture di oltre 1300 cc., perché presenta il vantaggio di una maggiore abitabilità e capacità interna, perché assicura un comportamento autostradale ed una migliore tenuta di strada, compensando largamente il maggior costo imposto dalla trasmissione e dal sistema di direzione.

Alla prova (ho fatto al volante un centinaio di chilometri ad andatura di viaggio) ho potuto constatare che nessuna delle prerogative che si conferiscono alle vetture a trazione anteriore è venuta a mancare. La « Flavia » ha una autostabilità sorprendente; è magnificamente molleggiata (e questo le deriva dal suo sistema di sospensioni), offre una frenata veramente degna dei suoi quattro freni a disco, a tutte le velocità; accelera agevolmente, per la elasticità del suo motore che può raggiungere i 5200 giri, anche senza ricorrere al cambio.

E insomma la vettura del nostro tempo e delle nostre strade — autostrade comprese — già che supera i 145 all'ora —, se aprile il cofano vi offre lo spettacolo di una « meccanica » che fa onore alla tradizione della Lancia.

PIERO CASUCCI

Plaudo, anzitutto, al sistema di presentazione introdotto dalla Lancia relativamente alla « Flavia ». Avendola fatta conoscere alla stampa specializzata prima ancora che la conoscesse il pubblico è una prova di fiducia nel

riguardi dei giornalisti e un mezzo per sapere in anticipo le reazioni del pubblico.

La « rottura » con il passato è la cosa che mi ha colpito di più. Ciò che scompare suscita sempre molta nostalgia. Il nuovo, in compenso, ci elettrizza. In virtù della sua notevole abitabilità, della perfetta visibilità di cui si gode dal posto di guida, del razionale sistema suspensivo e degli ottimi freni, ritengo che la « Flavia » si inserirà sui mercati internazionali come una « grande routière ».

MARIO CIRIACHI

Purtroppo non mi è stato possibile guidare la vettura per oltre un'ora e mezza. Tanto ho gradito tenere per detto modesto lessico di tempo il volante della nuova Lancia che, appunto, allorché ho dovuto lasciarlo ho provato un vero dispiacere.

Evidentemente guidare la « Flavia » non è né faticoso, né tampoco noioso. Si tratta di una vettura assai brillante e nello stesso tempo comoda e familiare. Ha un bel motore, tra l'altro piacevolmente silenzioso.

Quello che però reca maggior sorpresa, e certamente sarà questo il particolare più rilevante per ogni automobilista, è il formidabile frenaggio: solo per questo molta gente comprerà la « Flavia ». Posso dire che, lanciata ad oltre 120 km/ora, la vettura si ferma dolcemente nello spazio di pochi metri; i passeggeri non avvertono quasi il solito brusco urto della frenata. I freni a disco sulle quattro ruote costituiscono certamente un vero atout per la nuova Lancia, che poi è anche assai comoda ed ha uno spazio sia per i viaggiatori che per i bagagli superiore ad ogni previsione. Silenziosità e frenaggio, comodità e brillantezza: sono le quattro caratteristiche che più mi hanno impressionato nella « Flavia ».

C'è chi ha qualche timore per la trasmissione anteriore. Ebbene debbo dire che solo nei tratti misti ad andatura molto sostenuta chi non ha abitudine con la trazione anteriore sente qualcosa di particolare. Altrimenti non ci si accorgere.

Ultimo punto: l'estetica della nuova vettura. Nell'insieme possiamo definirla un insieme di Appia-Flaminia nella parte anteriore e di Corvair-Peugeot nella parte posteriore. Qualcuno potrà accettare con qualche difficoltà il connubio. Immediatamente forse la linea sarà discussa; poi certamente ci abitueremo anche perché si tratta di una estetica che potremmo definire « calma » senza troppi spigoli e senza soluzioni avveristiche. Una linea cioè che potrà durare molto senza sentire gli scossoni della moda.

ALDO FARINELLI

È questione di carattere anche per le belle macchine, che sanno di esser tali. C'è quella d'aspetto estroso e rutilante, che dice da lontano: « eccomi qui! ». E c'è quella che si compiace della civetteria della modestia, come a dire: bisogna capirmi. La « Flavia » è tra queste: non si direbbe, sotto lo stile classico (e non certo astrattista) della sobria carrozzeria, una macchina di così interessanti prestazioni tecniche e pratiche. La trazione anteriore va gustata entrando in pieno nella curva insidiosa e pestando l'acceleratore. E che dire della generosità del motore, mascherato sotto l'umiltà della formula quattro cilindri? E della docile omnipotenza dei freni a disco? Un tempo, parlando di nozze, i saggi dicevano: la « dote » sta nelle doti. Vettura da marito, dunque, la « Flavia »!

AMI GUICHARD

La première chose qui m'a surprise en voyant la « Flavia » fut de constater qu'il s'agit d'une voiture familiale confortable et silencieuse, alors que j'avais imaginé, je ne sais pourquoi, qu'elle serait une voiture beaucoup plus sportive. Mais à la réflexion, je pense que vous avez eu raison et que tant l'usine Lancia que les spécialistes qui sont nombreux à Turin ne tarderont pas à produire des versions plus sportives d'allure et de performance. Ce qui m'a le plus frappé en conduisant la « Flavia », c'est la douceur et la souplesse de la direction; on n'a vraiment pas le sentiment d'avoir en mains une voiture à traction avant. L'efficacité des freins, le silence et la souplesse du moteur sont également remarquables, de même que l'agencement et la disposition des commandes. Il s'agit bien sûr d'une voiture chère mais je pense que les gens aisés qui veulent se transporter confortablement et en sécurité seront les acheteurs tout trouvés de la « Flavia ».

R. GUZMAN

Quando mi sono messo al volante della « Flavia » per effettuare una prova su strada (pianura con lunghi rettilinei e montagna con strette svolte e ripide arrampicate) di qualche centinaio di chilometri, avevo praticamente due soli obiettivi: controllare l'efficienza della guida e rendermi conto della confortevolezza della vettura, nel senso più lato, cioè abitabilità, dotazione di accessori anche soltanto voluttuari, facile raggiungibilità di essi e dei comandi, docilità di manovra.

Il resto, infatti, era per me, vecchio cliente della Lancia, e attento agli sviluppi della sua produzione, scontato: non avevo dubbi sulla bontà dell'onesto motore che se non conferisce alla vettura una velocità altissima (i quasi 150 orari raggiungibili sono più che sufficienti per il normale turismo, e l'accelerazione è soddisfacente) è di sicuro riposo e di lunga durata; ero senz'altro sicuro che le sospensioni sarebbero risultate attinte ad assicurare una buona tenuta di strada ed un buon molleggio; non prendevo nemmeno in considerazione il sistema di frenatura perché so per esperienza di ormai dieci mesi con la mia « Flaminia Gran Turismo » che i freni a disco sulle quattro ruote montati dalla Lancia hanno addirittura rivoluzionato il modo di condurre un'automobile; ed ero stato sin dal primo momento piacevolmente colpito dalla linea signorile (per fortuna non avveniente, non troppo appariscente: il vero signore non si fa mai notare per esagerazioni e stramberrie) e dall'ampiezza della macchina, un'autentica sel poeta con esuberante bagagliaio.

Mi interessava dunque vedere - dicevo - come era stato risolto il problema della guida, perché l'esperienza insegna che tutte le vetture a trazione anteriore hanno lo sterzo per lo meno duro; e se anche per una vettura non di gran lusso e di alto costo la Lancia si era sottratta alla purtroppo diffusa consuetudine di imporre agli automobilisti ed ai loro compagni di viaggio, in fatto di comodità, non trascurabili sacrifici, facendo affidamento, più che sui dati fissi antropometrici, sulla denutrizione e sulla acrobaticità degli utenti. Debo dire che sono rimasto più che sorpreso, stupefatto, dei risultati del mio colloquio. La guida della « Flavia » è ancor più dolce, precisa, gradevole di quella della mia Flaminia, ed è quanto dire: il comfort complessivo è veramente inimmaginabile, risultando da una somma di trovate, bisogna proprio chiamarle così, e di accorgimenti che vanno dalle luci rosse incassate negli sportelli alla plancia che riunisce a portata di una sola mano tutti i commutatori e che costituisce un utilissimo portaggetti (lo, per esempio, nelle altre macchine non so mai dove posare gli occhiali: finisce che quando mi occorrono debbo smontare la carrozzeria per andarli a ripescare nell'angolo più recedente dove erano andati a cacciarsi). Rinuncio molto volentieri a una dettagliata descrizione per non togliere al futuro possessore della « Flavia » la stessa piacevole-

sima sensazione di sorpresa che ho gustato io.

Mi è stato insistentemente chiesto di indicare i difetti che avrei scoperto nella « Flavia ». Confesso che non ne ho potuto indicare neppure uno. Forse, chissà, dopo mesi di uso, magari qualche cosetta potrà anche venire fuori, perché la perfezione non è di questo mondo: ma al momento ne dubito. Ciò che posso assicurare è che, abituato da sempre alle macchine molto sportive, non avrei mai creduto che guidare una « Flavia » mi avrebbe divertito (nella qual definizione entra, sia ben chiaro, e in primo piano, anche il concetto della sicurezza) come e più di una vettura di ben più spinte caratteristiche.

