

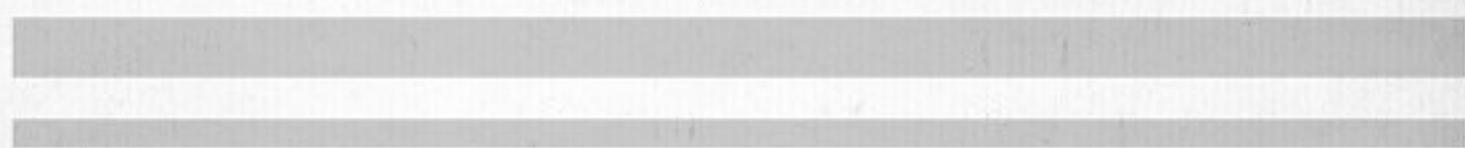




CENTRO

STORICO

FIAT



DICEMBRE 1959

# CHIVASSO

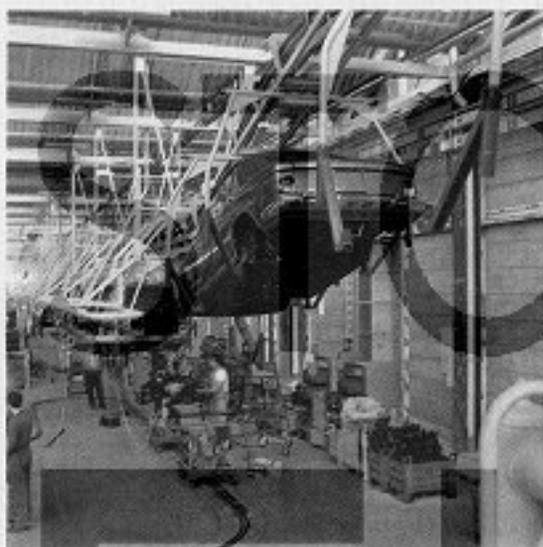
15 GIUGNO 1962

# CENTRO STORICO

# FLAVIA

**D**a Chivasso sono uscite le prime Flavia: il 15 giugno scorso, in attesa dell'inaugurazione ufficiale che avverrà quando gli impianti saranno completati, ha cominciato a entrare in funzione il nuovo stabilimento Lancia di Chivasso. L'avvenimento, sobriamente solennizzato dalla pressione del pulsante che ha messo in moto la prima catena di montaggio, è avvenuto esattamente trenta mesi dopo la posa della prima pietra, avvenuta in un rigido mattino di fine dicembre del 1959. Durante questo periodo, i lavori di edificazione sono proceduti alacremente, le inevitabili difficoltà superate con fermezza; hanno preso forma gli impianti e le attrezzature; sulla fertile piana delimitata a sud dalle colline e dal Po, a nord dalle dolci ondulazioni del Canavese, la nuova casa del lavoro Lancia ha modificato la fisionomia del paesaggio, senza alterarne l'agreste armonia, ma anzi integrandone orizzonti e risorse.

Durante l'arco del due anni e mezzo che ha unito l'avvio alle nuove speranze con la concretezza della realtà di oggi, su queste pagine abbiamo documentato i progressi di Lancia-Chivasso



accennando volta a volta alla crescita dei vari reparti, impianti, servizi. Oggi possiamo finalmente offrire ai nostri Amici le immagini delle prime Flavia uscite dallo stabilimento, promessa di un avvenire fecondo.

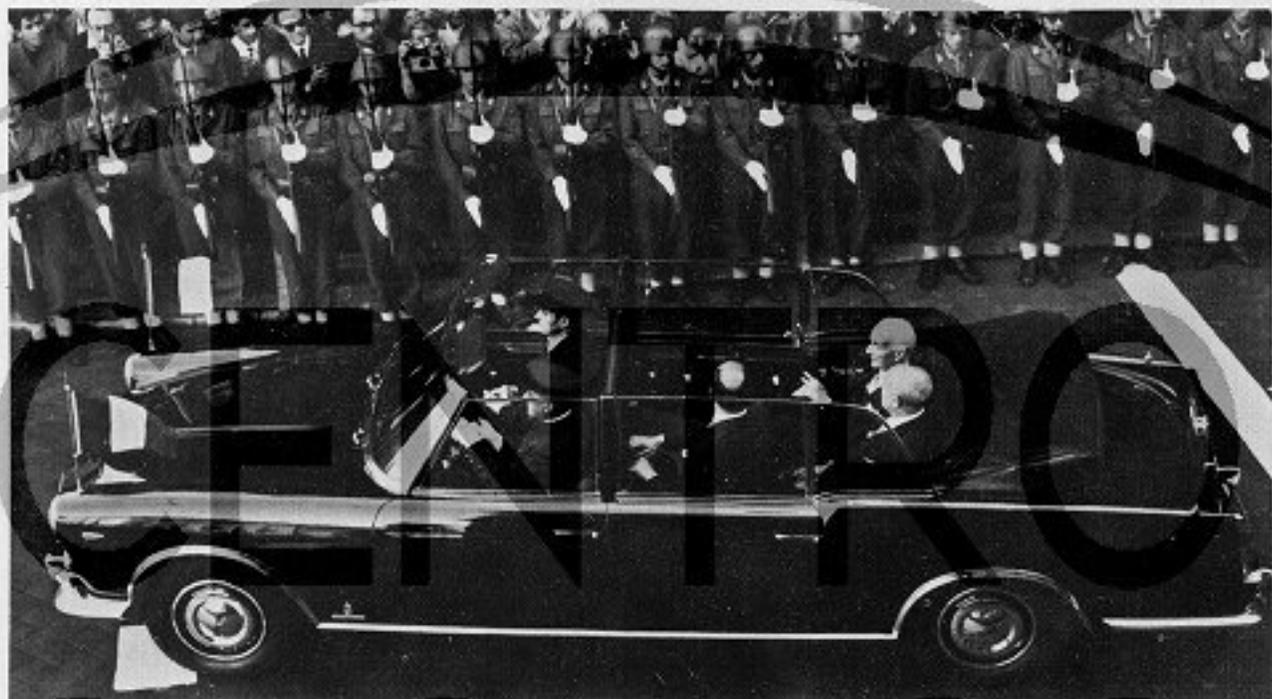
Naturalmente, questo non è che l'inizio. Gli impianti sono ancora lungi dall'essere completati, ci vorranno ancora mesi di lavoro e costante applicazione di energie per arrivare al totale funzionamento e alla piena potenzialità produttiva dello stabilimento. Ma l'importante è che il grande motore si sia messo in moto, che se ne completi il rodaggio: il suo regime andrà man mano aumentando secondo quel processo di crescita che è nell'ordine naturale delle cose. Intanto hanno già cominciato a funzionare il reparto stampaggio lamiere, quelli di verniciatura, di montaggio vetture, la cabina di trasformazione elettrica, la centrale di preparazione vernici, alcuni dei servizi generali. Il primo reparto ad essere stato completato è quello di verniciatura, che è il più moderno d'Europa: la verniciatura delle carrozzerie vi avviene secondo un procedimento nuovissimo, di alta efficienza, del quale daremo in altra occasione una descrizione dettagliata. Il relativo fabbricato, collegato a mezzo di catena aerea con il reparto montaggio, misura 180 metri di lunghezza per 48 di larghezza, ed è all'interno "condizionato" (cioè alimentato con aria lavata e filtrata, immessa in quantità tale da mantenere una leggera sovrappressione) per consentire la totale eliminazione della polvere e assicurare così alle lamiere, preventivamente trattate, una smaltatura perfetta.

Le catene di montaggio sono installate in uno dei due corpi principali dello stabilimento, perpendicolari al reparto verniciatura, ed hanno la lunghezza complessiva di 448 metri e la larghezza di 280 metri. L'ambiente è ad aria condizionata. Una particolarità inedita nella produzione automobilistica è costituita dalla catena di montaggio aerea, all'altezza dell'uomo, anziché scorrente sul pavimento: è infatti questa la posizione che le più recenti teorie sui metodi produttivi considerano la più razionale agli effetti del rendimento umano.

Questi cenni sommari vogliono semplicemente dare un'idea di massima sulla modernità dei nuovi impianti di Chivasso, che costituiscono per noi della Lancia motivo — crediamo — di giustificata fierezza.

Ma ci premeva soprattutto poter dare questa lieta notizia: da Chivasso sono uscite le prime Flavia!





Il Presidente della Repubblica Antonio Segni, accompagnato dal Presidente del Consiglio on. Amintore Fanfani, durante il trasferimento dal palazzo di Montecitorio al Quirinale per l'insediamento ufficiale nella più alta carica dello Stato, a bordo di una delle Lancia Flaminia speciali appositamente allestite per la Presidenza della Repubblica.



**LANCIA BOLZANO**  
**25° ANNIVERSARIO**  
**DELLA FONDAZIONE**

L'8 luglio scorso, in occasione dei 25 anni di fondazione dello stabilimento di Bolzano, il Vice-Presidente della Lancia, Dr. Ing. Carlo Pesenti, il Direttore generale Prof. Guido Calbani e l'Ing. Giuseppe Albricci, Direttore dello stabilimento, hanno presenziato alla cerimonia celebrativa. Dopo un breve discorso tenuto dal Prof. Calbani, sono state consegnate medaglie ricordo ai dipendenti ancora in servizio dal 1937, anno dell'inaugurazione.

# ARRIVEDERCI A ROMA



# CENTRO STORICO

Il 21, 22 e 23 settembre 1962 si terrà a Roma la terza riunione dei Soci del "LANCIA HI. FI.". A quasi due anni dal primo incontro degli amici della Lancia, a Biella, e dopo la grandiosa riunione di Torino del '61, in occasione delle celebrazioni centenarie, gli "HI. FI." sono dunque cordialmente invitati a trovarsi tutti insieme per la terza volta. Nel frattempo, il nostro ideale sodalizio si è ancora ingrandito, è diventato un piccolo esercito: più di tremila nomi conta oggi lo schedario del "LANCIA HI. FI." a dimostrazione dell'attaccamento e della costante fedeltà a una bandiera che non crediamo abbia nel mondo altri eguali.

E siccome saremo in molti, la Presidenza del "LANCIA HI. FI." ha creduto che la sede più adatta e solenne per questa terza riunione non potesse essere che Roma, in un periodo particolarmente favorevole al soggiorno in una città che oltretutto ricorda con le sue strade antiche i nomi di tanti modelli Lancia del passato e del presente. Per ora, ci limitiamo ad annunciare la riunione. Altri dettagli verranno tempestivamente comunicati a tutti i soci dalla Segreteria, che da tempo è al lavoro per predisporre l'organizzazione, che ci auguriamo possa riuscire pari alla consistenza numerica e alla forza ideale del "LANCIA HI. FI."

Carra Aprilia nel prendere  
congiata ti porgo un reverente  
saluto, Il tuo nome glorioso ha  
saputo imporsi nelle più  
grandi metropoli merito  
di un Grande pioniere  
sempre vivo ma sempre vivo  
il suo nome rimane in noi.  
gli artefici di questo grande  
complesso augurano e aspettano  
che la sorella che sta per  
sorgere dia altra tanta gloria  
e maggior comprensione per  
il bene di tutti

# Aprilia

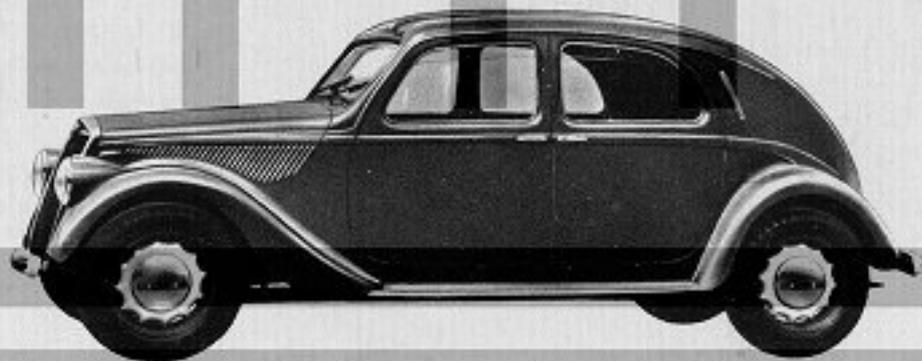
FERRUCCIO BERNABÒ

Questo capitolo della storia della Lancia è dedicato all'Aprilia, uno dei più classici modelli usciti dalle officine di Via Monginevro, una delle vetture che maggiormente hanno contribuito all'evoluzione tecnica dell'automobile. Ma a parte questo, il ricordo dell'Aprilia è più che mai legato al nome di Vincenzo Lancia, essendo stata l'ultima delle sue leggendarie creazioni: se ne era appena iniziata la produzione che il cuore del fondatore della Lancia cessava improvvisamente di battere, il mattino del 15 febbraio 1937.

Lo studio dell'Aprilia, uno dei capisaldi della produzione Lancia, venne iniziato verso la fine del 1934.

A quell'epoca il mercato automobilistico aveva una fisionomia ben diversa dall'attuale; le Case costruttrici, quando decidevano di costruire un nuovo modello, non si basavano sulla non ancora conosciuta scienza delle indagini di mercato: tenevano vagamente conto delle indicazioni fornite dagli agenti di vendita e molto della moda corrente. Non così Vincenzo Lancia, che da più di venticinque anni era uso andare contro corrente, affidandosi alla sua infallibile intuizione e a quel senso quasi mistico dell'automobile che lo aveva indotto a uscire con vetture d'avanguardia come la Theta, la Trikappa, la Lambda, l'Augusta.

Quando Lancia cominciò a pensare all'Aprilia, l'Augusta era in piena produzione e godeva di larghissimo successo; ma in un certo senso si trattava di un modello di concessione classica, e l'uomo non aveva dimenticato i fasti della Lambda. Pensava, con piena ragione, che il



250

MINISTERO DELLE CORPORAZIONI

Ufficio delle Proprietà Industriali

Attestato di Privativa per Modello di Fabbrica

n. 12688

Si esprime negli attestati di privativa industriale per disegni e modelli di fabbrica di questo Ufficio le date registrative successive in deposito depositate, nei termini stabiliti dalla legge, al Deposito della Direzione Provinciale di Torino.

nel giorno... anno... del mese di... 19... 19... 19... 19...

da... Lancia & Co. Fabbrica Automobili-Torino-S.p.A.

a Torino

per ottenere una privativa per un modello di fabbrica designato con titolo:

LA PRIMAVERA, AUTOMOBILE CON MOTORE AUTOMATICO.

La privativa ha la durata di anni due a decorrere dal... 1936... data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del Regno, salvo i casi di estensione e rinnovazione previsti dalla legge.

Si prescrive affinché non possano che il modello abbia carattere esclusivo della legge per la privativa nei limiti ed effetti, e non ristretto dalla stessa privativa del merito e della novità di cui.

Torino, li... 9 GEN. 1936

IL DIRETTORE  
F. Prino

Per informazioni di questo attestato privativo, si rivolga presso l'Ufficio di Direzione Provinciale di Torino, Direzione Provinciale di Torino.

12688

Il brevetto del 9 gennaio 1936 della scocca portante dell'Aprilia, di cui vediamo la versione iniziale, poi modificata prima di entrare in produzione.



pubblico avrebbe gradito una macchina rivoluzionaria, ardita, ancora una volta anticonvenzionale.