MAURO JANNI

La « Flavia » è una macchina « nuova ». Presenta quindi un gran numero di particolari caratteristici, sulle quali è impossibile soffermarsi esaurientemente, avendo a disposizione soltanto poche righe. Perciò mi limiterò a segnalare quella che mi sembra la caratteristica più saliente: la « Flavia » è la macchina destinata in particolar modo a chi non è molto esperto nella guida ed a chi ha il piede un po' pesante. Infatti, che l'inesperito imposta male una curva o che il pilota brioso la prenda troppo allegramente, la « Flavia » sta sempre in strada.

JACQUES IKKS

On pouvait croire qu'en matière de comportement routier, un plafond avait déjà été atteint.

Ce plafond, la Lancia l'a crevé avec sa « Flavia ».

Tout le long de mon essai dans les cols du Piémont, et bien que j'aie eu sous les yeux l'exceptionnelle ampleur interne de la voiture, je n'ai pu me détacher de la curieuse impression d'être au volant d'une petite voiture de sport, courant comme un rat sur les lacets de la route. Maniabilità et habitabilité, tels sont les deux traits dominants — pourtant contraddittori — du nouveau modèle. Deux traits dominants qui représentent très précisément ce que l'usager de nos jours peut souhaiter.

Leur intégrale conjonction constitue une formule neuve, inédite même. Voilà une voiture qui à l'ampleur d'une 3 litres, qui consomme comme une 1500 cc., et se feuille comme une 750 cc., qui a un tempérament intégralement sportif et dont le silence comme la douceur de suspension sont en même temps ceux d'un salon roulant!

Je ne sais ce que je dois admirer le plus, de la façon dont la traction avant — d'une étonnante légèreté de direction — mord sur la route, ou du confort vrai d'un compartiment avant au plancher rigoureusement plat et d'un compartiment arrière où l'on peut étendre les jambes même quand Jean Bernardet est au volant.

La Lancia a toujours été, depuis la nuit des temps, la voiture de l'automobiliste (par opposition à l'usager). En ce sens, la Flavia est plus Lancia que jamais, et je ne doute pas qu'elle se présente en conquérante, non par un effet d'esbroufe — qui reste toujours sans lendemain — mais précisément parce que son visage discret et presque ingrat, recouvre le trésor des qualités les plus attachantes.

Pour ceux qui pourront se l'offrir, ce sera la voiture à laquelle on s'identifie parce qu'elle vous comble avec sincérité et sans vanite flatterie. La « Flavia » sera « de la famille »!

GIOVANNI LURANI

La Lancia « Flavia » è una vettura sconcertante. Essa infatti è una macchina capace di contraddirsi i giudizi dei tecnici e degli esperti perché le sue effettive caratteristiche smentiscono le attese e le previsioni.

La sua linea aggraziata e moderna inganna sulla effettiva capacità interna e sulla spaziosità confortevole che la « Flavia » offre al cliente. Mettendosi al volante di una vettura a trazione anteriore senza servo-sterzo, ogni esperto si attenderebbe uno sterzo piuttosto pesante e duro. Ed ecco un nuovo « inganno » della « Flavia » che invece mantiene la grande tradizione Lancia nell'avere sempre uno sterzo leggerissimo, preciso, comodamente piazzato.

Correndo rapidamente in perfetta silenziosità e senza vibrazioni di molleggio, sembrerebbe logico che la « Flavia » debba avere per lo meno un elaborato sistema di ruote indipendenti posteriori. Invece il miracolo è ottenuto con i mezzi più semplici e più classici, ed ecco ancora una volta gli « esperti » battuti. Lo stesso si può dire per il motore, elastico, silenzioso e pronto, il quale non farebbe mai pensare ad un « 4 cil. opposti » ma piuttosto ad un « 6 cil. » se non addirittura ad un « 8 cil. ». Tanto è equilibrato e « flessibile ». Ultimo « inganno », quello per cui il pilota della « Flavia », anche se esperto, deve guardare il tachimetro per rendersi conto della effettiva velocità a cui viaggia. La generosa macchina infatti scivola via veloce e sta-

bile non dando a vedere a quanto si marcia realmente. Questo « inganno » è forse il più temibile perché potrebbe portare i lancisti più sfegatati a superare i limiti che la « Flavia » ha portato assai lontano ma che tuttavia esistono come in tutte le cose umane!

CARLO MARIANI

Mi sembra che la « Flavia » trovi descrizione e categorizzazione nel termine che l'accompagna: berlina « sei posti ». Una definizione pienamente rispondente al vero, poiché i sei posti sono effettivi, comodi e razionali come è raro incontrare. Una « sei posti » non può essere altro che una vettura per famiglia: la « Flavia » è appunto una confortevole, elegante, tranquilla vettura per famiglia. Non fornisce prestazioni di eccezionale brillantezza, non è adatto per una guida molto spinta, sportiva, perché la sua destinazione finale è ben altra; ritengo però che consentirà comunque di crociere elevate, per l'invidiabile proprietà di non stancare sia conducente sia passeggeri e per la costanza del suo rendimento. Una « turismo » di classe, che non deluderà chi da essa attenda le prestazioni di una vettura da turismo.

Della tradizione Lancia non conserva molto, né come estetica né come meccanica; ma della produzione lantista mantiene inalterata la fondamentale prerogativa, indipendente da criteri tecnici od estetici: la qualità.

GIANNI MAZZOCCHI

Se la Flavia fosse una ragazza da marito potrei descriverla così: « blonde, libata, ottima famiglia, bel personale, capace, docile, con dati ». Naturalmente i pretendenti sarebbero molti come saranno moltissimi quelli che avrà la blonde « Flavia » Lancia.

HARRY MUNDY

I have been an admirer of Lancia's purposeful design approach to the automobile for many years. Their engineers are never afraid to break away from the orthodox path to achieve a desired purpose when the need arises. The « Flavia » carries on this tradition, for the use of a flat-four engine, combined with the transmission, and driving the front wheels, is an ideal solution to obtain a compact layout and yet provide sufficient internal space and comfort for six people — not forgetting plenty of room for their luggage.

My most outstanding impression of the « Flavia » is the fact that

had I not had previous knowledge of the design, I should have been unaware that it was a front wheel drive car, when I had the pleasure of driving one of the prototypes. In other words, its behaviour is completely predictable and undistinguishable from a well executed front engine, rear drive design. The precision of steering and road-holding is as good as the Flaminia — which I rate very highly indeed. The driving position and ride comfort give the driver and passengers supreme confidence.

Several times I took the engine up to 5,600 r.p.m. in the gears, at which speed it remained very smooth. During the whole time I drove this prototype there were three adults in the rear seat and two at the front, and all commented on the fact that they had plenty of leg room — something which is often overlooked, particularly at the rear. In brief, this is a car which has been designed by engineers who appreciate the requirements for tireless travel and have, in addition, provided a standard of internal finish which is both high and aesthetically pleasing.

NINO NUTRIZIO

Per compilare un elenco delle novità mi ci vorrebbe un volume e non sarei ancora sicuro di averle enumerate tutte. Comunque niente pauro: quelle che non ho fatto in tempo a rilevare, mi propongo di gustarle fra breve, quando sarò diventato possessore di una « Flavia ».

Quello però che non ho capito e che mi ha impressionato è il fatto delle rotarie. Perché non si vedono? Come sono applicate? In quale materiale sono costruite? Sì, perché la sensazione precisa che si ha al volante di una « Flavia » è che in curva la macchina viaggi su rotarie non sbanda, non sposta, non imbarca. Cosicché, di colpo, non hanno più ragione di esistere tutte quelle preoccupazioni che, per decenni, ognuno di noi si è trovato a dover affrontare quasi in ogni curva.

Alle Olimpiadi è stato detto che Berruti era il miglior « curvista » del mondo. E la « Flavia » allora? Si potrebbe definirla la... Berruti delle automobili e preannunciare, a colpo sicuro, che diventerà la olimpionica delle nostre strade.

PIET OLYSLAGER

Yes, I am enthusiastic about this new creation of Lancia, the « Flavia », — very enthusiastic even! You can print the name « Flavia » in capital letters on your publications, for she deserves it.

Perhaps you wonder why I, being an automotive journalist, praise this car to such a degree. The answer is rather simple:

1. The « Flavia » is a fully new creation and not a modified version of an existing series. Thus the car is very interesting, not only technically — which might be anticipated with a Lancia — but it is also a modern car in which the whole progress of the technical science of the last decades is assimilated.

2. In her class the « Flavia » has outstanding capacities: an excellent road-holding, good handling, pleasant seats, she is roomy and comfortable on long journeys and... compact.

3. In short, the « Flavia » is a car of the « middle class » which not only will appeal to the « connoisseur » and the « sportsman », but to the man (or woman) as well who looks for something better than an ordinary « means of transportation » for his or her business, family, recreation and sport.

I do not think that a car — in its class — should want a more laudable commentary.

And now you will ask of course whether I am not making any remarks. Well, I do, for every car is a compromise between a good many of wishes and every one has his own preferences and hobby-horses.

I should like a suspension which is less soft, particularly with a view to driving on mountain roads. Consequently this would imply the manufacture of two types of the Flavia: one type with a soft suspension for tourism, the other a sports model. My second wish is a slightly better acceleration, if this could be realized without harm to the reliability of the engine.

The steering wheel is rather small and I should like a bigger one, particularly if the « Flavia » is used in sporting events.

Finally, to my opinion, the body styling is too simple: it should get a touch of the beauty of the 2500 GT and Flaminia (don't forget that Lancia has to keep up a reputation for beautiful cars).

No car, however, will come up to all widely divergent ideals of everyone, not even a Lancia. With your « Flavia », I think you made a very good compromise, worthy of the famous name of Lancia.

You have my congratulations!

CESARE PERDISA

Eprimere in poche righe un giudizio tecnicamente esauriente su una vettura del tutto nuova come la « Flavia » non sarebbe forse possibile. Preferiamo quindi sintetizzare le impressioni riportate.

tate nel corso di una breve « prova su strada » effettuata su di un percorso particolarmente impegnativo.

La « Flavia » è anzitutto una vettura estremamente confortevole: per la silenziosità del motore, per l'assoluta assenza di vibrazioni e di risonanze, per la dolcezza del molleggio.

La « Flavia » potremmo definirla una vettura ideale per viaggiare sulle autostrade, riunisce in sé tutte le caratteristiche della vettura adatta ai lunghi viaggi: la morbidezza del motore, la possibilità di sviluppare velocità media abbastanza elevate restando al di sotto dei limiti di massimo sfruttamento del motore, la rapidità di rispondenza del cambio.

La « Flavia » è una vettura sicura: grazie ai freni a disco sulle quattro ruote e a una tenuta di strada perfetta, particolarmente apprezzabile in curva.

Un giudizio estetico sulla carrozzeria della « Flavia » non può prescindere da una considerazione fondamentale: la nuova Lancia è una « sei posti » e a questo proposito c'è da sottolineare come il rapporto fra ingombro esterno e abitabilità sia stato ottimamente risolto. Si tratta comunque di una carrozzeria soprattutto funzionale: comoda, spaziosa, provvista di un capace alloggiamento per i bagagli. Una carrozzeria la cui eleganza è affidata alla funzionalità e all'armonia delle linee più che alla originalità del disegno.

Il rovescio della medaglia? Niente è perfetto a questo mondo, neppure la Flavia quindi. Eppure — così, alla luce delle prime impressioni — diremmo che le critiche più facili, almeno le nostre, si fondono su manchevolenze strettamente connesse alla particolare destinazione della vettura. Manchevolenze inevitabili che rappresentano l'ineluttabile contropartita di altrettante corrispondenti caratteristiche positive.

Concludendo. La « Flavia » è degna di figurare accanto ai modelli Lancia più famosi. E del resto c'era da aspettarselo da una Casa che ha sempre considerato il rispetto di una gloriosa tradizione come il più vincente degli impegni verso il pubblico.

PIER LUIGI SAGONA

La « Flavia » propone soluzioni tecniche che possono essere senz'altro definite d'avanguardia. Dal disegno del motore e del gruppo cambio-propulsore, dalla trazione anteriore ai freni a disco sulle quattro ruote, ai sistemi adottati per lo sterzo e per le sospensioni, si ha un complesso meccanico che si presenta, nel suo insieme organico, assolutamente nuovo.

Ma quello che colpisce di questa vettura è il fatto che alla tecnica originale progredita essa unisce tutte le doti e le caratteristiche di una macchina « matura » solida, di guida facilissima e sicura, particolarmente confortevole.

È in genere difficile, anche per chi ha molta esperienza automobilistica, affrontare la guida di una vettura totalmente nuova senza provare qualche attimo di incertezza; ma ciò non accade, con la « Flavia », che ha il grande pregio di mettere subito a proprio agio il guidatore. Questi risultati sono stati ottenuti dalla Lancia attraverso i lunghi studi e le molte prove che hanno preceduto la definitiva messa a punto di questo modello che va considerato d'altra parte come un nuovo traguardo ed una brillante sintesi della più che cinquantennale esperienza della casa torinese.

ERALDO SCULATI

La « Flavia » è una vettura robusta da trattare con delicatezza. Non dà brividi piccanti esauribili in breve tempo: comperla è come contrarre un solido matrimonio con una moglie tranquilla e silenziosa fanciulla giapponese allevata al culto del marito e capace, ad un tempo di fragili e morbidi sorrisi e delle più energiche mosse dello Judo. È difficile il divorzio con la « Flavia »: si è sposata senza dovere ma con molte doti. La Lancia ha fatto la « Flavia-moglie »: probabilmente penseranno Pininfarina, Vignale, Touring e Zagato a derivarne le « Flavia-amanti ».

EBERHARD SEIFERT

Mit der formschönen, leistungsfähigen Lancia - Flavia - Limousine schließt sich die Lücke, die bisher zwischen dem Appia und der Flaminia einschließlich der sportlichen Varianten bestand. Auf den ersten Blick besticht die ruhige Linienführung des großzügig komponierten, vierfünfzügigen Sedans mit den schmalen Pfosten und den großen Fensterflächen, der allen Insassen ausgezeichnete Sicht gewährt.

Geredet zuerst ist die Laufruhe des 1,5-liter Vierzylinder-Boxermotors zu 78 PS, der dem 1210 Kilo schweren Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 148 km/h verleiht. Dank der außerordentlich leichtglänzigen, aber sehr präzisen Lenkung, der

hervorragenden Straßenlage und der sanft und sicher greifenden Scheibenbremsen an allen vier Rädern, die mit Servo-Hilfe arbeiten und daher minimale Pedaldrücke erfordern, kann man dieses Auto bedenkenlos ausfahren.

Nimmt man hinter dem nicht gerade überdimensionierten Lenkrad auf der Sitzbank Platz, Einzelsitze vorn sind in Vorbereitung, fällt sofort das völlig neuartige, ultramoderne Armaturenbrett auf, mit dessen Bedienung man schnell vertraut ist. Dank des sehr niedrigen mit dem Getriebe verblockten Frontantrieb-Motors hat der Fahrer über die flach abfallende Motorhaube sehr gute Sicht nach vorn. Die Sitzposition ist ausgezeichnet: die Neigung der Lenksäule, die Anordnung der hängenden Pedale und die kurzen Wege der Lenkradschaltung überzeugen. In dem gebotenen Fahrkomfort, von der individuellen Belüftung des Wageninneren durch Aussentfenster vorn und hinten bis zu den Liegesitzen und der sorgfältigen Verarbeitung aller Details, spürt man das anspruchsvolle Niveau dieses italienischen Klassewagens. Geradezu überdimensioniert ist der Kofferraum, der den Lancia-Flavia zu einem sehr bequemen Reisewagen macht: kultiviert, leicht zu bedienen und sparsam im Verbrauch. Dank des temperamentvollen Motors und des gut abgestimmten Getriebes eine Limousine mit unverkennbar sportlichem Einschlag, die lediglich mit den Doppelscheinwerfern dem Zeitgeschmack Tribut zollt. Alles in allem ein Wagen für Kenner und Könner, die in punkto Leistung und Verarbeitung etwas Besonderes zu schätzen wissen!

GORDON WILKINS

After enjoying the first opportunity of driving the new « Flavia », one impression stands out. This is a car in the Lancia tradition a car with splendid road holding and handling qualities, strongly individual in style and technical features.

It is something new in the 1,5-litre class; — a front-drive car which one could drive for long distances without ever suspecting that the power was transmitted to the front wheels. Steering is lighter than on many rear-drive cars and there are no unexpected reactions if one has to slow down suddenly in a corner. Careful though given to detail is revealed in the functional arrangement of switches and other controls, in the adjustable lock stops to prevent snow chains fouling the wing valances and in the