In questi anni, direttore generale della Lancia era l'Ing. Manlio Gracco, direttore tecnico l'Ing. Giuseppe Baggi, direttore d'officina il sig. Alghisi; il cav. Battista Falchetto per la parte generale dei veicoli, Giuseppe Sola e Verga per i motori, dirigevano l'ufficio esperienze, cui collaborava l'ottimo collaudatore Gismondi. Vincenzo Lancia, dunque, dopo aver esposto le sue idee ai più stretti collaboratori, ordinò di iniziare lo studio di una vettura leggera, aerodinamica (era il tempo in cui si cominciava a prendere in considerazione l'importanza della forma, ma con molta timidezza, nel giustificato timore di non essere capiti dal pubblico), con un motore di cilindrata intermedia tra quella dell'Augusta (circa 1.200 cmc) e il litro e mezzo.

Il desiderio di Lancia era di realizzare una macchina in grado di fornire prestazioni medie superiori, con potenza relativamente limitata. Perciò grande ripresa, stabilità e maneggevolezza quali doti fondamentali; berlina a cinque posti, peso non superiore ai 900 chilogrammi forma aerodinamica come direttive di massima.

Nell'inverno '34-'35, l'equipe dell'ufficio tecnico cominciò a disegnare il motore, sempre del tipo a V stretto, su quattro cilindri, ma con forma sferica delle camere di scoppio, ottenuta con una speciale distribuzione brevettata. La cilindrata fu di 1.351 cmc (diametro e corsa mm 72 x 83).

Qualche mese più tardi il motore era al banco, dove Sola lo mise a punto ottenendo eccellenti risultati: 8,22 CV per litro a 1.000 giri, corrispondenti a 47,8 CV a 4.300 giri/minuto. Il monoblocco era in alluminio con canne di ghisa, riportate.

Intanto, Falchetto preparava la vettura. Aveva preso contatto con il laboratorio di ricerche aerodinamiche del Politecnico di Torino, e si era reso conto che soprattutto la forma della coda aveva un'importanza determinante ai fini dello scorrimento dei filetti fluidi. Falchetto, dunque, mentre preparava i piani dell'autotelaio — conservando il classico avantreno Lancia a moltoni racchiusi in foderi verticali integranti gli ammortizzatori, e studiando per le ruote posteriori l'inedito sistema di cui diremo più avanti — si gettò con entusiasmo a disegnare la forma della nuova vettura, poi a eseguire il modellino in plastilina e finalmente il "mascherone" in legno.

Quando Lancia vide il risultato, trovò che il raccordo tra il tetto e le fiancate aveva un raggio esagerato, e lo fece ridurre, in modo da dare al

padiglione un'impressione di maggiore piatezza. Il disegno primitivo della carrozzeria aveva anche una coda lunghissima, forse razionale dal punto di vista aerodinamico, ma non troppo accettabile sul piano estetico. Finalmente approvata la forma, e risolti alcuni problemi relativi alle cerniere delle porte (come sull'Augusta, era stata adottata la soluzione delle quattro porte senza montante intermedio), la scocca-campione e i disegni vennero passati all'officina per l'attrezzatura della produzione.

La scocca venne studiata in modo da risultare la più leggera possibile; i fianchetti del motore erano conformati in modo da servire anche come passaggi-ruota, ed il cofano, in alluminio, si limitava alla parte superiore, a guisa di coperchio (come più tardi fu universalmente adottato). Le lamiere furono considerevolmente ridotte in spessore, rispetto alla tecnica corrente: otto decimi per i rivestimenti e 12 decimi per gli elementi della struttura portante. Alla prova di cedimento torsionale, il valore del cedimento stesso risultò di soli 10 primi di grado.

Racconta Battista Falchetto che per constatare se con gli spessori ridotti delle lamiere non si sarebbero riscontrate deformazioni permanenti, la prima scocca completa, appoggiata in corrispondenza degli assi delle ruote, venne progressivamente caricata, nella zona centrale, fino ad avvertire lo "strappo" di un punto elettrico di saldatura. Il peso raggiunto in questa prova fu di 4500 chili. Controllata minuziosamente la scocca, non venne riscontrata alcuna deformazione permanente, tanto che la stessa scocca venne poi completata di ogni organo meccanico e diventò la prima vettura d'esperienza per tutte le prove su strada.

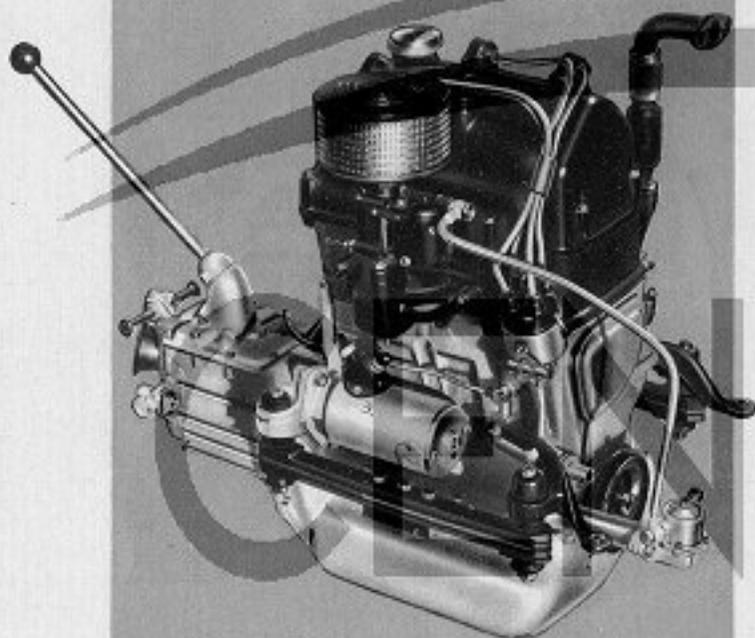
Come si accennava prima, Lancia si era detto propenso a realizzare una sospensione a quattro ruote indipendenti, rendendosi conto che, con il previsto basso peso della vettura e il ridotto valore dell'interasse, ne sarebbero derivati sicuri vantaggi per la stabilità e l'aderenza.

Il tipo di retrotreno messo a punto per l'Aprilia era abbastanza complesso, comprendendo il propulsore fisso, i semiassi oscillanti per mezzo di bracci mobili alle estremità di due barre trasversali lavoranti per torsione e protette da un tubo, una molla a balestra trasversale fissata nella parte centrale alla scatola del propulsore mediante un supporto elastico snodato. Le due estremità della balestra erano collegate, per mezzo di tiranti di fune metallica, alla parte mediana dei bracci mobili sostenenti i mozzi delle ruote. Ciascuna barra di torsione aveva le due estremità



L'Aprilia oltre la berlina normale, venne carrozzata in numerose varianti tra cui il coupé aerodinamico realizzato da Pininfarina nel 1937 (sotto).





cilindriche provviste di scanalature longitudinali e di dentini. Una delle estremità era calettata in apposito alloggiamento fissato al propulsore, l'altra all'estremità del rispettivo braccio mobile. In tal modo, quando il braccio mobile oscillava in conseguenza dello scuotimento verticale della ruota, la barra di torsione reagiva elasticamente opponendo una resistenza al movimento della ruota, con effetto torsionale proporzionale all'escursione della ruota stessa. Il sistema era completato da due ammortizzatori del tipo Houdaille. Per ridurre ulteriormente il peso delle masse non sospese, i freni posteriori vennero montati, anziché sulle ruote, sugli alberi del gruppo propulsore, all'uscita di questo: una soluzione che verrà molto più tardi adottata sulla più spinta tecnica da corsa. Altro interessante perfezionamento della sospensione anteriore dell'Aprilia era costituito da un alimentatore di olio, inizialmente automatico e poi comandato a mano, che assicurava il costante rifornimento del liquido ai due elementi della sospensione.

La messa a punto del complesso retrotreno dell'Aprilia fu molto laboriosa, specialmente a causa di una difficoltà. Dopo le prime prove su strada, era stata definita una precisa flessibilità dei due elementi elastici (barre di torsione e balestra); senonché fu riscontrato che, dovendo mettere in moto la vettura in salita e su fondo sconnesso, veniva a mancare la sufficiente aderenza di una

delle ruote motrici. Occorreva quindi aumentare la flessibilità per il movimento di ogni ruota singola, ma conservare invariata quella per l'oscillazione parallela. L'inconveniente fu eliminato con l'adozione di una balestra ad altissima flessibilità, articolata nel suo appoggio centrale al propulsore, e riducendo il diametro delle aste di torsione. Le prove su strada dell'Aprilia si protrassero dall'autunno del 1935 alla fine di giugno dell'anno successivo, ma Vincenzo Lancia non vi prese mai parte, contrariamente alle sue abitudini. Completamente impegnato a risolvere alcuni grossi problemi del motore "RO-RO" per autocarro, non gli rimaneva tempo di dedicarsi alla nuova vettura come forse avrebbe desiderato. Doveva limitarsi ad ascoltare le relazioni che gli facevano i suoi collaboratori, che del resto godevano della più completa fiducia del capo, a discutere i dettagli, a disporre modifiche.

Finalmente, una sera di prima estate, dovendo il giorno dopo recarsi a Bologna, diede ordine che di buon mattino passassero a prenderlo a casa con il prototipo, ormai pressoché definitivo, dell'Aprilia. Dovevano esserci Gismondi, Verga e Tacchini (addetto al reparto collaudi).

Non volle prendere in mano il volante, che lasciò al fido "Vigin" Gismondi. Seduto accanto, Lancia se ne rimase quasi sempre silenzioso, assorto: aprì bocca soltanto per notare che la velocità della vettura era eccessiva (sfiorava i 130) e per rilevare



alcuni dettagli che non gli sembravano riusciti. Gli altri tre erano sulle spine, e giunti a Bologna, mentre Lancia sbrigava i suoi affari, apparivano alquanto depressi, non sapevano capacitarsi della freddezza di *monsù* Lancia. Al ritorno, durante una sosta per rifornimento a Voghera, Vincenzo Lancia prese il volante, e guidò veloce fino alle porte di Torino. A un tratto, in vista della città, sollevò le mani guardando fisso davanti a sé. Disse: «Che macchina magnifica!». Ai compagni di viaggio si inumidirono gli occhi.

Alla vettura vennero poi apportate alcune modifiche, tra cui la riduzione della velocità massima a 125 orari. Lancia non salì più sull'Aprilia che nell'autunno inoltrato, per un viaggio a Genova. Subito dopo, il modello venne deliberato e fu impostata la prima commessa.

Ma Vincenzo Lancia non ebbe più il tempo di vederne uscire dalla catena di montaggio il primo esemplare. All'alba del 15 febbraio 1937, chiudevà gli occhi, improvvisamente. Non aveva ancora 56 anni.

L'Aprilia costituì di quest'uomo geniale, creatore di automobili leggendarie e di un'industria che onora l'Italia, una specie di testamento spirituale: una macchina che sembrava assommare le tradizioni dell'azienda e le virtù di Vincenzo Lancia. Quando comparvero le prime Aprilia, i tecnici le accolsero con scetticismo, e la gente le guardava passare sorpresa di quella linea audace, difficile

«da capire». Ma l'Aprilia non tardò a diventare la regina della strada, scattante, stabilissima, con una terza che arrivava agli 85. Appena i clienti sportivi la impiegarono in corsa, non ebbero rivali nella classe 1500.

E rimase modernissima, sempre richiesta, fino al 1950. Dopo la prima serie, nel 1939 il motore fu portato a 1486 cmc (74,61 x 85) e la potenza a 48 CV, ma soltanto per elevarne ancora la coppia ai bassi e medi regimi, cioè l'elasticità e l'accelerazione. Venne costruita anche nella versione autotelaio, su cui i carrozzieri realizzarono fuoriserie di gran classe.

Il giorno 22 ottobre 1949, dentro al baule dell'ultima Aprilia uscita dalla linea di via Monginevro, venne trovato un biglietto, vergato da mano anonima inesperta di lettere, ma tanto più genuina e toccante. C'era scritto:

«Cara Aprilia, nel prendere commiato ti porgo un reverente saluto. Il tuo nome glorioso ha saputo imporsi nelle più grandi Metropoli, merito di un Grande pioniere scomparso ma sempre vivo il suo nome in noi. Gli artefici di questo grande complesso augurano e aspettano che la sorella che sta per sorgere dia altra tanta gloria e maggior comprensione per il bene di tutti.»

Nessuna automobile al mondo, crediamo, ebbe mai commiato più commovente dagli operai che la costruirono. Ma forse nessuna automobile come l'Aprilia lo meritò.

FERRUCCIO BERNABÒ

# PARCHEGGIO

A

## MONTECITORIO

In tanti anni di giornalismo parlamentare mi è capitato di descrivere tutto di Palazzo Montecitorio e della omonima piazza: dalla grande aula che con i suoi 1090 metri quadrati è quasi il doppio della Scala di Milano, al balcone centrale dove ora si espone la bandiera nei giorni di seduta, ma da qui, poco più di cent'anni fa, venivano estratti i numeri del lotto dinanzi al popolino romano dalla lingua salata e pepata che ad ogni numero gridava commenti non del tutto castigati; dall'obelisco di Psammetico II che fu portato al centro della piazza l'anno della Rivoluzione francese e che è uno dei sette obelischi originali di Roma perché gli altri sei sono "adulterati", al lucernario da cui piove nell'aula una luce verde d'acquario; dal campanone che sovrasta il Palazzo berniniano e che suona soltanto una volta ogni sette anni quando il Presidente della Repubblica giura fedeltà alla Costituzione, alla "buvette" dove, contrariamente a ciò che si pensa, le consumazioni si pagano come in qualunque bar aziendale. Senza continuare nella elencazione ripeto che credevo d'aver descritto tutto, ciò che è interessante e ciò che è soltanto curioso, il necessario e anche il superfluo. Invece, qualcosa sfugge sempre, e a me era sfuggito finora il parcheggio di Piazza Montecitorio, il parcheggio degli Onorevoli.

Un parcheggio è un parcheggio, d'accordo, ma questo merita di essere descritto perché è un punto di sosta obbligata della politica italiana.

Cominciamo intanto col precisare che è un "parcheggio riservato" con relativo cartello ammonitore, uno di quelli che fanno fremere di televisivo orrore l'amico Gregoretti il quale, alla maniera degli anarchici di un tempo, dove trova



l'autorità vede il diavolo, e poi lo prende in giro erigendo in tal modo un monumento indiretto allo spirito liberale di quella stessa autorità che sa star bene al giuoco.

Ma che questo parcheggio sia riservato non è poi un gran privilegio; anzi, quasi quasi è un pedaggio perché espone i nostri deputati a tutta una serie di inconvenienti, non ultimo quello di essere fatalmente bloccati dai postulanti che si piazzano davanti alla macchina e attendono pazienti, magari appoggiati confidenzialmente ad essa, che la seduta finisca e che il "Nostro", anzi il "Loro", esca dal Palazzo. Quasi ogni macchina è così piantonata e quando i postulanti sono più d'uno, è addirittura circondata.

Ma questi sono i pazienti, quelli che attendono per ore. Vi sono invece gli impazienti che, stanchi d'attendere, scrivono quello che reclamano su un pezzo di carta, lo infilano sotto il tergicristallo e se ne vanno contenti. Uno di questi impazienti ha avuto la pazienza di compiere questa funzione per una settimana intera. Poi l'ha persa. Ha scritto una parolaccia, l'ha infilata e se ne è andato.