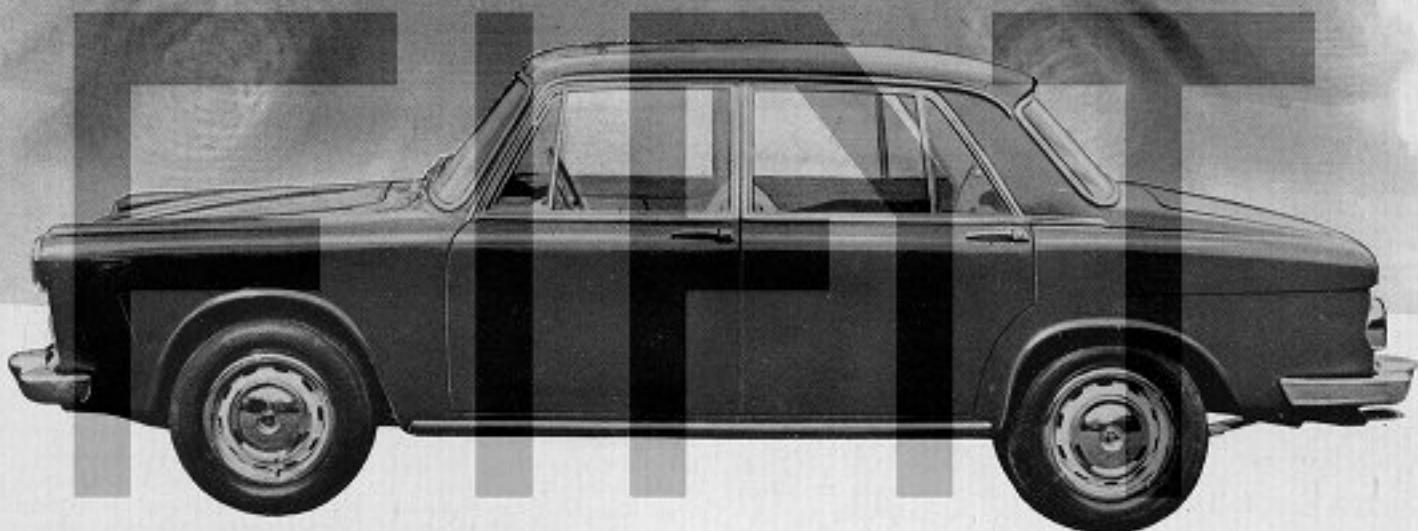
red warning lights which show when the doors are opened. The flexibly mounted sub frame does its job in keeping road noise and engine vibration out of the body without introducing the slightest vagueness into the steering. The light-alloy engine, which represents a prize-winning achievement in pressure die casting, is smooth, flexible and quiet. With a roomy five-seater body and a cavernous luggage trunk, the « Flavia » could not be expected to establish a margin of performance superiority such as the much smaller Aprilia once enjoyed in the 1,5-litre class, but it does offer a combination of performance, economy, comfort and character which many discerning motorists will find to their liking.

RUGGERO T. ZANETTI

Anziché dilungarsi a illustrare e trinciare giudizi sulle varie soluzioni tecnico-costruttive realizzate nella nuova Lancia 1500 (battezzata « Flavia » dalla voce popolare), soluzioni che, come quelle del motore a cilindri opposti orizzontali, della trazione anteriore realizzata per la prima volta in Italia in una vettura di serie, e dei freni a disco sulle 4 ruote, fanno della « Flavia » una degna continuatrice della tradizione che dai tempi dei tempi vuole la Lancia all'avanguardia della costruzione automobilistica; anziché, dicevamo, parlare delle caratteristiche tecniche e meccaniche della bella vettura progettata dall'ing. prof. Fessia, caratteristiche esaurientemente illustrate in altre pagine di questa rivista, preferiamo ripetere una nostra frase che condensa le impressioni da noi riportate in una breve gita nei dintorni di Torino compiuta, grazie alla squisita cortesia dell'ing. Sandro Fiorio, a bordo di uno dei primissimi esemplari della « Flavia » pilotato da un bravo collaudatore della Casa: È un gran bel viaggiare sulla « Flavia » grazie alla grande silenziosità della sua marcia, alla dolcezza del suo molleggio che assorbe e non fa sentire le asperità della strada, alla comodità dei suoi ampi sedili, alla luminosità del suo abitacolo, alla pressoché perfetta (la perfezione assoluta non è di questo mondo) tenuta di strada, evidentemente dovuta alla trazione anteriore, e grazie, oltre che alla dolcezza progressiva della sua frenata, alla grande elasticità del suo motore a quattro cilindri che permette di camminare in quarta a passo d'uomo o quasi e di riprendersi, senza cambiare, sino a 100 e più all'ora.

che ci sia ciascun lo dice: come sia nessun lo sa

CENTRO STORICO



eccola!

riportiamo la fotografia servita per effettuare il cordiale annuncio «referendum» dello scorso numero: il Lettore potrà così vedere come nella fotografia che l'emozione dell'operatore aveva mossa era riportata la «Flavia»; incompleta e ancora non definita in alcuni particolari ma effettivamente la tanto per quei giorni misteriosa «Flavia».

Il referendum sulla nuova vettura Lancia, lanciato nel numero scorso da queste pagine, ha ottenuto un successo dei più lusinghieri.

Gli amici della Lancia, italiani e stranieri, non si sono fatti pregare per rispondere e, a giudicare dalle numerose, sovente divergenti osservazioni aggiunte in calce alla cartolina-referendum, lo hanno fatto con entusiasmo, esprimendo una così cordiale partecipazione ai programmi della Lancia da convincerci una volta di più che tra la Fabbrica e la Clientela esiste un'autentica corrente di simpatia e di amicizia.

È questa una tradizione di cui la Lancia è gelosa, e che intende conservare e rafforzare ancora.

Al referendum hanno risposto 16736 lettori, e dobbiamo anzitutto congratularci per la perspicacia dimostrata dalla grande maggioranza di essi nell'individuare esattamente le caratteristiche-base della FLAVIA.

Nella attestazione notarile riportata qui a lato, sono indicate in percentuale le risposte alle tre alternative che per ciascun dettaglio principale della vettura avevamo posto.

Moltissimi hanno confermato quel nome che era già stato imposto al nuovo modello dalla voce pubblica.

Qualcuno ha tuttavia indicato — o proposto — nomi sovente intelligenti, veramente belli: chissà che la Direzione della Lancia non ne tenga conto un giorno lontano, quando si tratterà di battezzare qualche altra nascitura!

Divertenti, simpatiche — come dicevamo — non poche « osservazioni personali ». Ne ricordiamo qualcuna. « Con Lancia viaggi sicuro »; « Comunque sarà, avremo certamente una gran macchina »; « Fate presto: ho una gran voglia di averla ».



CERTIFICATO

Attesto e certifico io Notario sottoscritto che con verbale o mio regalo (6 settembre 1960), N. 56200/24182 registrato a Torino ho constatato che alle domande sottolineate e contenute nel "Referendum sulla nuova Lancia" indetto dalla Lancia S.p.A. - Fabbrica Automobili - S.p.A. - hanno risposto come segue i partecipanti al Referendum nelle seguenti proporzioni:

Demandata A - soluzione modellino 1 - per centuale	24%
A	49%
B	24%
C	35%
D	53%
E	55%
F	76%
G	65%
H	60%
I	52%

In fede,
Torino, 15 settembre 1960.





EMILIO PUCCI

velocita'
e
grazia

Aliscafo, automobile, reattore: la vita di oggi è dominata dalla velocità. Tutto quello che viene realizzato risente di questa esigenza cosicché anche gli oggetti più statici come una lavatrice, il telefono e la televisione si presentano con forme di carattere aerodinamico. È naturale quindi che la moda che anticipa la realizzazione del gusto tenda ad aerodinamizzarsi.

Una donna elegante oggi è una donna che rivela nel suo vestire la semplicità e la perfezione di linea che la velocità richiede agli oggetti proiettati nello spazio.

Sono nati così i tessuti elastici, tessuti che si muovono seguendo i movimenti del corpo e che danno appunto a chi li indossa una linea svelta ed impeccabile.

Nelle fotografie di questa pagina vedete una « Capsula » da ski ed un insieme da dopo-ski composto da pantaloni e camicetta stampata.

La « Capsula » che è realizzata in un tessuto di lana elastica stampata è l'indumento aerodinamico per eccellenza. L'ho chiamata « Capsula » giacché racchiude ed incapsula il corpo di chi la indossa. Harper's Bazaar ha definito la capsula il vestito dell'era spaziale giacché la sua linea è perfettamente intonata alle forme snelle ed allungate dei missili che si dirigono verso l'infinito.

Per il dopo-ski ho realizzato un pantalone di Emilioform, (uno shantung di seta elastico leggero) che ho chiamato « Viva ». Questo pantalone accompagnato da una camicetta stampata continua anche per il pomeriggio e la sera la linea aerodinamica della « Capsula ».

In poche decine di anni il tiro a quattro, maestoso e traballante è stato sostituito dalla fuori serie scattante e poderosa: è naturale che la matrona piumata del 1910 sia stata sostituita da un'agile signora, incapsulata in un indumento aerodinamico adatto alla vita frenetica di oggi.



LO SPORT



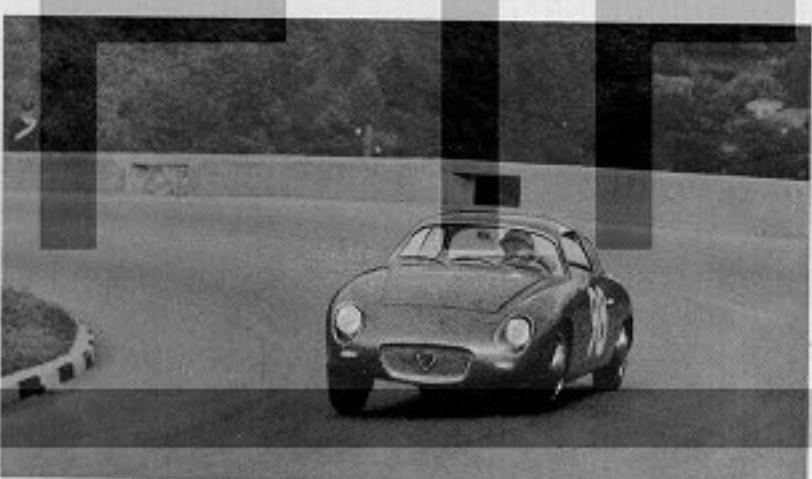
APPIA E FLAMINIA CAMPIONI ITALIANI

Anche nella stagione sportiva 1960 le vetture Appia e Flaminia hanno avuto una parte di primo piano, in qualche caso di protagoniste, nella serie di manifestazioni di velocità su strada, in circuito, in salita, nonché delle prove di regolarità o di consumo che si sono svolte in Italia. Va da sé che le affermazioni sono state ottenute da corridori dilettanti che impiegano giornalmente la loro vettura per uso di lavoro e che alla domenica scaricano la loro passione nelle competizioni agonistiche. Proprio per questo le vittorie ottenute acquistano un particolare significato, confermando la versatilità e la proverbiale robustezza delle automobili LANCIA. Come risulta dall'elenco pubblicato a lato, l'Appia ha riportato in questa stagione una lunga serie di successi molto lusinghieri, in particolare nella classe da 851 a 1150 cc della categoria Gran Turismo, in cui per merito di Demetz ha vinto (salvo omologazione) il Campionato Italiano di Velocità al volante dell'Appia G.T. Zagato.

Il motore dell'Appia nelle ottime preparazioni di Degrada e di Facetti ha consentito numerose affermazioni nella categoria formula junior, mentre vogliamo ancora ricordare i successi in svariate prove di regolarità nonché la massiccia affermazione di classe nel Mobil Economy Run dello scorso mese di giugno.

Anche la Flaminia si è fatta in parecchie occasioni molto onore con la versione sportiva preparata da Zagato: il pilota Scansa ha vinto (salvo omologazione) il Campionato Italiano di Velocità nella classe da 1301 a 2500 cc Gran Turismo. Particolamente significative le affermazioni della Flaminia-Zagato nel durissimo Giro dei Due Mari, nonché nella coppa Inteurope a Monza. Ci piace infine ricordare i successi dell'Aurelia B/20, vettura che non è più in produzione ma che continua ad offrire le maggiori soddisfazioni ai suoi possessori.

A tutti i nostri Clienti sportivi giunga da queste pagine un cordiale ringraziamento e un arrivederci alla prossima stagione, che auguriamo altrettanto e più ancora prodiga di affermazioni.



LE VITTORIE LAN-

19 marzo

TROFEO VENTURI - ROMA: classe 1150: 1. Tuccari, 2. Visocchi su Appia Zagato.

26-27 marzo

COPPA RIVIERA DI PONENTE: 2. assoluto Fiorio su Appia Zagato.

27 marzo

MONZA: 1. Baghetti su Lancia junior Degrada.

3 aprile

STALAVENA - BOSCOCHIESANUOVA: classe 1150: 1. Doratti, 3. Agazzi, 4. Zancaner 5. Da Crema su Appia Zagato

10 aprile

TARGA BUSENTI - COSENZA: classe 1150: 1. Bartoccelli su Appia Zagato.

25 aprile

MONZA: 1. Baghetti su Lancia junior Degrada.

1° maggio

RALLY PROVINCIA DI LUCCA: 2. Angelini-Rota su Appia.

8 maggio

RALLY DELLA TOSCANA: 2 Pegolini su Aurelia B 20.

15 maggio

XIX CORSA IN SALITA AL MONTEPELLEGRINO: classe 1150: 1. Comar, 2. Vecchio, 3. Fiorentino, 4. Caruso su Appia Zagato, classe 2500: 1. Donati, 2. Vannucci, 3. Donati, 4. Mania su Aurelia B 20.

3-7 giugno

MOBIL ECONOMY RUN: classe 1150: 1. Borghesio Thellung, 2. Paganelli-Penati, 3. Gallori-Deangelis, 4. Pasquazzi-Fabrizi su Appia 3^a serie. Classifica generale: 2. assoluti Cubeddu-Enrico su Flaminia.

5 giugno

XXII COPPA DELLA CONSUMA - FIRENZE: classe 1150: 2. Piperno su Appia Zagato.

5 giugno

VI GIRO DEI LAGHI NOVARESI: 1. Marenzi su Appia.

12 giugno

COPPA BORZACCHINI: classe 2500: 1. Orsolini, 2. Monaci su Aurelia B 20.

12 giugno

LA STRETTURA - PASSO DELLA SOMMA: classe 2500: 1. Orsolini su Aurelia B 20.

12 giugno

SALSO - S. ANTONIO: classe 1150: 1. Baldini, 3. Aramis su Appia Zagato.

14 giugno

VI RALLY DEI GIORNALISTI - JESOLO: 2. Massa su Aurelia B 20.

16 giugno

MONZA: 2. Bassi su Lancia junior Degrada.

26 giugno

VALDESI - SANTA ROSALIA: classe 1150: 1. Vecchio, 2. Gavatò su Appia Zagato.

26 giugno

VII PREDAPPIO - ROCCA DELLE CAMMINATE: classe 2500: 2. Parere, 2. Calvi su Aurelia B 20.

26 giugno

VARESE - CAMPO DEI FIORI: classe 1150: 1. Piperno, 2. Da Crema, 3. Aramis su Appia Zagato.

3 luglio

TARGA VESUVIO: classe 2500: 1. Monaci su Aurelia B 20.

3 luglio

RALLY AUTOMOBILISTICO IRPINO: 2. Saccone-Contino su Appia.

CIA NEL MONDO

3 luglio

RALLY CITTÀ DI ROVIGO: 1. Pegolini su Aurelia B 20.

3 luglio

RALLY AUTOMOBILISTICO DEL LACENO: classe 1150: 1. Saccone, 3. Tarantini su Appia.

3 luglio

MONZA: 2. Baghetti su Lancia junior Degrada.

10 luglio

SANTO STEFANO - GAMBARIE: classe 1150:

1. Comer, 2. Rizzotti, 3. Fiorentino su Appia Zagato: classe 2500: 1. Criselli su Aurelia B 20

10 luglio

COMPANO - VETTO: classe 2500: 2. Babar su Aurelia B 20.

17 luglio

TRENTO - BONDONE: classe 1150: 1. Demetz, 2. Zuliani su Appia Zagato.

17 luglio

GALESSIO - SAN BERNARDO: classe 1150: 2. Vivaldi su Appia Zagato.

17 luglio

GIMCANA DI RIMINI: 1. Veronesi su Aurelia B 20.

24 luglio

XX TRIESTE - OPICINA: classe 1150: 1. Demetz, 2. Doratti, 3. Aramis, Appia Zagato

7 agosto

SCALATA MONTE FRICE: classe 1150: 1. Comer su Appia Zagato.

21 agosto

GIRO DEI DUE MARI: classe 1150: 1. Ammaniti, 3. Piperno, 4. Rizzotti, 5. Zubiani, 6. Fiorentino su Appia Zagato: classe 2500: 1. Scansa su Flaminia Zagato.

28 agosto

COPPA CITTÀ DI CHIETI: classe 2500: 1. Bianco su Aurelia B 20.

28 agosto

SASSI - SUPERGA: classe 1150: 1. Fiorio, 2. Demetz, 3. Vivaldi, 4. Matich, 5. Caronni su Appia Zagato.

28 agosto

XII FASANO - SELVA: classe 1300: 2. Tarantino su Appia Zagato.

4 settembre

COPPA INTER - EUROPA: classe 1150: 1. Demetz, 2. Da Crema, 3. Piperno, 4. Aramis, 5. Caronni su Appia Zagato: classe 2500: 1. Rota, 2. Crivelli su Flaminia Zagato.

25 settembre

CATANIA - ETNA: classe 1150: 2. Specchio, 3. Ammaniti su Appia Zagato: classe 2500: 1. Scansa, 2. Garsi su Flaminia Zagato.

2 ottobre

PONTEDECIMO - GIOVI: classe 1150: 1. Demetz, 2. Vivaldi, 3. Gibelli su Appia Zagato: classe 2500: 2. Scansa su Flaminia Zagato.

2 ottobre

MONZA: 2. Bassi su Lancia junior Degrada.

9 ottobre

AUTODROMO DI MODENA: 3. Baghetti su Lancia junior Degrada.

9 ottobre

TREPONTI - CASTELNUOVO: classe 1150: 1. Zuliani, 2. Matich, 3. Zancaner, 4. Genta su Appia: classe 2500: 2. Cantele, 3. Pegoloni su Aurelia B 24.

16 ottobre

AUTODROMO DI MODENA: classe 1150: 1. Demetz, 2. Ammaniti, 3. Aramis, 4. Gioldi su Appia Zagato.

FLAMINIA NARDI-LOEWY

Il noto architetto e stilista americano Raymond Loewy ha presentato al Salone di Parigi una vettura sportiva studiata secondo criteri personalissimi e fondata su principi aerodinamici che lo stesso Loewy definisce di carattere sperimentale.