Un espediente diabolico è quello a cui ricorse anni fa un vecchietto un po' svanito che voleva gli dessero la pensione di guerra perché in un film molto popolare sulla "15-18" aveva fatto la comparsa ed era morto sul campo. Adocchiò la macchina più vistosa pensando che ad essa dovesse corrispondere un deputato altrettanto vistoso e, manovrando per linee interne, sgonfiò una gomma. Poi attese. Dopo un paio d'ore, ecco il deputato il quale si accorge della gomma a terra. Il vecchietto è pronto ad offrire i suoi servizi, si dà un gran da fare, è commovente. All'ultimo bullone il colpo: « Onorevole, mi può far avere la pensione di guerra? ». E giù la storia della sua morte sul campo. Qualche settimana dopo riprovò con un'altra macchina, ma fu pescato. Lo ricoverarono in un nosocomio.

Gli autisti dei deputati sono i protagonisti di primo piano del parcheggio di Montecitorio. Si può dire che quello sia il loro domicilio abituale tante sono le ore che vi trascorrono. Per trascorrerle meglio fanno gruppo formando una specie di parlamentino che tiene quotidianamente le sue sedute a latere di quello vero. Tutti vestiti di scuro, sono dignitosissimi. Della vita politica sanno tutto. Leggono i giornali di tutte le tendenze. Hanno, beati loro, idee chiare. Non fanno che discutere. La malattia politica dei loro onorevoli datori di

lavoro gli si è attaccata come se fosse morbillo e lì, sulla piazza, si battono con la stessa passione con cui i titolari delle automobili che essi guidano si battono nell'aula.

L'autista di Togliatti, l'autista di Nenni, l'autista di Moro, l'autista di Michelini, l'autista di Covelli, l'autista di Malagodi, sono qualcuno. Essi godono di riflesso dell'autorevolezza dei rispettivi leader. Debbono sempre stare molto attenti quando parlano perché si potrebbe pensare che ciò che dicono l'hanno sentito dire poco prima dal signore del divano di dietro. Sono ormai talmente investiti della parte che fra loro si chiamano col nome dei rispettivi "grandi". Hanno uno spirito di corpo così accentuato che farebbero bene a formare un Sindacato degli Autisti degli Uomini Politici (S.A.U.P.). Sarebbe un Sindacato influente nel nostro Paese dove l'influenza si diparte dal centro e si estende a raggiera per ampio spazio. Potrebbe esserne presidente onorario quell'ex autista di Togliatti che fu costretto a lasciare il servizio avendo vinto un mucchio di milioni. Per il parcheggio di Montecitorio fu quello un avvenimento fra i più clamorosi. Staccherà? Non staccherà? La domanda, s'intende, implicava problemi ideologici rilevanti trattandosi dell'autista marxista del leader marxista. Si parlò a lungo del rapporto fra capitale (i milioni vinti) e lavoro. Staccò. Togliatti in persona quando si presentò a Piazza Montecitorio con un nuovo autista dovette spiegare ai giornalisti come si giustificava quella decisione.

— E a manovre come andiamo?

— Beh, non ne parliamo. Non hanno tempo per le manovre con la macchina. Arrivano e scendono.

— E la macchina?

— La mettiamo a posto noi.

Le risposte sono di uno dei custodi del parcheggio il quale, a quest'ora, dopo anni di confidenza con quasi tutti i deputati, dovrebbe, a dir poco, essere diventato Presidente dell'A.C.I. Eppure c'è chi lo pensa sul serio tanto è vero che giungono lettere di raccomandazioni perfino a loro. « Lei che ha le chiavi del cuore dei nostri onorevoli — dice una di queste lettere — potrebbe favorirmi, ecc., ecc.? ».

« Macché chiavi der core, dotto' — fa il custode che mi mostra la lettera — so' le chiavi delle macchine, queste! ».

JADER JACOBELLI

I fasti e la gloria della Scuola di Cavalleria di Pinerolo sono legati al nome di un giovane ufficiale che agli albori del secolo rivoluzionò la tecnica dell'equitazione.



## Federico Caprilli, genio della CAVALLERIA

Fra i tanti disastri di cui è responsabile l'8 settembre del '43, bisogna metterci anche la fine della Scuola di Cavalleria di Pinerolo. È stato un colpo duro, specialmente morale, per la cittadina piemontese che ancora oggi non può darsi pace di aver perso davvero la sua Scuola.

Per dar subito la misura di cos'era questa Scuola d'Applicazione di Cavalleria che per quasi un secolo ebbe sede a Pinerolo (era stata fondata nel 1823 da Carlo Felice e assegnata al castello di Venaria, poi trasferita a Pinerolo nel 1849), dirò che si potrebbe paragonarla ad una Oxford o ad una Cambridge dell'equitazione.

Naturale, quindi, il dolore e il risentimento dei pinerolesi, anche se ormai non si facevano più alcuna illusione, ben sapendo che la cavalleria strategica era finita da un pezzo, e perciò la Scuola, o presto o tardi, avrebbe dovuto chiudere i battenti. Mai pensavano, però, che avrebbero dovuto vederla occupata a tradimento e saccheggiata dai tedeschi, i quali la liquidarono su due piedi, sfasciando in poche ore quello che era stato costruito in un secolo. Adesso in quella grande caserma, già intitolata al Principe Amedeo e poi al generale Dardano Fenulli, che fu sede del comando della Scuola d'Applicazione, vi è adesso il Presidio, la Scuola del Servizio Veterinario militare, e il I reggimento blindato Nizza Cavalleria.

L'eredità del cavallo di carne e d'ossa è stata presa dagli altri cavalli, meglio conosciuti come Hp. Strano destino delle cose; può sembrare un'ironia, invece è la semplice, logica conseguenza del mutare dei tempi e del progresso. Fatto sta che oggi nelle stalle e nei depositi vi sono autoblindle e carri armati; non molti, qualcosa come un campionario, ma ci sono.

Tutta la caserma, quell'enorme quadrilatero, quelle immense camerate, le palestre, i cortili sono come una grande nave in disarmo. Esteriormente il suo volto non è cambiato; è rimasto immutato nel tempo, come era cinquanta e forse cento anni fa, ma è dentro, è il silenzio, il vuoto, l'immobilità di oggi, che allora non c'erano.

Vicino all'ingresso c'è una targa d'ottone: "Museo della Cavalleria". Per ora è appena agli inizi, come mi ha spiegato il colonnello Grimaldi facendomi visitare le sale del Circolo della Cavalleria, piene di cimeli storici, trofei preziosi, coppe d'oro e d'argento salvate per miracolo dal saccheggio.

«Questo materiale — dice il colonnello — è il primo nucleo del Museo; il resto verrà poco alla volta, con pazienza, sappiamo già dove andarlo a cercare. L'importante era di ricevere la lettera del ministero che autorizzasse l'istituzione del Museo a Pinerolo; ormai siamo tranquilli, l'abbiamo ricevuta e possiamo andare avanti.»

NON RISTARE



CAVALLEGGERI  
DI TREVISO



SCUOLA D'APPLICAZIONE DI  
PINEROLO



LANCIERI DI AOSTA



CAVALLEGGERI  
DI ROMA



CAVALLEGGERI  
DI ALESSANDRIA



PIEMONTE REALE CAVALLERIA



CAVALLEGGERI  
DI CATANIA



CAVALLEGGERI  
DI MONFERRATO



CAVALLEGGERI DI VICENZA



CAVALLEGGERI  
DI PALERMO



CAVALLEGGERI GUIDE



NIZZA CAVALLERIA



CAVALLEGGERI DI PADOVA



LANCIERI VITTORIO EMANUELE II



CAVALLEGGERI DI LODI



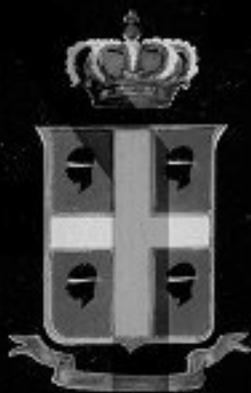
LANCIERI DI NOVARA



CAVALLEGGERI DI FOGGIA



CAVALLEGGERI DI AQUILA



SQUADRONI SARDI



LANCIERI DI FIRENZE



CAVALLEGGERI DI LUCCA



CAVALLEGGERI DI UMBERTO I



LANCIERI DI  
MONTEBELLO



GENOVA CAVALLERIA



LANCIERI  
DI MILANO



SAVOIA  
CAVALLERIA



CAVALLEGGERI  
DI CASERTA



LANCIERI  
DI VERCELLI



LANCIERI  
DI MANTOVA



CAVALLEGGERI DI PIACENZA



CAVALLEGGERI  
DI SALUZZO

Il colonnello Grimaldi è uno dei pochissimi ufficiali rimasti del Nizza Cavalleria, quando il reggimento era ancora "a cavallo", e conserva il culto della sua Arma; lo si sente nella voce e lo si legge negli occhi, quando ne parla. Curerà l'ordinamento del Museo con amore e competenza. Per ospitarlo, nessuna città è più degna ed ha più meriti di Pinerolo, dove fu creata la prima cavalleria del primo esercito italiano, e dove, quasi cento anni dopo, si formarono quegli ufficiali del reggimento Savoia Cavalleria comandato dal colonnello Bettoni, che il 24 agosto 1942, a Isbuscenki sul Don, caricarono il nemico. Fu l'ultima carica di cavalleria della storia.

Circa duecento metri dietro la caserma, c'è il famoso maneggio intitolato al capitano Federico Caprilli. Fu costruito nel 1910 in cemento armato, e ancora adesso rimane la più grandiosa costruzione del genere esistente in Europa. Appartiene al demanio; serve come palestra d'allenamento a qualche ufficiale o a qualche privato; negli scorsi anni ha ospitato anche manifestazioni ippiche, ma si capisce dal suo aspetto che è in disuso o quasi. Caprilli è popolarissimo, ancora oggi, a Pinerolo. Lo considerano una gloria cittadina come la Scuola, nella quale fu istruttore dal 1904 al 1907. In pratica, sono due glorie che si fondono l'una nell'altra e diventano una cosa unica, perché il periodo aureo della Scuola corrisponde con il momento di maggior celebrità di Caprilli, e si deve a lui se il nome di Pinerolo divenne famoso in tutto il mondo, e se 33 nazioni vi mandarono i loro ufficiali a frequentare il corso d'Applicazione di cavalleria.

Nell'ambiente ippico, Caprilli è considerato una pietra miliare, un personaggio storico, leggendario. Era livornese; temperamento esuberante, pieno di vita. A vent'anni, appena nominato sottotenente del Piemonte Cavalleria, incominciò subito a collezionare punizioni e arresti per "intemperanze giovanili". Più tardi, ufficiale brillantissimo, classico tipo del cavaliere romantico fine secolo, sovente a corto di quattrini, ma che faceva perder volentieri la testa alle donne maritate e da maritare, fu protagonista di alcuni episodi galanti, per non dire incidenti, piuttosto clamorosi, di cui si parlò in tutti i salotti dell'epoca. I bene informati dicono che furono due gentildonne, tra le più in vista nell'alta società, a farne maggiormente le spese.

Prima delle donne, però, il cavallo fu lo scopo e il fine della vita di Caprilli. Per lui, più che una passione, fu un'idea fissa, quasi una lucida pazzia.

Da quando l'uomo ha incominciato a cavalcare, e sembra che questo sia avvenuto al tempo degli Assiro-Babilonesi, con tutti i sistemi di equitazione che si sono susseguiti nel corso dei secoli, nessuno ha mai capito quale fosse quello giusto, e nessuno ha mai ottenuto dal cavallo quello che ottenne Caprilli con il suo metodo.

Pare impossibile, ma mi assicurano che è così. Ci voleva Caprilli per scoprire e dimostrare che tutta l'equitazione, fino allora, era stata un errore, che bisognava rifare tutto da capo, che la vecchia tradizione costringeva il cavallo a movimenti non naturali, dolorosi, ineleganti, che urtavano la sua sensibilità, lo innervosivano e gli impedivano di dare completamente il rendimento che la prodigiosa



FEDERICO  
CIRCOLO  
DELLA  
CAVALLERIA



elasticità e la robustezza della sua complessione potevano invece consentire.

Caprilli, in definitiva, non fece altro che armonizzare i movimenti del cavaliere con quelli del cavallo, lasciando a quest'ultimo tutto lo slancio, la grazia, l'eleganza e la forza che madre natura gli aveva dato, senza tormentarlo continuamente con il morso. Una cosa, insomma, semplicissima, una specie di uovo di Colombo, come è il destino di tante invenzioni, dopo che qualcuno le ha inventate.

Prima di essere ufficialmente riconosciuto e adottato, il metodo di Caprilli trovò aspri avversari proprio nell'ambiente militare, tradizionalista per natura. Alla fine lo adottarono tutti, in tutto il mondo civile. Per rappresentare Caprilli con un termine ora di moda, si potrebbe dire che, ai suoi tempi, fu il mattatore dell'equitazione mondiale.

Quando nel Concorso ippico torinese del 1902 saltò con estrema facilità e disinvoltura un ostacolo di due metri e otto centimetri di altezza, battendo tutti i primati e superando di oltre mezzo metro in un solo colpo i migliori salti che la vecchia scuola, faticosamente, con mille contorsioni e atteggiamenti da gladiatore era, fino allora, riuscita a fare, si gridò al miracolo, qualcosa di simile a quello che avvenne sei anni dopo per il volo di Delagrangé. Come tutte le imprese eccezionali, anche quel salto ha una storia un po' curiosa e non molto nota. Caprilli non lo effettuò durante la gara ufficiale del concorso ippico in cui, anzi, fu inaspettatamente

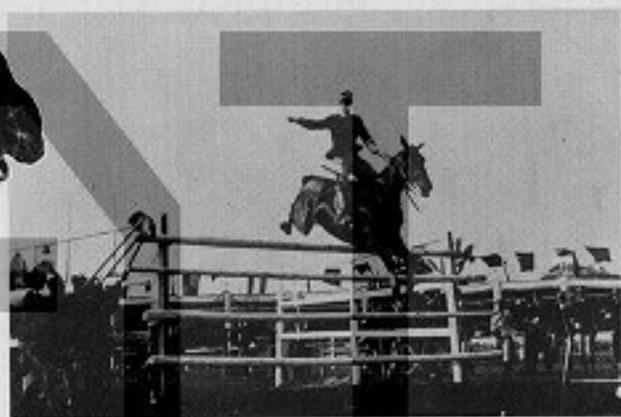
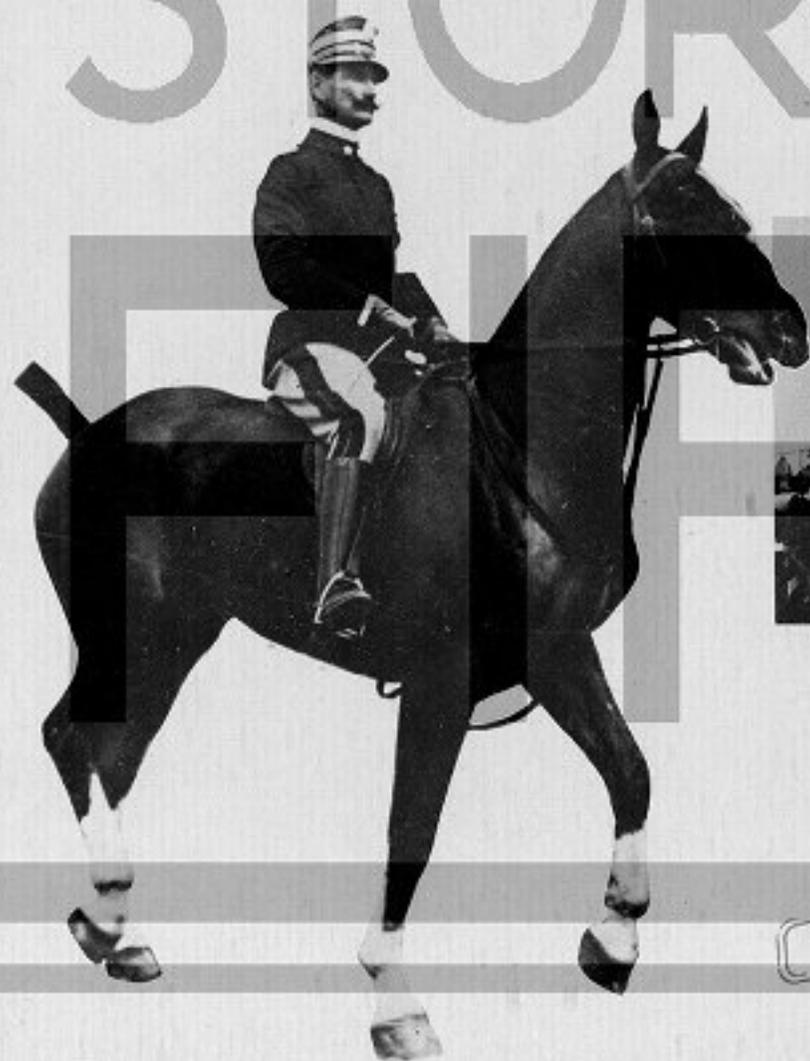
battuto da un francese. A gara finita, deluso per la sconfitta e sapendo che il suo cavallo poteva senza difficoltà saltare i due metri, lanciò una sfida a chi si sentiva di superare, in tre tentativi, tale altezza. La posta era di 500 lire; tutt'altro che poco, a quei tempi.

Nessuno raccolse la sfida. Si fece allora avanti il sottotenente Ubertalli il quale, unicamente per dar modo all'amico Caprilli di tentare la prova, l'accettò, ma sussurrandogli nell'orecchio: «Però le 500 lire non te le dò.» Al primo tentativo, infatti, Caprilli passò netto di slancio sull'ostacolo; Ubertalli, invece non riuscì.

Dopo aver insegnato a tutti come si doveva cavalcare, Caprilli scomparve all'improvviso, a soli 39 anni, per un banalissimo incidente; quelle cose che sembrano impossibili, e invece succedono. Era andato un pomeriggio al maneggio Gallina di Torino, in via Colli angolo corso Montevicchio; sembrava melanconico, nervoso, pallido. Salì su un cavallo che aveva fama di essere un po' bizzarro; disse che sarebbe tornato subito. Fece due giri intorno al maneggio, poi puntò verso la piazza d'armi, che allora era la zona della Crocetta.

Non tornò più; tornò il cavallo, solo. Lui, lo trovarono rantolante, insanguinato, con la testa fracassata. Era il 5 dicembre 1907; morì la mattina dopo senza aver ripreso i sensi, e nessuno seppe mai cosa gli era accaduto.

VITTORIO MAZZONIS



MUSEO  
DELLA  
CAVALLERIA

# UOMINI DELLA LANCIA

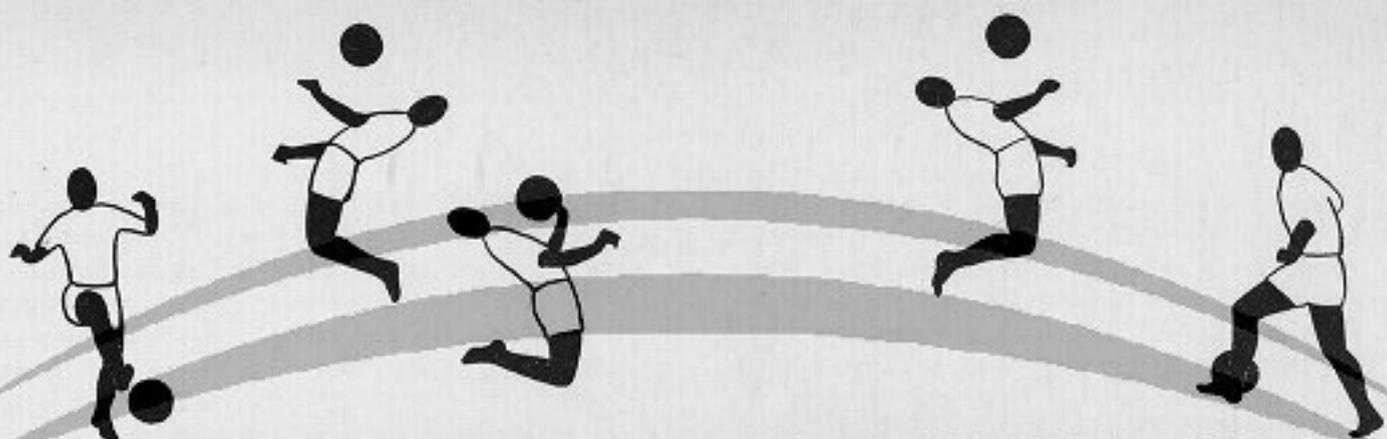


Il Dr. Ing. Carlo Pesenti, vice presidente della Lancia, è stato recentemente nominato dal Capo dello Stato, Cavaliere del Lavoro. Nato ad Alzano Lombardo nel 1907, l'Ing. Pesenti conseguì nel 1933 la laurea in Ingegneria meccanica industriale presso il Politecnico di Milano. Entrato in un'importante società cementifera, ne percorse i vari gradi gerarchici fino a diventarne Amministratore Delegato e Direttore generale. Oltre a vari incarichi di alta responsabilità in altre società, dal 1958 è vice presidente della Lancia alla quale con inesausta passione e con profonda competenza, ha dato nuovo fervido impulso. Fa inoltre parte di associazioni e comitati nazionali ed internazionali di carattere tecnico, economico e scientifico; è membro delegato del Governo italiano presso l'Organizzazione di Cooperazione e di Sviluppo Economico per il settore prodotti diversi.

Con decreto del Presidente della Repubblica, il cav. Francesco Ferro, Direttore Approvvigionamenti dello stabilimento Lancia di Torino, è stato insignito della "Stella al Merito del Lavoro". Nato a Torino nel 1904, il cav. Ferro è uno dei più anziani collaboratori della Lancia, essendovi entrato a far parte nel settembre del 1916, e percorrendovi tutti i gradi con brillantissimo stato di servizio: da apprendista impiegato, ad addetto ai solleciti materiali, a capo servizio Approvvigionamenti materiali, fino a Direttore degli Approvvigionamenti, carica che ricopre dal 1950. È insignito della medaglia d'oro per la fedeltà al lavoro ed è Cavaliere al merito della Repubblica.

Della "Stella al Merito del Lavoro" è stato insignito anche il signor Francesco Olivero, capo officina reparto meccanica dello stabilimento Lancia di Bolzano. Il signor Olivero, nato a Marene (provincia di Cuneo) nel 1901, fa parte della Lancia dal 1925. Cominciò la carriera come operaio qualificato tornitore; nel 1937 aveva già mansioni di capo lavorazione officina meccanica, nel 1942 era capo officina. L'anno successivo venne trasferito a Bolzano e subito dopo promosso alla prima categoria impiegati tecnici. Attualmente è a capo dell'officina lavorazione ingranaggi, uno dei posti di particolare responsabilità.





# IL CALCIO, I MOTORI E NOI

NINO NUTRIZIO

Il Brasile parafrasando la celebre battuta di Petrolini, potrebbe dire: a me mi hanno rovinato Amarildo e Garrincha. Se non vi fossero stati quei due ragazzini, di 23 e 25 anni rispettivamente, l'età media della squadra, campione del mondo per la seconda volta consecutiva, avrebbe superato i 31 anni. Così, invece, scende a 29 virgola qualche cosa, che è pur sempre una rispettabile e veneranda età per della gente che ha dimostrato di essere, di gran lunga e senza possibilità di contestazione, almeno per ora, la più forte di tutti i continenti. Qualcuno ha detto: però non hanno incontrato l'Italia. Non facciamo scherzi. Questo articolo non ha alcuna intenzione di essere umoristico. Il Brasile si è battuto contro quattro scuole: quella americana (Messico), quella danubiana due volte (Cecoslovacchia), quella latina (Spagna) e quella anglosassone (Inghilterra). Ha sempre vinto. Un'unica volta i panzer cecoslovacchi erano riusciti a fermare la macchina da gol carioca, sia pure dopo aver mezzo massacrato il più grande e famoso giocatore del mondo, Edson Harantes Do Nascimento detto Pelé; si sono però trovati in finale e lì, con un secco e perentorio 3-1, i Brasiliani hanno ristabilito le distanze e hanno ridimensionato le ambizioni. Da noi dicono: ma la Cecoslovacchia aveva pareggiato a San Siro con le riserve dell'Inter. Bubbolo per chi crede alle amichevoli precampionato. Anche il Benfica l'avevamo visto a Milano. Ma chi l'ha rivisto in televisione, nella finale della Coppa dei Campioni, ha esclamato:

a San Siro baravano. Quelli erano i loro bisnonni. Quasi trent'anni di media, un anzianissimo come Nilton Santos che ha addirittura 37 anni, una carriera internazionale che per taluni dura da più di dodici anni. Come si spiega la vittoria del Brasile? I critici faziosi affermano: la tattica, lo schieramento difensivo, il cosiddetto 4-2-4. Ed è una falsità, perché si pretende di spiegare il tutto esaminando un solo aspetto della squadra, secondo una figura retorica che applicata al discorso si chiama sinecdoche. La tattica, lo schieramento difensivo, il 4-2-4 sono una parte del Brasile: ma dove mettiamo la caratteristica nettamente superiore a tutte le altre, cioè la assoluta, inconfondibile, inimitabile, irraggiungibile tecnica individuale? Perché trascurare di proposito che tutti i dieci giocatori che compongono la squadra, il portiere fa ruolo a sé, sanno far fare al pallone dei veri e propri discorsi, mentre nelle altre squadre vi sono uomini, che si pretendono illustri e famosi, i quali dal pallone riescono al massimo ad ottenere degli incomprensibili balbettamenti? Quando un giocatore brasiliano ha il pallone praticamente lo sequestra. Riesce a fare in modo che la squadra avversaria per lunghi periodi sia costretta a rincorrerlo affannosamente, senza riuscire neppure a sfiorarlo. In quelle fasi gli avversari del Brasile, colti dall'orgasmo, compiono sforzi e fatiche che alla lunga sconteranno duramente. Oltre alla tecnica individuale, portata a perfezioni non superabili, spicca e brilla l'insieme della squadra. Sempre gli stessi uomini, che giocano



insieme da anni, preparati allo stesso modo, abituati a pensare in maniera univoca, convinti che il calcio consente tutto a chi abbia capito che anche i problemi più difficili si risolvono con la triangolazione. Perciò i personalismi sono ridotti al minimo, ogni sforzo è stato fatto per rendere efficiente il complesso. Per essere in armonia con la rivista che ci ospita, diremo — questa volta a proposito — che si tratta di un motore perfetto, che dopo aver girato in collaudo per migliaia e migliaia di ore, non può riservare sorprese spiacevoli, ma dare soltanto prestazioni positive. Saltiamo agli antipodi e parliamo di noi. Quale è il criterio di composizione della nazionale italiana da decenni, pur sorgendo in questo felice e simpatico paese fabbriche di automobili che godono di meritata fama e di sicuro prestigio in tutto il mondo? Eccovelo spiegato in pochissime parole, con la speranza di essere chiari e persuasivi. Quando si annunciano sul calendario le scadenze della nazionale, i cosiddetti tecnici passano in rassegna il nostro materiale calcistico e ragionano presso a poco così. Se i portieri si possono paragonare a delle valvole di chiusura, essi si fanno portare tutte le valvole di chiusura che si trovano in commercio da noi. Le esaminano una per una — la lunghezza, la molla, il diametro, i profili, i singoli particolari caratteristici — e poi dicono: scegliamo questa valvola, cioè questo portiere. Bene, penserà un tecnico automobilistico, vuol dire che sceglieranno anche la sede adatta per quella valvola. Nossignori. Non c'entra affatto. Per le sedi delle valvole — che potrebbero essere i terzini — si procede con il criterio già accennato. Si esaminano tutte le sedi esistenti. A un tecnico piace di più una, a un secondo tecnico un'altra. Per evitare disaccordi, si scelgono due sedi di valvola diverse, che non hanno nulla a che fare con la valvola che in esse dovrebbe trovare alloggio, cioè il portiere.

Poi i mediani, cioè le bielle. Bella questa biella della Lancia Flaminia! dice uno. Giusto — ribatte l'altro — ma a me piace anche la biella del Maserati. Non vorrai mica negare che è una biella solida, ben costruita, resistentissima. D'accordo? D'accordo. Così un laterale è una biella della Flaminia, l'altro laterale è una biella del Maserati tre litri.

Il lettore di questa rivista ha già mangiato non solo la foglia, ma tutto l'albero. Ha capito, cioè, che il criterio di formazione della nostra squadra nazionale è il più errato che si possa immaginare. È un campionario di pezzi staccati che, messi insieme alla meglio, dovrebbero fornire il miracolo di girare "rotondo", mentre si sa che a questo risultato si arriva con non poche difficoltà anche se tutti i pezzi sono stati espressamente disegnati e costruiti su misura proprio per quel determinato motore. Senza pensare che i pezzi, di acciaio pur durissimo, si modificano a piacere con una fresa, con un trapano, con un colpo di lima. Ma i cervelli umani, le abitudini umane, le presunzioni umane chi riuscirà mai a fresarli a perforarli, a limarli, cioè a ridurli a più miti consigli? Cervelli, abitudini, presunzioni hanno nei confronti dell'acciaio delle tremende caratteristiche. Alla domanda: hai capito? rispondono sì. In realtà, pur avendo capito, non sono convinti che sia giusto ciò che è stato loro detto. E allora in cuor loro, pur promettendo che faranno in un certo modo, si propongono di continuare a comportarsi come hanno sempre fatto. Conclusione: è molto più facile — pur essendo difficilissimo — costruire un motore nuovo di trincea, che non mettere d'accordo cinque, sei, undici cervelli umani che non sempre arrivano individualmente a quattromila giri, ma sono convintissimi di poter girare anche a ottomila collettivamente!

Chiarita la tecnica della formazione, tutto il resto



di quel che succede è una conseguenza logica ed elementare. A nostro avviso, non dovrebbe mai stupire la nazionale che gioca male, che non ingrana, che si spappola, che non resiste. È nella norma che così sia. Si dovrebbe gridare al miracolo quell'unica volta in cui, per puro caso, essa dimostra di funzionare. È un capriccio della fortuna. Anche al lotto e alle lotterie c'è pure qualcuno che vince.