Per questa originale vettura, realizzata dal carrozziere Motto interamente in alluminio, il Loewy ha scelto un autotelaio Lancia Flaminia con motore elaborato da Nardi. Le sue caratteristiche essenziali sono le seguenti:

- struttura in tubi d'acciaio a sezione rettangolare;
- linea molto rastremata, con ampia calandra a griglia racchiusa in una cornice d'acciaio che sostituisce il paraurti anteriore, che può scorrere liberamente all'interno della lamiera del cofano;



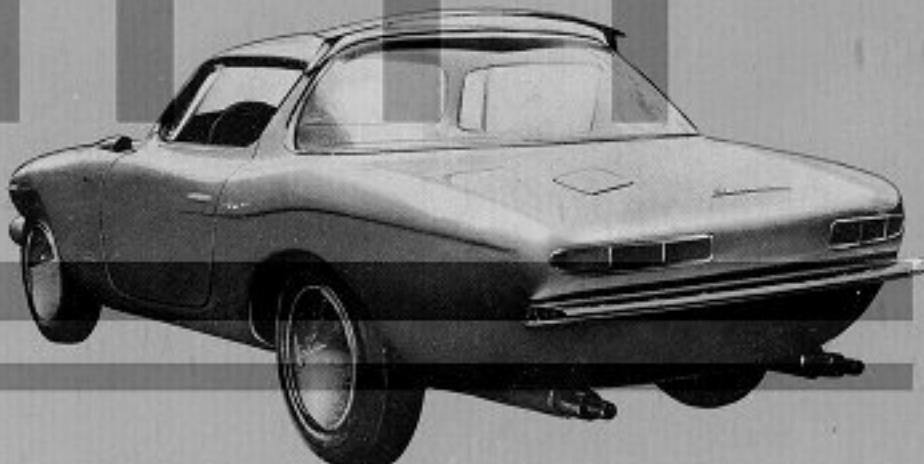
— parte frontale disegnata in modo che i tamburi dei freni anteriori siano direttamente investiti dall'aria, in modo da ottenere un migliore raffreddamento;

— piccola presa d'aria rettilinea sul cofano, in corrispondenza del carburatore;

— visibilità su ogni lato particolarmente curata;

— fiancate presentanti una convessità nella parte centrale, che con il suo «effetto bottiglia Coca-Cola» migliora l'aerodinamica della vettura;

— alettone mobile montato all'estremità posteriore del tetto, il cui scopo è di ridurre la turbolenza aerodinamica a bassa pressione che si determina dietro il corpo del solido, e che ha un effetto frenante alle alte velocità. La concezione di questo piano di profondità a incidenza variabile è puramente sperimentale, benché risalga a prove pratiche effettuate nel 1953 dallo stesso progettista su una vettura sportiva.



Sembrò a lungo che la modernità di Torino, il suo stesso ruolo politico-militare nel secolo scorso, l'apertura dei suoi orizzonti industriali che ne hanno poi fatto quasi un vivaio di iniziative (talora passate in seguito altrove, ma nate qui), la sua preminente posizione tuttora al centro della produzione automobilistica nazionale, quasi potessero aver districato la città da certi interessi culturali.

Ogni giorno di più, invece, si vede quanto l'arte piemontese, dal Barocco ai giorni nostri, possa offrire agli studiosi e agli amatori, mentre gli stessi suoi musei, già noti per l'importanza delle loro raccolte a pochi specialisti, incominciano ad imporsi anche all'attenzione dei turisti, scoperti dagli stessi torinesi che a centinaia di migliaia in questi ultimi anni riaccostarono i capolavori della rinnovata Galleria Sabauda e quelli del Museo Egizio, al primo posto nel mondo dopo quelli del Cairo, e la nuova Civica Galleria d'Arte moderna. Si può dire anzi che sia in corso una vera e propria valorizzazione del patrimonio artistico piemontese che gli stranieri quasi per primi mostrano di apprezzare, ed è significativo che a questi scopi venga rispondendo anche l'interesse e il mecenatismo degli stessi esponenti dell'industria torinese. E qui in particolare della LANCIA

L'ARMERIA REALE

che ha inteso rendere quasi omaggio ad uno dei più notevoli musei cittadini, singolare davvero per le vive suggestioni cui può dar vita e per la sua popolarità: L'Armeria Reale. Reduci, alcune, da sanguinose e storiche battaglie, altre da giostre e tornei, un cospicuo numero di armature con barda per cavalieri o per uomo a piedi, oltre ad ancor più numerosi pezzi staccati — taluni bellissimi per foggia e per le decorazioni — e poi elmi e scudi d'ogni tipo, armi da fuoco, da guerra e da caccia, armi bianche a cominciare, se si può dire, da quelle di età neolitica, trofei di guerra e ricordi di ardimentose spedizioni, si può dire popolino, in verità gremendola, un'intera ala del Palazzo Reale di Torino.

È l'Armeria Reale costituita per incarico del re Carlo Alberto nel 1833 con le armature e le armi dei Savoia e con i materiali raccolti nei depositi degli arsenali di Torino e di Genova, oltre a quanto si venne poi aggiungendo con nuovi acquisti, per donazione di sovrani stranieri e del patriziato italiano. Esposte al pubblico la prima volta nel 1837, le collezioni dell'Armeria vennero sistematizzate nella galleria disegnata da Benedetto Alfieri e detta del Beaumont per gli affreschi mitologici che nella volta Claudio Francesco



STOOGES

Red & P



Beaumont ha fantasiosamente composti, e nella Rotonda, dalla loggia della quale, il 23 marzo 1848 Carlo Alberto proclamò la guerra per l'indipendenza italiana.

Museo di storia e d'arte insieme, dunque, se il così detto «scudo del Cellini» ancorché non sia del grande orafo e scultore fiorentino rivela la mano e lo spirito d'un maestro del Rinascimento che con le sue figurazioni nell'agemina d'oro ha impresso il segno che distingue i capolavori, come la singolarità d'un pezzo quale la spada tardoromanica di «S. Maurizio» presentata col fodero originale, in legno e pergamena, preziosamente conservata in una doppia custodia in cuoio e in quella più esterna di velluto a testimoniare di un'arte «sabauda», fiorita si può dire a cavallo dell'Alpe, tra Piemonte e Savoia.

Arte e Storia: nell'armatura equestre di Emanuele Filiberto, opera del bresciano Orazio Calino, che si presenta nel vano d'una finestra oltre la quale si profila la chiesa di S. Lorenzo eretta per il voto formulato da Principe quando a San Quintino sconfisse le milizie di Francia. In quella, profondamente incisa, che Nestore Martinengo indossò nel 1571 combattendo per i Veneziani a Famagosta. Ed ancora nella uniforme di generale austriaco come quella vestita alla Battaglia di Torino del 1706 dal principe Eugenio di Savoia, dai vienesi ricordato come «il nobile cavaliere»: uno dei più grandi generali della storia ma anche un appassionato collezionista di opere d'arte.

Che cosa fosse il gusto e la perizia di giustamente celebri armaioli possono ben dire le armature forgiate ad Ausbourg da Anton Pfeffenhauser su disegno talora del non meno rinomato pittore Jörg Sorg; o le spade delle splendide guardie uscite dalle mani del salisburghese Franz Metzenkopf. O ancora, le armi che, dono veramente regale, Massimiliano I di Baviera offrì a Carlo Emanuele II, delle quali è rimasto, con due fiasche da polvere compagne, l'archibuso a ruota, ornato con mitologiche figurazioni ad intarsio, opera di Hieronymus Borstoffer in cui son rappresentate le due scene del ratto di Dejanira e di Io, capolavoro di Daniel Sadeler. Giustamente gli sono stati posti accanto i due archibusi a ruota e la pariglia di pistole d'un altro maestro: Caspar Spät.

Assiepate talora in vetrine o sulle pareti, raggruppate in guisa di trofeo, armi d'ogni tempo e di ogni provenienza, trovano qui i più begli esempi: come la raccolta di balestre che quasi illustra una evoluzione di questo strumento di guerra che dal Medioevo al Rinascimento ebbe talora un peso determinante nella condotta d'una battaglia.

E con le armi, nella rotonda, bandiere e stendardi, coperti di gloria, che non importa quasi più oggi a qual schiera appartengono, sotto di loro rievocando soltanto le virtù militari dell'uomo.

ANGELO DRAGONE

**CENTRO
STORICO
PESCARA**



LA CARICA DEI 600

Gli amici del « Lancia Hi-Fi » si moltiplicano di giorno in giorno: al primo incontro a Ginevra, il 15 marzo scorso — erano una quarantina, oggi sono saliti a 1075.

Vuol dire che il nostro « Hi-Fi » è molto sentito, vuol dire che lo scudetto sul radiatore sta diventando un oggetto desiderato nella grande famiglia degli Amici della Lancia. Si è decisamente formato quella specie di spirito di bandiera che in fondo è uno degli scopi morali dell' « Hi-Fi ».