Gli sportivi e purtroppo anche molti giornalisti che vanno per la maggiore, in sede di pronostico e di valutazione, giudicano la squadra in base alla quotazione tecnico-commerciale dei singoli pezzi che sono chiamati a comporla. Se quei pezzi funzionassero come assieme, avremmo magari una formazione capace di compiere illustri imprese. Ma poiché l'assieme non c'è perché non può nascere per caso, ecco che la nostra Italia è sempre un undici raccogliaccio e orecchiante, che si difende tirando calci, che attacca disordinatamente solo quando perde, che talvolta consegue una vittoria perché l'antagonista è talmente miserello che a batterlo basta quasi un'occhiata un po' severa.

Il calcio italiano è privo di uomini pensanti, di dirigenti che sappiano che cos'è il calcio, come lo si pratica, come lo si coltiva, come da esso si ottengono dei risultati apprezzabili. Nel calcio italiano allignano — e sono mantenuti e concimati con stipendi da venti o trenta milioni l'anno — degli "ex piedi" che ai tempi loro seppero eseguire abbastanza bene un tiro, un passaggio, uno stop; ma che mai si distinsero per una attività particolare dei loro emisferi cerebrali. In effetti, il contributo al gioco del calcio da parte di coloro che poi non scendono in campo, deve essere svolto soprattutto nella sfera intellettuale, morale, psicologica. Quindi un selezionatore, un preparatore, un direttore tecnico devono valere per la carica che sono in grado di

trasferire ai loro dipendenti sul piano del convincimento, della persuasione, della emotività, non perché venti o trent'anni fa sapevano effettuare un passaggio o tirare in porta.

Vittorio Pozzo non fu mai un fenomeno: fu soltanto un uomo vero, carico di difetti, scontroso, irascibile, partigiano. Però aveva anche dei pregi: quando si metteva una cosa in testa, giusta o sbagliata che fosse, la portava avanti sino alla

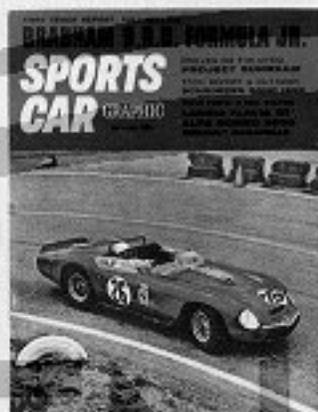


*Ai tempi di Vittorio Pozzo era un'altra cosa...*

conclusione, senza cambiare idea e programma ogni cinque minuti, per il successivo consiglio di questo o di quello. Pozzo era riuscito ad avere ascendente sui suoi uomini e su coloro che gravitavano nel mondo del calcio di allora. Oggi il prestigio, l'ascendente, l'autorevolezza non li ha più nessuno. È importante chi paga di più, chi costa di più, chi riesce a spillare più quattrini, chi dice di voler fare la squadra con tre miliardi piuttosto che con due. Siamo caduti nel più gretto materialismo e per di più manchiamo di intelligenza. Se non si seguiranno strade del tutto nuove e diverse, fra quattro anni in Inghilterra saremo ancora eliminati negli ottavi di finale. Così è avvenuto nel 1950, nel 1954, nel 1958, nel 1962. Vi è una costanza di risultati che consente un pronostico a colpo sicuro.

**NINO NUTRIZIO**





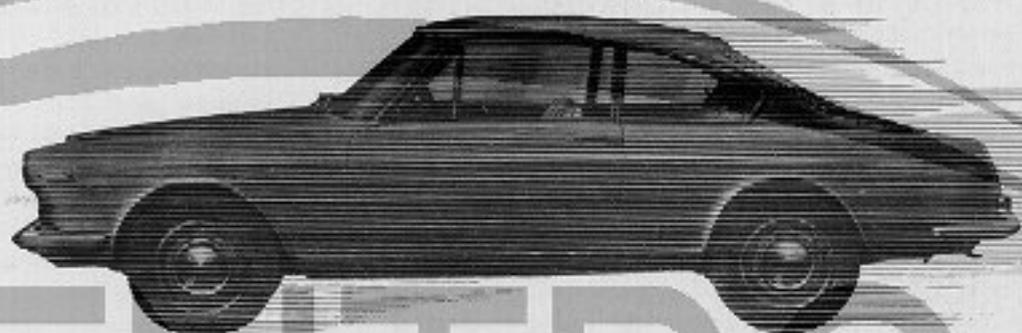
## LA FLAVIA COUPE PININFARINA NELLE IMPRESSIONI

I giornalisti che, durante e dopo l'ultimo Salone di Ginevra, hanno avuto modo di provare il coupé Flavia, se ne sono dichiarati entusiasti, affermando che da una vettura di un litro e mezzo che non vuole avere caratteristiche sportive nel senso tradizionale del termine, ma che trae la sua fisionomia di "grande routière" dal confort, dalla rapidità di accelerazione, dalla maneggevolezza, dalla silenziosità che già hanno reso famosa la berlina normale, mai si sarebbero aspettati così piacevoli sensazioni.

Tra i molti che ne hanno scritto, riportiamo in queste pagine le impressioni del noto giornalista Bernard Cahier e pubblicate sulla rivista americana "Sports Car Graphic" che ce ne ha gentilmente concessa la riproduzione. Balza evidente la soddisfazione, anzi l'entusiasmo del Cahier per le doti rivelate dal coupé Flavia, e ci pare che queste impressioni di guida siano tanto più interessanti in quanto dedicate a un pubblico che, come quello statunitense, ha il palato fine per quanto riguarda le auto di "temperamento" europeo, di fronte all'ampia scelta che è in grado di farne.

Le automobili hanno per l'uomo, se raffrontate alle donne, il vantaggio di potersi legalmente innamorare con più di una di esse allo stesso tempo. Vi sono le attraenti, le imprevedibili, le sontuose, le lussuose al di fuori della vostra portata, le semplici, le simpatiche, le distinte e le classiche. Io vorrei mettere in questa ultima categoria la nuova Lancia Flavia coupé di Pininfarina.

Quando questo elegante coupé a trazione anteriore fu esposto per la prima volta all'ultimo Salone di Torino io scrissi (*Sports Car Graphic* di febbraio) che quest'automobile era nata come un nuovo classico modello che seguiva fedelmente la tradizione dell'immortale Lancia Aurelia Gran Turismo di Pininfarina. Può darsi che io sbagli, ma non sbagliavo quando scrivevo che questa automobile era destinata ad un grande successo. A tutto oggi, infatti, che la produzione di questa vettura sta per iniziare, la Lancia ha ricevuto tante ordinazioni da Clienti che non hanno mai guidato questa automobile, da tenere impegnate le officine del Carrozziere Pininfarina per i prossimi due anni. Non si può certamente parlare in questo caso di produzione di massa. Rimane tuttavia sempre rimarchevole il fatto che così tanti ordini sono stati ricevuti per un'automobile che nessuno ha mai provato. Questo è certamente un meraviglioso omaggio alla qualità dei prodotti Lancia e alle capacità tecniche di Pininfarina. Personalmente non approvo che una fabbrica presenti una nuova automobile molto prima che essa sia pronta per entrare in produzione. La Lancia ha così agito con la Flavia coupé e, nonostante tutta la pubblicità che ricevette quando la vettura fu esposta per la prima volta, io ritengo tuttavia che sia un errore,



## NI DI BERNARD CAHIER SU "SPORTS CAR GRAPHIC"

perché anche la persona più entusiasta può seccarsi di attendere per lunghi mesi la gioia della compagnia di una graziosa ragazza o di guidare l'automobile che ha sognato e che ha scelto. Fortunatamente per la Lancia, il suo tipo di clientela è tale da poter controllare la propria impazienza e, in due parole, ha molto *savoir faire*. Molti sono i proprietari di vetture Lancia che per anni e anni hanno usato lo stesso modello e che sono fermamente convinti che la Lancia non mette in normale produzione una vettura finché essa non è assolutamente sicura ed accuratamente collaudata. La Flavia berlina, l'ultima vettura lanciata prima del coupé, è un classico esempio di questa stessa situazione, dato che essa fu presentata molto prima della sua entrata in produzione, ma si dimostrò poi completamente priva di tutti quei piccoli difetti così comuni nelle nuove vetture.

Io ho dovuto attendere fino al salone di Ginevra, cinque mesi dopo quello di Torino, per vedere i primi due modelli prodotti della Flavia coupé che sta per iniziare ora la sua carriera.

Era uno di quei meravigliosi ultimi giorni di inverno, pulito e freddo, e la campagna che circonda Ginevra con un bell'alternarsi di lunghi rettifili e di colline, era una sede perfetta per il nostro test. La Flavia Pininfarina non appartiene a quel gruppo di appariscenti automobili dall'aria sportiva; essa è elegante e classica nella più pura tradizione di Pininfarina con una particolare assenza di riflessi e di cromature. Le linee sono pulite e armoniose, la sua semplicità di buon gusto dà un innegabile *chic*; essa è inoltre una vettura ben concepita e pratica, tale da soddisfare i desideri delle persone più esigenti che vogliono spazio, confort e sicurezza.

Così come lo stile generale della vettura in sé, tutti questi punti sono stati ben considerati e realizzati con equilibrio. Il parabrezza semi-panoramico terminante con degli stretti montanti dà il massimo della visibilità sia anteriore che laterale, mentre il larghissimo lunotto posteriore segue lo stesso concetto di dare una buona impressione di luminosità allo stesso tetto della vettura. La calandra è molto luminosa e semplice e segue da vicino lo stile di quella della Flavia berlina. La parte posteriore della vettura termina con una leggera inclinazione di richiamo classico, ma non a spese del bagagliaio che è ampio e ben concepito. In paragone con la Flavia berlina l'interasse del coupé di 2.480 mm, è di 170 mm più corto di quello della berlina, e l'altezza massima è di più di 160 mm inferiore, mentre la larghezza rimane invariata e la lunghezza massima è di circa 95 mm più corta. Fabbricata in acciaio e lussuosamente finita, la Flavia coupé è una vettura particolarmente robusta con un peso di 1.120 chilogrammi, senza rifornimenti.

Sotto il cofano, il motore piatto di 1.500 cm<sup>3</sup>, quattro cilindri, raffreddato ad acqua, ha ricevuto delle particolari cure ed eroga ora 90 CV a 5.800 giri al minuto invece dei 78 CV a 5.200 della Flavia berlina. L'aumento di 12 CV è stato reso possibile con l'aggiunta di un secondo carburatore Solex a doppio corpo e ritoccando il profilo dell'albero a camme e delle teste che adesso hanno un rapporto di compressione di 9,3 a 1 invece di 8,3 a 1. Questo aumento di potenza è probabilmente non eccessivamente notevole, ma combinato con una più ridotta sezione maestra ed un miglior coefficiente di resistenza aerodina-

mica rispetto alla berlina, permette delle prestazioni notevolmente superiori.

Tali prestazioni sono state ulteriormente accresciute grazie ad una miglior scelta dei rapporti della scatola del cambio a quattro marce tutte sincronizzate, particolarmente per la terza che ora va a 119 chilometri all'ora, mentre la berlina può arrivare fino a 100. Essendo le sospensioni della Flavia berlina eccellenti, il coupé ha mantenuto le stesse caratteristiche con sospensioni anteriori indipendenti a due bracci oscillanti e balestra trasversale, mentre le sospensioni posteriori sono a balestra longitudinale con assale rigido e barra di reazione trasversale. Non vi è alcun problema per entrare nella Flavia coupé, perché le larghe portiere permettono una facilissima accessibilità.

I sedili rivestiti in pelle sono ben disegnati e molto

in considerazione del fatto che il bagagliaio è di notevoli dimensioni. La finizione è di alta classe e l'interno è rifinito con un semplice ma lussuoso gusto.

Guidando la Flavia coupé per la prima volta, non vi sono problemi dato che ci si trova subito a proprio agio. Finalmente siamo confortevolmente seduti con un'eccellente posizione di guida, una meravigliosa scatola del cambio e un motore che risponde in modo dolce e efficace. Questo motore non è aggressivo, ma i risultati, anche dopo aver registrato i dati di accelerazione, che accertai in un secondo tempo, confermarono che l'auto-vettura non è certo priva di scatto.

Guidando in città, il motore si rivela estremamente docile ed elastico e pertanto si può camminare in quarta a 1.000 giri a 29 km/h per parec-



confortevoli e la posizione di guida è eccellente anche per le persone più alte, cosa che non sempre si riscontra nelle vetture italiane. La visibilità è meravigliosa verso l'avanti, verso i lati e a tergo e la leva del cambio è ben piazzata e facilissima da usarsi. Il piacevole cruscotto che comprende un contagiri è ben studiato e la strumentazione è di facilissima lettura. Esso è in plastica nera antiriflettente nella parte superiore e in mogano nella parte centrale, con i bordi imbottiti inferiormente per sicurezza. Come ho già detto, i sedili anteriori sono molto confortevoli e completamente regolabili, mentre la parte posteriore della vettura può facilmente ospitare due persone adulte per dei viaggi corti, specialmente se i sedili anteriori non sono spinti completamente indietro. La Flavia coupé, perciò, è una vera 4 posti, e questa particolarità è molto interessante, specialmente

chiaro tempo. All'eccesso opposto la vettura, aiutata da un ben equilibrato rapporto del cambio, risponde prontamente anche quando si usa il cambio al massimo di giri, ossia al regime di 5.800 giri. La prima arriva fino a 46 km/h, la seconda fino a 78 km/h e la terza a 119 km/h.

Durante la prova di velocità massima ho registrato una velocità reale di 172 km/h, circa 24 km in più della berlina ed anche a questa velocità il rumore del motore rimase assolutamente accettabile. Durante la prova d'accelerazione ho registrato i seguenti tempi che ritengo debbano considerarsi eccellenti in considerazione del peso e della potenza della vettura:

da 0 a 50 km/h = 4" 8/10; da 0 a 70 km/h = 8";  
da 0 a 80 km/h = 10" 4/10; da 0 a 100 km/h =  
15" - 14" 8/10; da 0 a 120 km/h = 17" 6/10; da  
0 a 130 km/h = 25"; da 0 a 140 km/h = 29" 8/10;

da 0 a 160 km/h = 43" 8/10; 400 metri = 18" 4/10.  
Chilometro partenza da fermo = 36" e 35" 8/10.  
Nonostante molte partenze forzate la frizione non diede mai disturbi. Durante la prova di velocità massima e poi nelle montagne io ho abusato dei freni, ma in nessun momento i freni a disco Dunlop diedero il minimo segno di cattivo funzionamento. Le frenate furono sempre fatte in perfetta linea diritta e senza bloccaggio delle ruote. I freni a disco sono azionati da un servo-freno e la pressione del piede rimane contenuta in limiti minimi. Dopo aver spinto la Flavia coupé velocemente per una strada con rapide e lunghe curve nelle quali la vettura rimase graniticamente stabile e reagì in modo del tutto sicuro, la portai in un percorso di montagna attraverso le difficili condizioni di una strada tortuosa con molti *tournequets*, alcuni dei

bile, e mai egli diede segni di nervosismo dimostrando o che io non stavo andando abbastanza forte o che la vettura è veramente priva di pericolose sollecitazioni che possono essere causa d'allarme specialmente per il passeggero. Devo dire che la Flavia coupé mi ha sorpreso per le sue prestazioni generali, per le medie che si possono ottenere senza assolutamente accorgersene e, cosa apprezzabile più di ogni altra, la facilità ed il confort con il quale si può fare del turismo veloce. È possibile rendersene conto per il fatto che si può andare dove si vuole per tutto il tempo che si vuole senza sentirsi stanchi, ed anzi con una sottile sensazione di gioia di guidare. E questa è precisamente una delle particolarità che rendono la Lancia Flavia coupé una vettura sportiva così desiderabile.



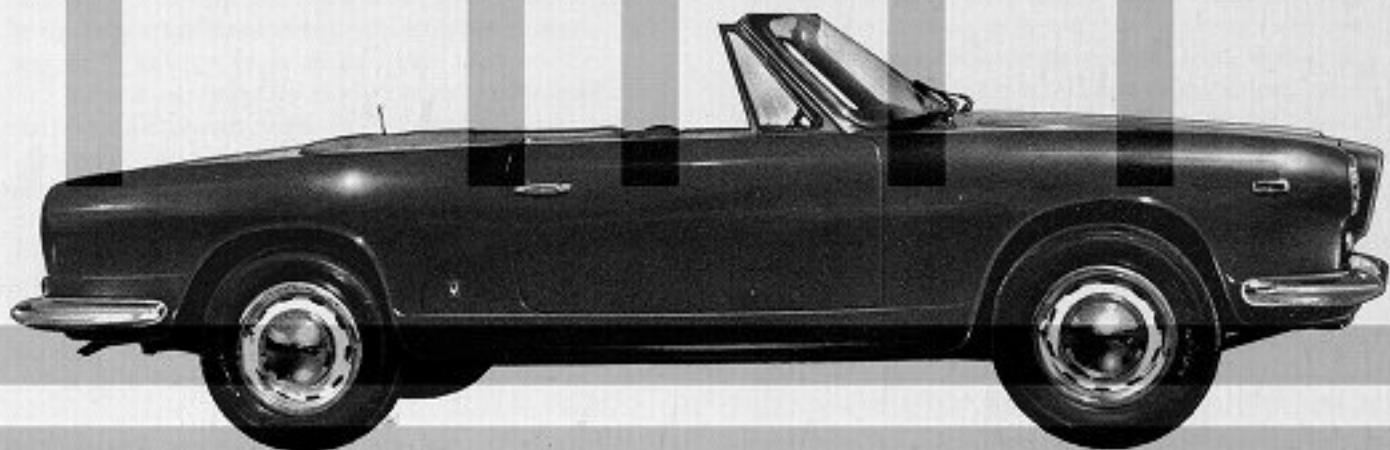
quali coperti di ghiaccio. Anche qui, pur spingendola al massimo, la vettura reagì in modo brillante e in nessun momento né io né il passeggero provammo un senso di insicurezza o di scomodità. Così come tutte le vetture a trazione anteriore, la Flavia ha una pronunciata tendenza sottosterzante, ma questo non è un problema poiché si ha modo di impostare la curva, con quella sufficiente riserva di potenza sotto il piede che io ho sempre trovato grazie ai buoni rapporti della scatola del cambio, l'eccellente coppia massima del motore e la perfetta aderenza di questi meravigliosi pneumatici Michelin X.

Conducendo la vettura in curva, si avverte un leggero coricamento, ma in nessun momento il passeggero, un collaudatore della Lancia, ebbe bisogno di reggersi alla maniglia, il che è una sicura indicazione della stabilità dell'automobile,

Elegante, ben fatta, confortevole, spaziosa con delle prestazioni ben al di sopra della media dei nostri standard europei, la Flavia coupé è una macchina particolarmente desiderabile, e che mi ha profondamente impressionato. Io ho goduto di ogni momento che l'ho guidata e penso che essa sia un felice compromesso fra una veloce ma rumorosa vettura da competizione e il miglior tipo di vettura da Gran turismo; tutti coloro che hanno ordinato questa vettura certamente non ne saranno disillusi. Mi spiace di non riuscire a trovare altre cose da criticare in questa vettura, ma credo proprio che i difetti siano molto pochi. Quello di cui ho bisogno ora è di un aumento di stipendio da Sports Car Graphic, così da poterne comprare una, dato che mi è piaciuta così tanto.

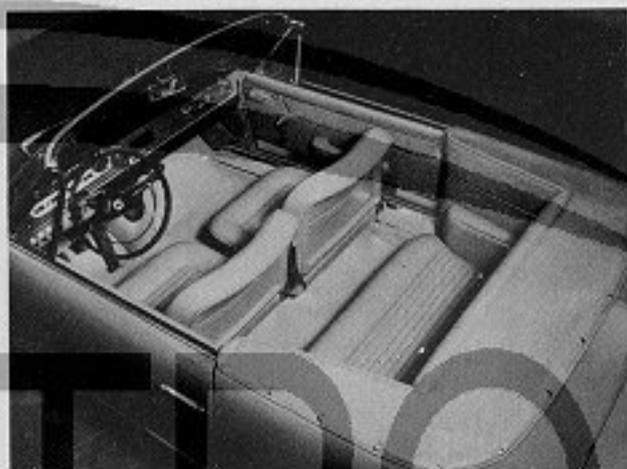
**BERNARD CAHIER**

FELICITÀ  
ALL'ARIA  
CON LA  
FLAVIA



# A APERTA

# CONVERTIBILE



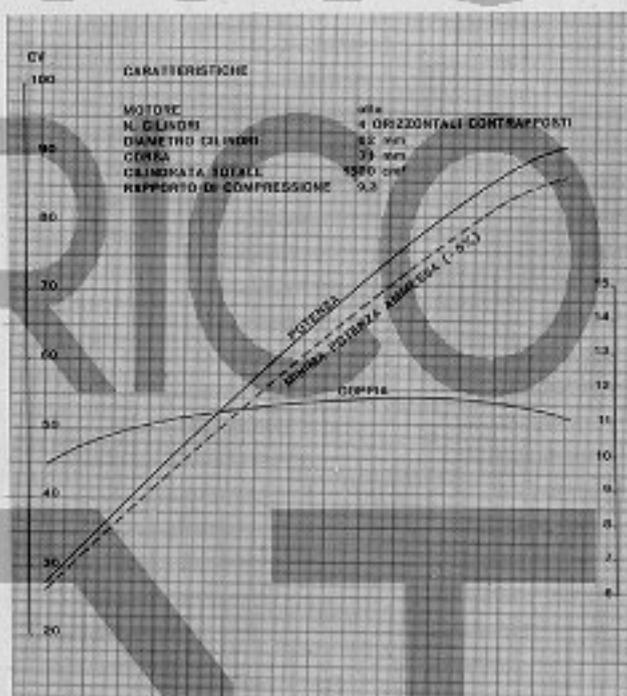
La Flavia Convertibile, il nuovo modello a quattro posti carrozzato da Vignale, è stata presentata per la prima volta nel marzo scorso al Salone dell'Automobile di Ginevra.

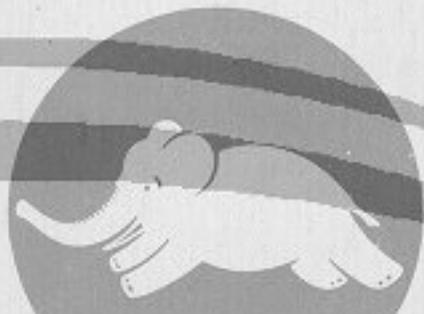
In quell'occasione, favorevolissimi erano stati i giudizi su questa carrozzeria, estremamente sobria, signorile, con parte frontale che prontamente si richiama alla fisionomia della Flavia berlina di serie, con le sue fiancate di purissimo disegno, con il portabagagli ampio internamente ma assai compatto. E poi per la classe delle finizioni interne, per la cura dei dettagli e della scelta degli accessori.

A mantice abbassato, che scompare completamente nell'apposito vano dietro i sedili posteriori, la linea della Flavia Convertibile ha un'allure sportiva molto moderna; chiusa, nulla perde in estetica e in eleganza, conservando un'ampia luminosità grazie alle generose dimensioni del lunotto posteriore.

Dal punto di vista meccanico, la Convertibile ha le stesse caratteristiche della versione Coupé: passo accorciato a mm 2480, motore a due carburatori erogante la potenza di 90 CV effettivi, comando del cambio a leva centrale. In virtù del peso ridotto e dei generosi cavalli disponibili la vettura offre prestazioni assai interessanti, un'accelerazione prontissima, una velocità massima di circa 170 chilometri orari.

La vettura ideale, insomma, per il gran turismo veloce e sicuro, per le lunghe galoppate accarezzati dal sole e dal vento della corsa, ma quotidianamente fedele amica delle nostre necessità di lavoro, silenziosa, maneggevole nel traffico, economica nell'uso come la berlina.





# Hi. Fi. Assi



Come avevamo a suo tempo annunciato, si è costituita in seno al "Lancia Hi. Fi." una sezione "Hi. Fi. Assi". Il suo scopo è di riunire i campioni del passato che - come suona l'apposito regolamento - «abbiano contribuito in maniera essenziale alla gloria sportiva della Lancia».

A questa specie di "aristocrazia dello sport" raccolta sotto i colori della Lancia (e simbolizzata dall'elefantino, che fu appunto il distintivo della squadra piloti, in anni non lontani) hanno già aderito alcuni nomi di fama mondiale.

Essi sono: Giovanni Bracco, Luigi Chiron, J. Manuel Fangio, Carlo Pintacuda, Piero Taruffi, Gigi Villorosi.

Come si vede, il primo nucleo dell' "Hi. Fi. Assi" raggruppa piloti di statura mondiale, che, se per ipotesi dovessero ritrovarsi tutti assieme a gareggiare su un circuito, darebbero vita a un Gran Premio di eccezionale interesse...

Per questa volta, ci limitiamo a pubblicare i nomi prescelti dalla apposita commissione tra le molte domande di adesione già pervenute. Altri elenchi seguiranno, e gli appassionati vi potranno riconoscere alcuni non dimenticati protagonisti di lontane e vicine vittorie della Lancia.



Giovanni Bracco

Luigi Chiron

J. Manuel Fangio

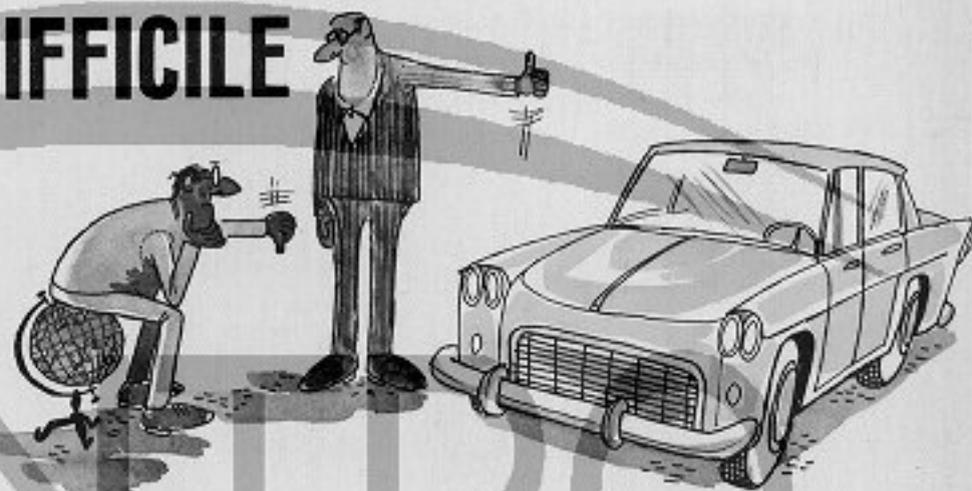
Carlo Pintacuda

Piero Taruffi

Gigi Villorosi



# UN MESTIERE DIFFICILE



di Carlo Mariani

*Convocazione dal direttore, urgente. « Mio caro, l'automobile interessa sempre più, tutti ne seguono le vicende, è un fatto importantissimo nella vita moderna. Non è d'accordo? Bene, mi fa piacere che lei venga nel mio ordine di idee ».*

*Bontà sua, direttore; sono solo quindici anni che sostengo una simile tesi. « ... quindi bisogna trattare l'argomento spessissimo, anche tutti i giorni, tutto quello che si può sapere. Soprattutto le novità, mi raccomando: la gente vuol sapere quali macchine stiano per uscire, come saranno fatte, quanto costeranno, insomma tutto. Naturalmente dobbiamo arrivare prima degli altri, sempre. E fotografie, molte fotografie, anche dei particolari. Nessuna preoccupazione nessun vincolo, noi non siamo legati a questo o a quello. Intesi? Cominciamo subito, allora ».*

*Un gioco da bambini, direttore. Quando decidono di varare un nuovo modello, le varie Case prima mi telefonano o mandano rappresentanti qualificati, chiedono se non abbia nulla in contrario, mi sottopongono i progetti; ottenuta la mia alta approvazione, ogni giorno mi informano sull'andamento dei lavori con disegni, fotografie, relazioni, fino all'uscita del prototipo; che io vedo primo nel mondo, ovviamente, per il definitivo pollice dritto o*

*pollice verso. Sarà uno scherzo, pertanto, realizzare i suoi programmi.*

*Convocazione dal direttore, urgente. « Mio caro, mi dispiace dirle che si è messo proprio in una brutta situazione. Qui c'è una lettera del presidente della "Groviera"; dice che le indiscrezioni sulla presunta "Fagiolina", che lei ha voluto per forza pubblicare, hanno bloccato completamente le vendite della "Peretta" causando un danno di circa tre miliardi; e che, è logico, le cose non finiranno qui. Ma come le è venuto in mente, benedetto ragazzo, di andare a toccare inopportuno argomenti tanto delicati? Ne riparleremo più tardi; intanto vada dall'amministratore, che le vuol parlare ».*

*Eccomi, sentiamo quest'altro. « Ah, lei. Ha combinato un guaio grave. Qui c'è una lettera del consigliere delegato della "Groviera"; dice che, in seguito alle indiscrezioni da lei pubblicate, tanto per cominciare viene annullato il contratto di pubblicità che avevamo in corso. Questo significa che noi perdiamo un miliardo e mezzo. Come la vuol mettere, dato che il danno è dovuto esclusivamente alla sua deplorabile iniziativa? Spero si renderà conto di quello che ha fatto ».*

*Dunque, vediamo... I casi sono due: o mi faccio giustizia sommaria da solo, e allora anche con la provocazione*

*grave, le attenuanti generiche, ecc., meno di dieci anni non me li leva nessuno; oppure lascio perdere, accetto una colpa non mia, e magari rifondo anche i danni: quattro miliardi e mezzo a cinquemila lire mensili, in settemila-cinquecento anni il conto è saldato...*

*Riflessioni interrotte, telefona la moglie da casa: « È venuto il capo ufficio stampa della "Groviera". Ha detto di essere stato licenziato in tronco, i suoi capi ritengono sia stato lui a darti le anticipazioni sulla "Fagiolina"; gli hanno anche levato subito l'appartamento mobiliato, che la Casa dà a tutti i dipendenti. Ha annunciato che verrà ad abitare da noi con la moglie e i tre bambini, che vivranno tutti a nostro carico e che si muoveranno soltanto quando tu gli avrai procurato un lavoro almeno pari a quello che dice di aver perduto per colpa tua. Stanno già portando i bagagli. Avevano ragione i miei... ».*

*Sì, è vero, i termini del problema sono un po' meno drammatici di quelli fin qui prospettati; fortunatamente, bisogna aggiungere. Ma di situazioni poco brillanti se ne conoscono ugualmente parecchie. Per esempio, quando qualcun altro spara novità inventate di sana pianta:*

*— ... è una balla, direttore, non è vero niente...*

— Non importa che non sia vero; intanto dovevamo darla anche noi, poi ci sarebbe stato tempo per smentire. Di quello che fa veramente colpo noi non abbiamo mai niente, questo è il fatto!