Se ne è avuta una prova inequivocabile domenica 16 ottobre, nella riunione nazionale dei Soci, tenutasi a Vigliano Biellese nella Pettinatura Italiana del Comm. Guido Alberto Rivetti, Presidente del « Lancia Hi-Fi », ospite amabile e signorilissimo. È stato un lieto incontro tra persone la cui fedeltà alla Marca fa da cemento al cordiale sentimento comune. Ma è stata anche una riunione... oceania, con quasi seicento convenuti da ogni parte d'Italia. Si sono ritrovati vecchi amici, altri si sono stretta la mano per la prima volta, tutti hanno in qualche modo espresso la lieta soddisfazione di trovarsi insieme in una circostanza al tempo stesso intima e solenne. E la bella inattesa sorpresa della presentazione in anteprima della « Flavia » ha contribuito a conferire alla riunione un tono di entusiastico fervore.



Non intendiamo dare qui una scarna cronaca della giornata. Preferiamo riportare alcuni fra i brani più significativi dei discorsi pronunciati dal Presidente Comm. Rivetti, dal Dott. Della Seta e dal Professor Fossia. Prima però desideriamo ancora ricordare la visita che i convenuti hanno effettuato allo splendido impianto sportivo — piscina e palestra — costruito a Biella per la munificenza del Comm. Alberto Rivetti a ricordo dello scomparso suo figlio Massimo.

COMM. GUIDO ALBERTO RIVETTI - PRESIDENTE Hi.FI.

«...Ed ora un po' di relazione presidenziale, la più succinta possibile:

1. Soci: superiamo il migliaio.
2. Si propone la nomina di una Commissione scelta tra i Soci « Hi-Fi » delle diverse regioni d'Italia, alla quale sarà affidato il compito di studiare e organizzare manifestazioni nazionali e di discutere ed approvare un eventuale contributo fisso annuo per ogni socio. Tale contributo, che speriamo integrato dalla generosità della grande Lancia, sarà distribuito in beneficenza secondo le decisioni di tale Commissione.
3. Quando sarà ultimata la distribuzione delle tessere e completata la lista degli « Hi-Fi », pregheremo la nostra simpatica associazione di distribuire a tutti gli associati un libretto ove siano elencati per ogni Socio indirizzo preciso e numero di telefono, onde questo possa servire per un sempre migliore affiatamento fra i Soci e anche per reciproca cordiale e pronta assistenza fra i Soci stessi in ogni circostanza.
4. Ottener le massime facilitazioni presso i garages e rifornimenti, e creare, se possibile, una affiliazione alberghiera come è già in atto all'estero ed in Italia per altre organizzazioni. Infine, e questo forse è inutile dirlo, ottener dalla nostra Lancia tutte le massime facilitazioni possibili; mi dicono che si sta già lavorando allo scopo».

Noi dobbiamo applicare per la nostra associazione il motto dei nostri alpini del Battaglione « Intra »: « tutti per uno e uno per tutti ».

DOTT. ALFREDO DELLA SETA - DIR. COMM. LANCIA

«Sappiamo che con la Vostra fedeltà Voi costituite un nucleo che ci darà sempre la sua preferenza. E noi siamo spronati a dare a Voi sempre il meglio che possiamo in modo da meritarc la continuazione di questa preferenza, che costituisce il premio delle nostre fatiche. Ringraziamo il Vostro e nostro Presidente — Comm. Rivetti — che con tanta signorilità ha voluto prendere l'iniziativa di questa prima riunione, e sottoscriviamo in pieno le proposte fatte per rendere ancora più fattivo questo Club che dovrà essere utile a tutti e ad ognuno. Sono già in corso trattative per vedere di poter dare sempre qualche cosa di più ai fedeli clienti della Lancia, e tanto per cominciare penso che una certa attenzione potrà esservi offerta in relazione alla nuova vettura che presto correrà sulle strade del mondo: la « Flavia ». So che ha già molti amici, e che tutti aspettano di poterla avere subito. Ed allora io mi propongo di estrarre a sorte, fra tutti gli « Hi-Fi » che avranno sottoscritto il loro contratto nei primi 15 giorni dall'inizio delle prenotazioni, 30 nominativi ai quali saranno consegnate altrettante vetture con precedenza assoluta su tutti gli altri ordini.

Ringraziamo in modo particolare quelli che sono venuti con le loro Augusta per i quali propongo al Presidente di creare una sezione speciale. Abbiamo avuto pochi giorni fa la visita del Club Augusta di Milano: ci hanno detto che forse noi non siamo contenti perché sono clienti che comperano una macchina ogni 25 anni, e forse non sono graditi. Sono graditissimi, perché dimostrano che le nostre vetture non sono fatte per essere cambiate spesso, ma possono durare anche 25 anni.

Abbiamo pensato che non fosse giusto che ai fedeli della Lancia la nuova vettura fosse fatta vedere al Salone come a tutto l'altro pubblico e quindi abbiamo pensato che era meglio presentarla in questa festa di famiglia ».



PROF. ANTONIO FESSIA - DIR. TECNICO CENTRALE

« Lo scopo della Lancia di fare dei prodotti di eccezione trova un supporto nell'eccellenza della qualità. Questo principio è proprio quello che ha fatto sì che io sempre invidiassi i tecnici della Lancia, in particolare ammirassi la genialità del fondatore della Lancia. »

La trazione anteriore risale a dei tentativi americani, francesi e anche ad uno italiano, fino all'anno 1930. I tempi non erano maturi, ma il problema ha continuato ad appassionare: lo abbiamo studiato a fondo ed abbiamo capito che la trazione anteriore è completamente al di fuori di quello che è il semplice slogan: « il cavallo tira davanti ed il carro è stabile. Nessuno spinge una carrozza e la carrozza che è spinta non è stabile. Quindi dalla trazione anteriore non si possono avere che vantaggi ».

È troppo semplice il problema così visto e impostato: dal punto di vista scientifico potrebbe dare delle delusioni. Questa è la ragione per la quale fare una vettura a trazione anteriore è tremendamente più difficile che fare una vettura di tipo tradizionale. Bisogna avere battuto qualche volta il naso per avere compreso quali sono le varianti da introdurre nella soluzione scientifica del problema ».



I « fedelissimi » della Lancia si sono riuniti nella sede dello Yacht Club ed il Presidente Dott. Beppe Croce ha porto loro il benvenuto. Hanno fatto signorilmente gli onori di casa il Cav. Francesco Bono e Dott. Tito Andrea Ghiara rappresentanti per Genova della Casa torinese. Allo spumante, il Dott. Della Seta, Direttore Commerciale della LANCIA ha rivolto cordiali parole agli intervenuti; quindi il Presidente « Hi-Fi », Grand'ufficiale Guido Alberto Rivetti, dopo avere rivolto un cordiale saluto ha distribuito le tessere ed i distintivi. La classifica per i « fedelissimi » della « Suberba » vede in testa il Comm. Tito Nasturzio che sempre su Lancia è ora... lanciato verso la sua cinquantesima macchina; probabilmente una « Flavia ».



Provenienti da Milano trenta Lancia Augusta tutt'ora in piena attività di servizio hanno sostato il 1° ottobre innanzi al grattacielo: trenta « fedelissimi » milanesi, fedeli al marchio LANCIA e soprattutto fedeli alla loro vettura Lancia.

Tanto accanimento ad un « modello » ha fatto maturare la decisione di aprire in seno all'« Hi-Fi » una speciale sezione dedicata agli automobilisti che sono stati « fedeli » nel tempo e nell'utenza alla loro vecchia inesauribile LANCIA: la cosa è allo studio e le norme di adesione saranno riportate nel prossimo numero di questa rivista.