Oppure:

— Perché solo noi non abbiamo una riga sulle caratteristiche dell'annunciata sei posti PQ 112 Ciz R?

— ... perché le abbiamo anticipate tre settimane fa; sono arrivati tardi gli altri, non noi...

— Non vuol dire, non tutti lo avevano notato; io, per esempio, non l'avevo letto. Bisognava tornare sull'argomento, ecco, invece di dormire.

Ancora un po' meno drammatico, d'accordo; ma a questo punto, le differenze dalla realtà non sono poi tanto grandi. Purtroppo.

Le spine non sono soltanto all'interno, nel giornale. E i rapporti con le Case? Sembra facile, dice un recente slogan pubblicitario di successo. Prendiamo quello che si può definire il problema-base, semplicissimo sulla carta, quanto mai scabroso all'atto pratico. In vista del lancio di un nuovo modello, la Casa X convoca i giornalisti, presenta

«ha annunciato che verrà ad abitare da noi con la moglie...»



... la Casa X convoca i giornalisti, presenta in anteprima la novità, la concede in prova...

in anteprima la novità, la concede in prova permettendo così di conoscerla per tempo; poi impegna tutti a non pubblicar niente prima di una certa data. Qualche volta tutto si svolge secondo i piani prestabiliti, la data viene rispettata senza eccezione. Ma spesso, spessissimo, qualche cosa viene fuori prima della scadenza fissata: o perché qualcuno non tiene fede al patto, oppure perché qualche altro, non compreso nella rosa dei convocati, viene ugualmente in possesso di qualche dato e lo pubblica di corsa.

Che fare, a questo punto? Per la parola data non si deve pubblicar niente prima di quel certo giorno. Ma a sipario sollevato il giornale non sente più ragioni, sostenendo che non ha senso mantenere un segreto che non è più tale, che l'apparire della prima indiscrezione scioglie automaticamente da qualsiasi impegno morale assunto; e che poi ai lettori interessano le notizie e non la romantica fedeltà ad una parola, e che giornalista è quello che informa il prossimo, e via di questo passo. Secondo da quale angolo visivo la si consideri, ciascuna delle due tesi è giusta. Ma bisogna decidere: far contento il giornale e mettersi in urto con la Casa;

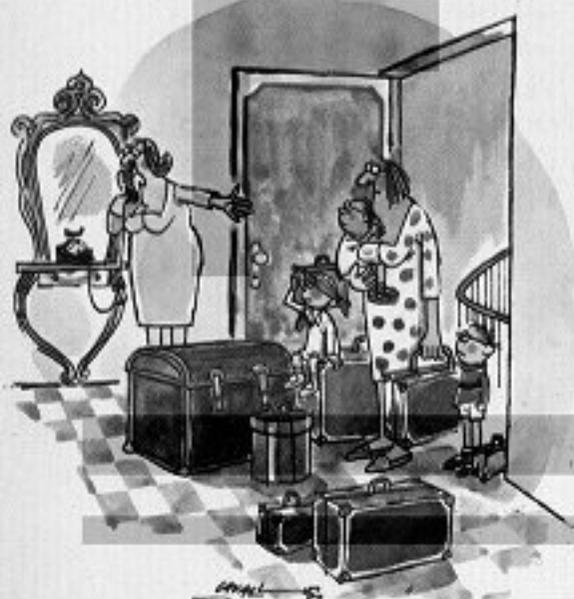
oppure tener fede all'impegno a qualunque costo, ed allora affrontare le comprensibili ire del giornale. Come ci si muove si sbaglia, in definitiva.

Qualche cosa può venir fuori anche nelle occasioni considerate le più tranquille; come i servizi sui Saloni, per esempio, dove le sorprese dovrebbero essere escluse poiché tutto avviene alla luce del sole, tutto è dichiarato, scontato. Eppure, qualche giorno dopo: — ... abbiamo notato con rincrescimento che lei non ha speso una sola parola sulla nostra "Elvira 216", che pure ci sembra meriti...

— Ma è in produzione da trentadue anni, e da ventisette non cambiate neppure un bullone, che cosa volete se ne dica ancora...?

— ... sì, ma è sempre un modello di valore, e poi ne facciamo due milioni di esemplari all'anno, quindi ci pare che una parola...

E che dire delle secche smentite? Circola una voce interessante, una notizia ghiotta; per scrupolo professionale voi ne chiedete conferma ad un alto esponente della Casa interessata, e quello esclude in modo categorico che vi sia il benché minimo fondamento di verità; allora voi non pubblicate niente, e lo-

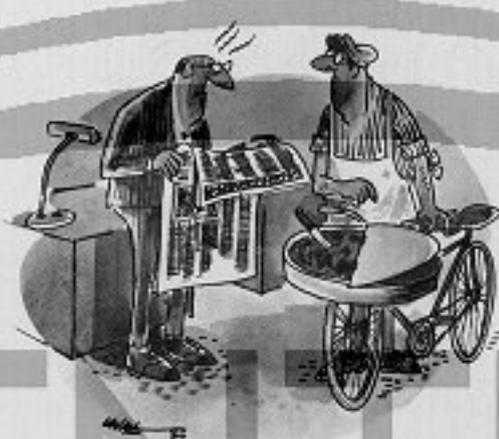


gico; ventiquattr'ore dopo la notizia viene diramata ufficialmente, proprio negli stessi termini prima smentiti, e voi potete vantarvi di aver fatto una magnifica figura da venditore di castagnaccio.

Sì, sembra proprio facile.

Il bello è che questo aspetto pubblico, ufficiale, non è affatto il lato peggiore del mestiere. Quello "privato", personale, è molto più duro da digerire. Credo che la situazione si ripeta identica per tutti i giornalisti specializzati; io, comunque, sconto una specie di condanna a vita, contro la quale è impossibile appellarsi. La sentenza è precisa: sono condannato a sapere tutto, tutto, di tutte le automobili di tutto il mondo, da quando è stata costruita la prima ad oggi, nessun particolare escluso: meccanica, accessori, prezzi, date di cessazione della produzione di ogni modello o del lancio dei nuovi, e così via; ciò vale soprattutto per le vetture di là da venire, quelle che nessuno ha visto mai; la regola si applica in qualunque momento della giornata, in qualunque ambiente, qualunque attività stia occasionalmente svolgendo. Guai se non stessi al gioco, se inducessi qualcuno nel dubbio che no, io non

«ah lei, è quello che scrive di automobili.»



...e voi potete vantarvi di aver fatto una magnifica figura da venditore di castagnaccio.

sappia tutto: sarebbe la fine di un prestigio, rapidissima.

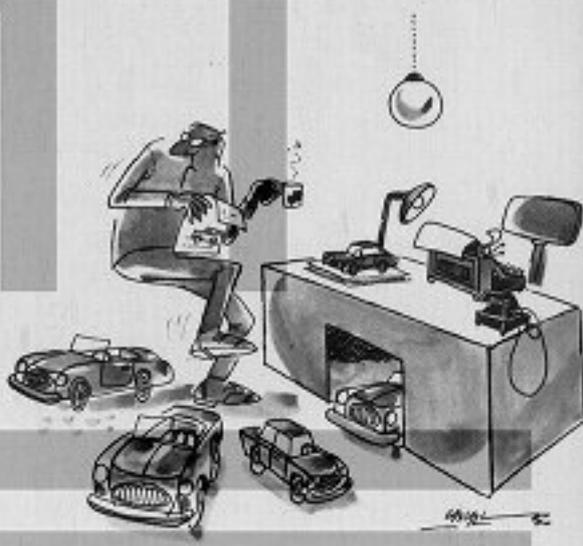
Faccio seguire la sintetica descrizione di quella che può essere una mia giornata in sede. Quando mi sveglio mia moglie mi chiede di lasciarle la macchina, ne avrebbe bisogno per fare delle spese (unico esercizio svolto con solerte costanza dalla dolce metà); rispondo di no, la macchina mi serve, ed allora la giornata si apre con un vivace dibattito sull'automobile, concluso con sentiti accidenti all'indirizzo della medesima. Se la concessione è stata fatta il giorno prima, mia moglie attende il propizio momento del risveglio mattutino per comunicarmi che la macchina deve avere qualche cosa che non va, perché fumava e faceva strani rumori dopo appena quattro chilometri coperti in prima.

Ancora a letto prendo il caffè, che mi viene servito in tazza di ceramica con impressa un'auto antica. Poi, per alcune ore, trovo automobili dappertutto: quelle a pedali dell'amata prole sempre fra i piedi, e automobili come oggetto principale del lavoro che affronto, automobili come oggetto della corrispondenza che debbo sbrigare. Quando, dopo la seconda colazione, esco di casa per andare al circolo a muovermi un po' (duplice funzione: diletto e antipancia) l'automobile mi arriva già fino al mento.

Al circolo comincia la serie degli attacchi esterni diretti. Nello spogliatoio si avvicina un consocio tutto nudo, con fare espansivo: «A' Marià (oppure «A' Carlè»; a Roma è comunque escluso che qualcuno possa essere chiamato con il nome o il cognome intero, almeno l'ultima sillaba deve saltare); a' Marià, lo sai che mi vorrei comprare una "Filippetta 732"?» I termini con cui esprimo il mio interesse alla questione non sono riportabili: ma il consocio non ci fa caso, mai. «Tu la conosci di sicuro, che me ne dici?» Gli faccio notare che la "Filippetta 732" non è ancora uscita, nessuno ne sa niente; ma quello non disarma. Dice che con lui posso parlare tranquillo, le mie informazioni le terrà strette per sé, gli basta sapere alcune cose essenziali, ecc., ecc. Di solito finisce che il consocio mi toglie il saluto: o perché "non gli ho voluto dir niente", o perché gli ho raccontato le prime sciocchezze che mi sono venute in testa e che la realtà di qualche giorno più tardi ha dimostrato clamorosamente inesatte.

Ma dove la vita si fa veramente dura è al giornale. Richiesta-base, la più frequente: «Ho deciso di farmi la tal macchina, mi serve fra tre-quattro

poi, per alcune ore trovo automobili dappertutto...



# LANCIA

giorni. Quanto mi fai di sconto? ». La consegna entro tre-quattro giorni, quando magari per quel modello occorrono dai quattro ai cinque mesi, non viene nemmeno posta in discussione: i termini dipendono da me, è chiaro, quindi non è il caso di parlare al condizionale o di esprimere dubbi. La sola incertezza riguarda lo sconto che io farò; io, non la Casa; questa è tenuta soltanto ad eseguire docilmente gli ordini che da me le verranno impartiti, lo sanno tutti. Non è facile far capire all'interessato che le cose non stanno esattamente nella maniera da lui supposta; spesso non ci riesco affatto, resta solo l'impressione della mia inspiegabile cattiva volontà.

Altra domanda molto comune: « Quando esce la "Lauretta" V serie? Perché io ho la IV serie, capisci, e voglio venderla in tempo ». Legata a stretto filo alla suddetta, e sostenuta da un dito indice puntato contro in segno di decisa accusa, quest'altra: « Due mesi fa ho comprato una "Ludovica" coupé, e adesso esce il tipo modificato: perché non m'hai avvertito? Così mi hai fatto perdere più di trecentomila lire! ». Io, certo, che modifico o sostituisco modelli secondo il mio capriccioso arbitrio, e non mi perito di avvisare in tempo i possessori del tipo precedente. Ma perché sono così cinico ed egoista?

Le domande tecniche, poi, spaventose: « Senti, il diametro dell'ugello del lavaparabrezza della "Virginia 27" è di 0,45 o 0,32 millimetri? »; oppure « Quanto faceva in terza la "Robertina Mark II" con quattro persone a bordo? »; od anche: « La "Marisa" 1.700 del '36 non aveva il volante a tre razze? ». E quelle apprensive: « Ieri ho messo la seconda all'improvviso, andavo a quasi 150 all'ora, e la macchina ha fatto come un grande urlo e quasi si è fermata: c'è da preoccuparsi? ».

Non basta, ci sono le variazioni sul

tema, perché automobile significa anche traffico, e strade, e problemi connessi. « Caro mio, qui non si circola più: non bastano le chiacchiere, bisogna fare qualche cosa! »; lo sguardo severo dice che, senza ombra di dubbio, il principale responsabile della situazione sono proprio io. Sullo stesso tono e nella stessa direzione: « Ma insomma, questo Codice perché non lo fate rispettare? » (non lo fate, si noti bene, e non « non lo fanno »); e « Quand'è che si decideranno ad arrestare tutti i conducenti di autotreni? »; « Ma il senso unico da qui a lì è una pazzia, occorre dirlo con le brutte! », e così di seguito.

A sera raggiungo casa con un disastroso concetto della vita, le automobili che mi escono dagli occhi. « Ti ricordi che dopo cena siamo dai Così per un bridge? ». La prospettiva mi distende: tutti amici, un ambiente tranquillo, una piacevole partita; non importa se le carte, omaggio di una nota Casa costruttrice, recano sul retro la riproduzione di un'auto d'epoca. Ma ci sono anche due facce nuove, mai viste; e una delle due, subito: « Ah, lei è quello che scrive di automobili.

Senta, io ho una "Sergetta" spider del '60, e mi piacerebbe cambiarla con una 5 marce di quest'anno; lei che è nell'ambiente, non potrebbe mica... ». Prima di addormentarci, mia moglie osserva che in casa di amici non ci si comporta come ho fatto io poco prima; e che non è bello vedere con quanto accanimento, si può dire addirittura ferocia, certe volte io giochi contro qualche persona; nemmeno a farlo apposta, si tratta sempre di nuove conoscenze, belle figure ci facciamo: « Non sai proprio più stare con gli altri, occuparti e parlare di quello che interessa la gente normale. Tu, se non si tratta di automobili, non sei mai soddisfatto, questa è la verità! ».

E domani è un altro giorno.

CARLO MARIANI



1



3



6



8

# NEL MONDO



2



4



5

1, Lo stand della Lancia all'International Automobile Show svoltosi al Coliseum di New York dal 21 al 29 aprile. - 2, L'imponente schieramento di modelli Lancia all'ultimo Salone di Ginevra. - 3, All'Esposizione "Italia produce" di Beyrouth. - 4, La nuova grandiosa sede della Commissionaria Carlo Ercole S.p.A. di Roma, inaugurata (5), dal Direttore generale della Lancia Prof. Guido Calbiani, alla cui destra vediamo il Comm. Ercole. - 6, L'alta società di Bruxelles ha partecipato al ricevimento offerto a Zoute, la spiaggia mondana del Belgio, dal Concessionario Lancia Remy Mannes. - 7, A Johannesburg ha cominciato a funzionare un impianto per il montaggio dei modelli Flavia e Appia: di quest'ultima mostriamo il primo esemplare. - 8, Lo stand Lancia alla Fiera di Tripoli. - 9, Flavia e Flaminia esposte alla Fiera di Valencia. - 10, Anche a Bari, la Ditta S.C.A.B., nuova Commissionaria Lancia, ha aperto la sua sede. - 11, Il Cardinale Lercaro ha benedetto i locali della nuova Commissionaria Otello Ferretti & C. di Bologna.