I "FEDELI,, LANCIA
UNITI ALLO
YACHT CLUB
GENOVA

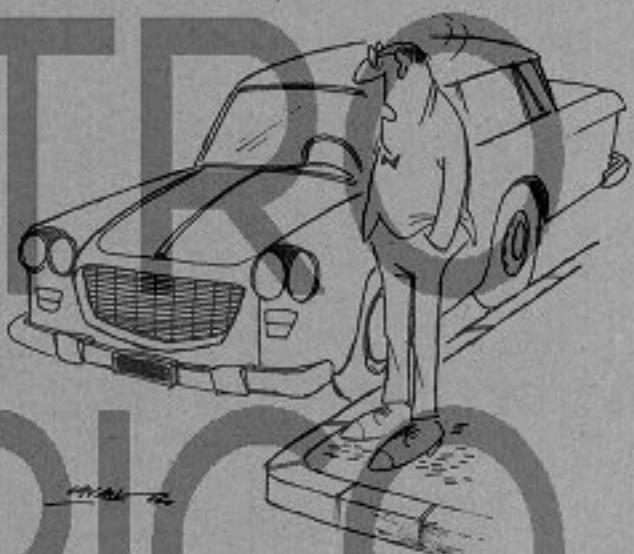
30 AUGUSTA
IN VISITA
ALLA LANCIA

VIA FLAVIA

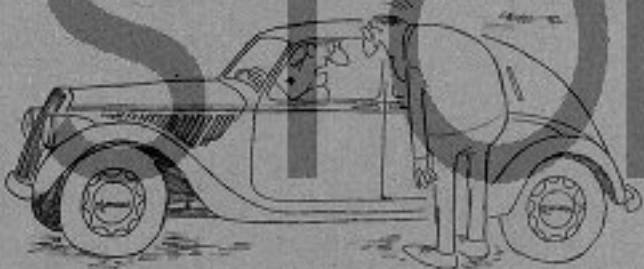
CAVALLO



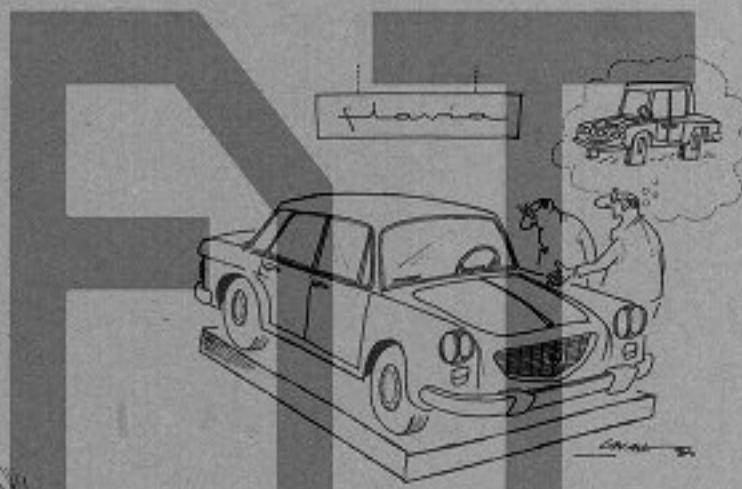
— Quante storie, io sulla Flavia ci cammino da vent'anni...



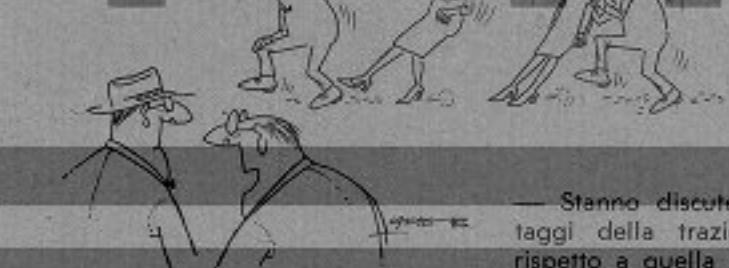
— Anche mia moglie si chiama Flavia. Magari fosse così.



— Lo dicevo: non si riesce a finire una vettura che già ti cambiano modello...

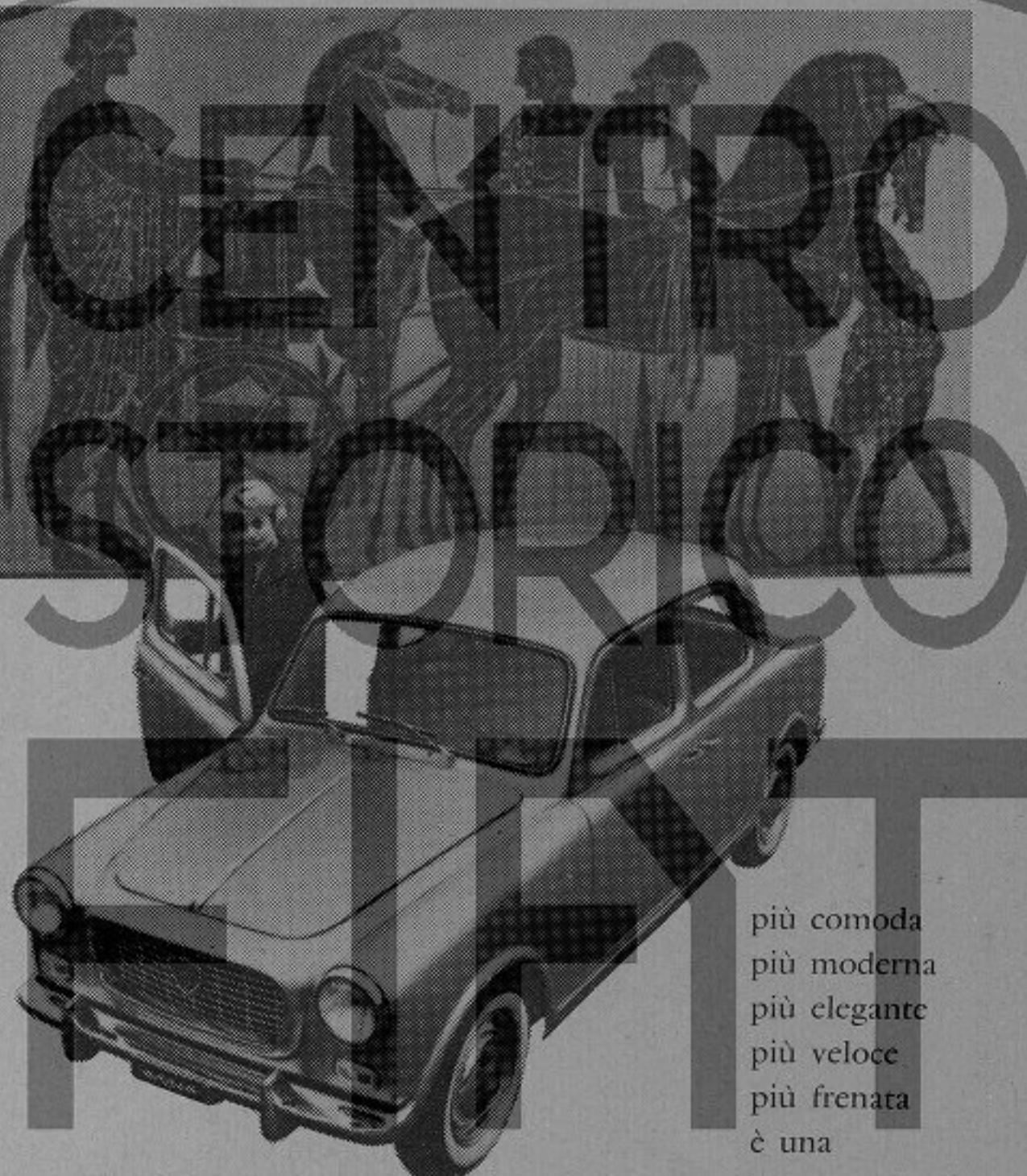


— Fortunatamente non è come l'immaginavo in base alle sensazionali indescrizioni riportate dai giornali beneinformati!



— Stanno discutendo sui vantaggi della trazione anteriore rispetto a quella posteriore.

preziosa come un dipinto antico

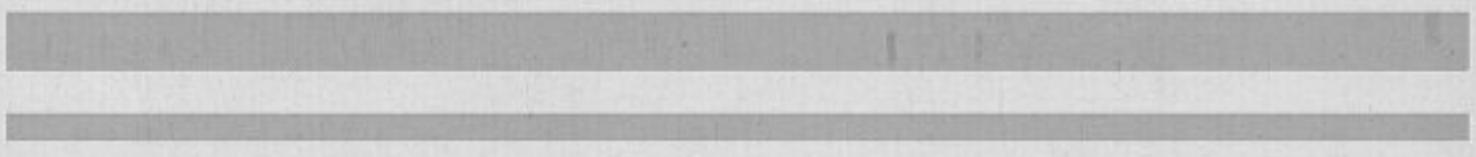


più comoda
più moderna
più elegante
più veloce
più frenata
è una
LANCIA
APPIA 3° serie



CENTRO STORICO

FAT



è sempre questione di stile



le vetture moderne sono confortevoli, veloci, eleganti; la FLAMINIA è qualcosa di più e di meglio; la FLAMINIA stacca e caratterizza l'automobilista esigente e competente, che può DISTINGUERSI CON LA FLAMINIA scegliendo la classica BERLINA per il turismo comodo e sicuro e per il servizio di rappresentanza, oppure appagando le preferenze personali con le versioni COUPÉ - GRAN TURISMO - CONVERTIBILE - SPORT

FLAMINIA BERLINA - 5-6 posti; 6 cilindri; 2458 cmc.; potenza 112 HP (SAE) a 4800 giri/minuto (tassabile 26 CV); peso Kg. 1480; consumo (CUNA) litri 12,5 ogni 100 Km.; Velocità 160 Km/h.

FLAMINIA COUPÉ PININFARINA - 4-5 posti; 131 HP; Kg. 1440; litri 13,5 ogni 100 Km; 170 Km/h.

FLAMINIA GRAN TURISMO TOURING - coupé 2 posti; 131 HP (tassabile 26 CV); Kg. 1270; litri 11,8 ogni 100 Km; 180 Km/h.

FLAMINIA CONVERTIBILE TOURING (con possibilità di applicazione del tettuccio rigido) - 2 posti; 131 HP; Kg. 1300; litri 11,8 ogni 100 Km.; 178 Km/h.

FLAMINIA SPORT ZAGATO - coupé 2 posti; 131 HP; Kg. 1210; litri 11,7 ogni 100 Km; 190 Km/h.

FLAMINIA

LA PRIMA VETTURA ITALIANA DA TURISMO

FORNITA SU RICHIESTA DI FRENI A DISCO SULLE QUATTRO RUOTE