7



9



10



11

# LO SPORT



## BENE LA FLAMINIA AL NÜRBURGRING

Nella severissima corsa delle "12 ore" sul circuito del Nürburgring, per vetture da turismo, le Flaminia hanno conseguito una bella affermazione, conquistando con la coppia Cabella-De Luca la vittoria nella classe da 2000 a 2500 cmc, alla media oraria di 113,9 km/h, e il 2° posto assoluto dietro una vettura

inglese di cilindrata molto superiore. Un'altra Flaminia, condotta da Frescobaldi-Fiorio, che fino alla decima ora era in seconda posizione assoluta, ha realizzato il giro più veloce della sua classe, alla media di 118 chilometri orari. Nella fotografia, appare l'équipe Lancia dopo la conclusione della "12 ore".

**NEI PRIMI SEI MESI DEL 1962: 10 VITTORIE ASSOLUTE - 3 SECONDI**

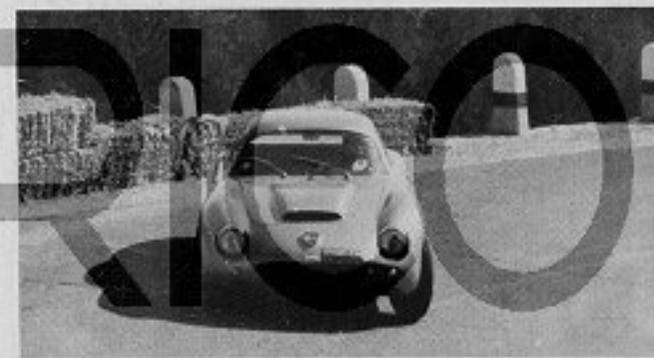


Il 6 maggio scorso, la Flaminia Sport-Zagato pilotata da Frescobaldi e Federico ha vinto, alla media di km/h 91,596, la classe da 2001 a 2500 nella 46ª edizione della classica Targa Florio, che è stata disputata su dieci giri del tortuosissimo e difficile circuito delle Madonie, per complessivi chilometri 720.



Anche quest'anno, le vetture Lancia hanno conseguito lusinghiere affermazioni nella gara di consumo Mobil Economy Run italiano. L'Appia di Simonetta-Molteni, la Flavia di Borghesio-Thellung e la Flaminia di Marsaglia-Bagnasacco (che vediamo nella fotografia qui sopra) hanno vinto nelle rispettive classi percorrendo i seguenti chilometraggi medi per litro di benzina: Appia km 16,81; Flavia km 14,69; Flaminia km 10,37.

Altre vittorie in prove di consumo sono state ottenute dall'Appia nel Mobil Economy Run sudafricano e dalla Flavia in quello libanese.



## ASSOLUTI - 51 VITTORIE DI CLASSE - 18 SECONDI DI CLASSE

Dall'alto: la partenza da Atene dell'Appia di Cabella-Kridikos, vincitori della classe 1150 cmc al Rallye dell'Acropoli; Cesare Fiorio su Flaminia coupé, primo di classe (fino a 3000 turismo) nella Stalavena-Boscochiesanuova e Frescobaldi su Flaminia Sport Zagato vincitore nella classe 2500 G.T.; nella stessa gara in salita si è affermato Bagnasacco su Appia Sport Zagato nella classe fino a 1150. Sotto: la signora Renata Angiolini, al volante dell'Appia, ha vinto nel Rallye dei Rododendri la prova valevole per la Coppa Nazionale della Regolarità.



In alto: la Flaminia Sport Zagato di Piero Frescobaldi, primo assoluto a 103,650 di media nella corsa in salita Alghero-Scala Piccada, valevole per il Trofeo nazionale della montagna. — Sopra: l'austriaco Radler su Appia ha vinto la classe 1150 del 6° Semperit International Rallye; nella stessa manifestazione la Flaminia di Blaimschein si è imposta nella classe oltre 2000.

Nel numero di fine anno daremo un dettagliato resoconto di tutte le affermazioni sportive conseguite dai clienti Lancia.

# P A R I S M O N V I L L A G E

Lo scrittore francese Jean Fayard, premio Goncourt 1931 e collaboratore di numerosi giornali e riviste francesi, tra cui «Le Figaro», «Candide», «La Revue de Paris», ha dettato per la Rivista Lancia queste «impressioni parigine», in cui con tocco leggero, arguto buon gusto e amore per la sua città, ci offre un quadro vivo, romantico e al tempo stesso moderno, della Parigi eterna, universale, la Parigi che tutti abbiamo nel cuore.

L'homme a tendance à voir sous une lumière ensoleillée les paysages habités par ses souvenirs d'enfance. Il retrouve des arcs-en-ciel et des fées là où un passant n'aperçoit qu'une morne préfecture ou un village comme les autres et je voudrais n'être pas trop aveuglé par le sentiment.

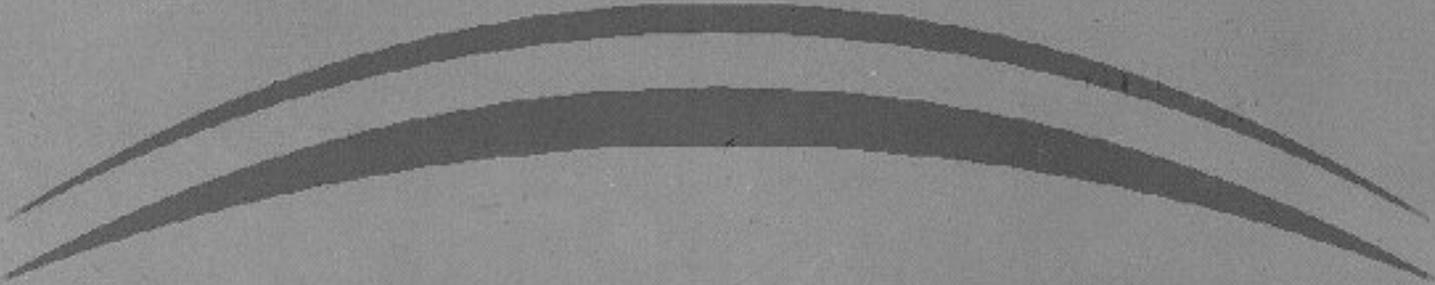
Mon village, c'est Paris. On a déjà beaucoup écrit sur cette ville, qui tient une place honorable dans le monde. Elle a à peu près tout ce qu'il faut pour cela. Bien dessinée pour la vie d'aujourd'hui (sinon pour celle de demain), elle est jalonnée, ici et là, d'assez beaux souvenirs du passé pour nous laisser l'impression que les siècles perdus ne sont pas inutiles. De Notre-Dame et de Saint-Séverin au Bois de Boulogne en passant par le Louvre, la Place de la Concorde et les Champs-Élysées, on fait, les jours où la circulation n'est pas trop frénétique, une agréable promenade dans le temps, et même des objets discutés pour leur démesure, comme la Tour Eiffel, finissent par trouver une place inoffensive dans un paysage aussi accueillant au romantisme du fer qu'au classicisme de la pierre.

Mon objet n'est pas de décrire des monuments, après tant d'historiens qualifiés et de voyageurs séduits, ni d'évoquer le passé.

Quand Montaigne donne les raisons de son amitié pour La Boétie: «Je l'aimais parce que c'était lui, parce que c'était moi», il se garde bien de philosopher.

Si je l'imito ici, tant pis pour la règle (d'ailleurs assez peu observée par les écrivains), qui veut qu'on ne parle pas de soi. Dans cette amitié qui nous unit depuis longtemps, Paris et moi, je vais plutôt parler de moi.





CENTRO

STORICO

FESTIVAL





CENTRO

STORICO

CENTRO

STORICO

FINO





Naturellement, ma famille est originaire de province, comme toutes les familles. Mais je suis né à Paris, où mon père était déjà né lui-même. J'ai donc un bon atavisme de citadin et, quand il m'arrive de marcher dans la boue d'un chemin rustique, j'éprouve la nostalgie du solide asphalte. Paul Hervieu, qui fut un romancier et un auteur dramatique célèbre en 1910, était venu passer quelques jours chez mes parents dans leur maison de campagne. Beaucoup de Parisiens ont une maison de campagne pour tromper Paris, comme beaucoup d'hommes mariés ont une maîtresse. Le lendemain de son arrivée, on proposa à l'invité une promenade à la ville voisine. Ses yeux brillèrent et il s'écria: « Chic! On va voir des boutiques! » Madame Léon Daudet, qui est morte rue Saint-Guillaume il y a deux ans, s'écriait souvent, pour sa part: « Oh! Vivre n'importe où, dans une mansarde s'il le faut, mais à Paris ».

Je me sens assez l'âme de Paul Hervieu ou de Madame Léon Daudet, ou encore de Léon-Paul Fargue, qui faisait à pied d'immenses raids nocturnes dans tous les quartiers, et les plus sordides, pour y rencontrer les féeries diverses de la grande ville. Je suis né, moi, dans ce qu'on appelle, d'un ton assez méprisant, " les beaux quartiers ". Il faut avouer que le XVIème arrondissement ne possède pas les souvenirs de la Rive Gauche, ni la saveur populaire de Montmartre ou de Ménilmontant. C'est tout de même mon village.

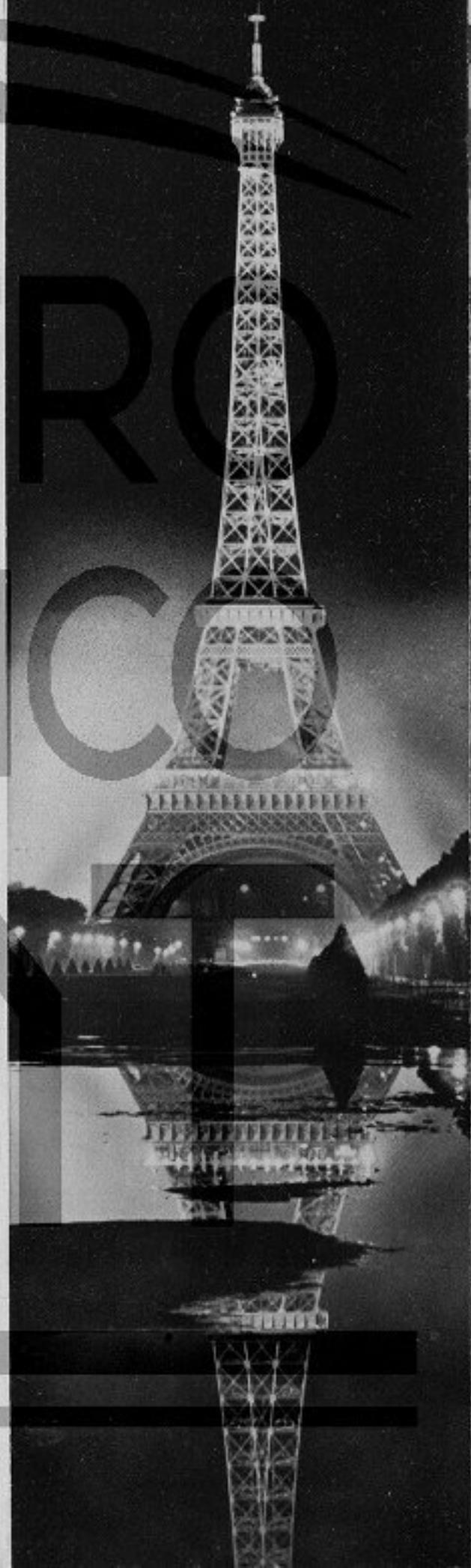
On écorne un morceau de mes souvenirs quand on remplace un petit hôtel Henri II assez ridicule par un grand immeuble de neuf étages, ou quand une boutique change de commerce. Autrefois, dans ma rue, la rue de la Faisanderie, il y avait cinq ou six loueurs de chevaux, les moineaux y venaient picorer le crottin frais et je m'éveillais parmi leurs pépiements discontinus et le bruit rythmé des sabots. Aujourd'hui, les chevaux se sont réfugiés hors ville, dans le faubourg encore un peu champêtre de Neuilly, mais il nous reste encore quelques moineaux, et aussi quelques cochers de fiacre, qui trompent de longs loisirs en jouant aux boules au Rond-Point des Champs-Élysées. De cette espèce préservée des cochers de fiacre, on voit des survivants jusqu'à New York, au coin de Central Park. Mais, là-bas, ils ne jouent pas aux boules.

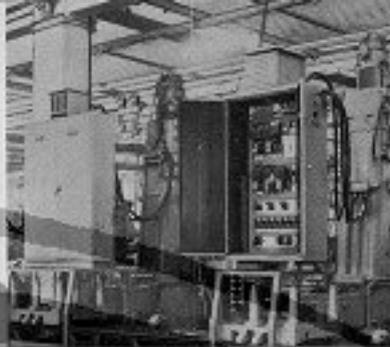
Il n'y a pas si longtemps, mon quartier était une bourgade de campagne séparée du vrai Paris par un dangereux désert devenu aujourd'hui l'Avenue des Champs-Élysées. Haussmann et ses avenues, Empain et son métro ont fait la liaison; on a rasé les fortifications, dont les fossés et les terre-pleins me semblaient idéalement faits pour jouer au football après, et quelquefois à la place d'un long cours de latin au Lycée Janson-de-Sailly; on a électrifié le chemin de fer de ceinture, où les petits trains à vapeur de jadis crachaient de la fumée tout comme les grands rapides. Pourtant, ma ville natale a gardé quelques traits de caractère. Le commerce élégant se tient Avenue Victor Hugo, le marché populaire rue de Passy, où les ménagères grouillent et discutent comme dans un film néo-réaliste. Les vrais riches résident dans la majesté de l'avenue Foch où sous les ombrages de l'avenue Henri Martin. Là, se tient aussi la mairie du XVIème arrondissement, que j'ai manqué faire sauter (au moins partiellement) quand j'avais huit ans. Aidé d'un ami dont le père était officier de Paix et qui habitait ce bâtiment, j'avais crevé un tuyau de gaz avec un ciseau à froid. La mairie a été sauvée à temps du désastre et le maire, qui est le mieux disant de la ville, y salue avec esprit les mariés de bonne famille ou de grande réputation.

Mon chauvinisme local ne m'empêche pas de faire du tourisme dans la vieille cité, ni de flâner sur les quais de l'Île Saint Louis, ou rue de l'Abbaye, derrière Saint-Germain-des-Prés, ou sous les arcades devenues un peu mélancoliques du Palais-Royal. En passant, je me réjouis de voir tout rajeunis les deux palais de Gabriel qui, Place de la Concorde, flanquent la rue Royale. Je pense à l'exclamation de Nancy Mitford, romancière anglaise amoureuse de notre capitale: « Enfin, je vois Paris sous sa vraie couleur! Paris est couleur de miel! ».

Eh oui! On s'est aperçu que notre pierre, qui n'est pourtant pas la marbre de Paros, a, une fois débarrassé de la crasse des siècles, presque les mêmes teintes que le Parthénon. De plus en plus, j'ai l'impression d'être en vacances quand je reviens de vacances, c'est à dire quand je reviens à Paris, ma province.

JEAN FAYARD

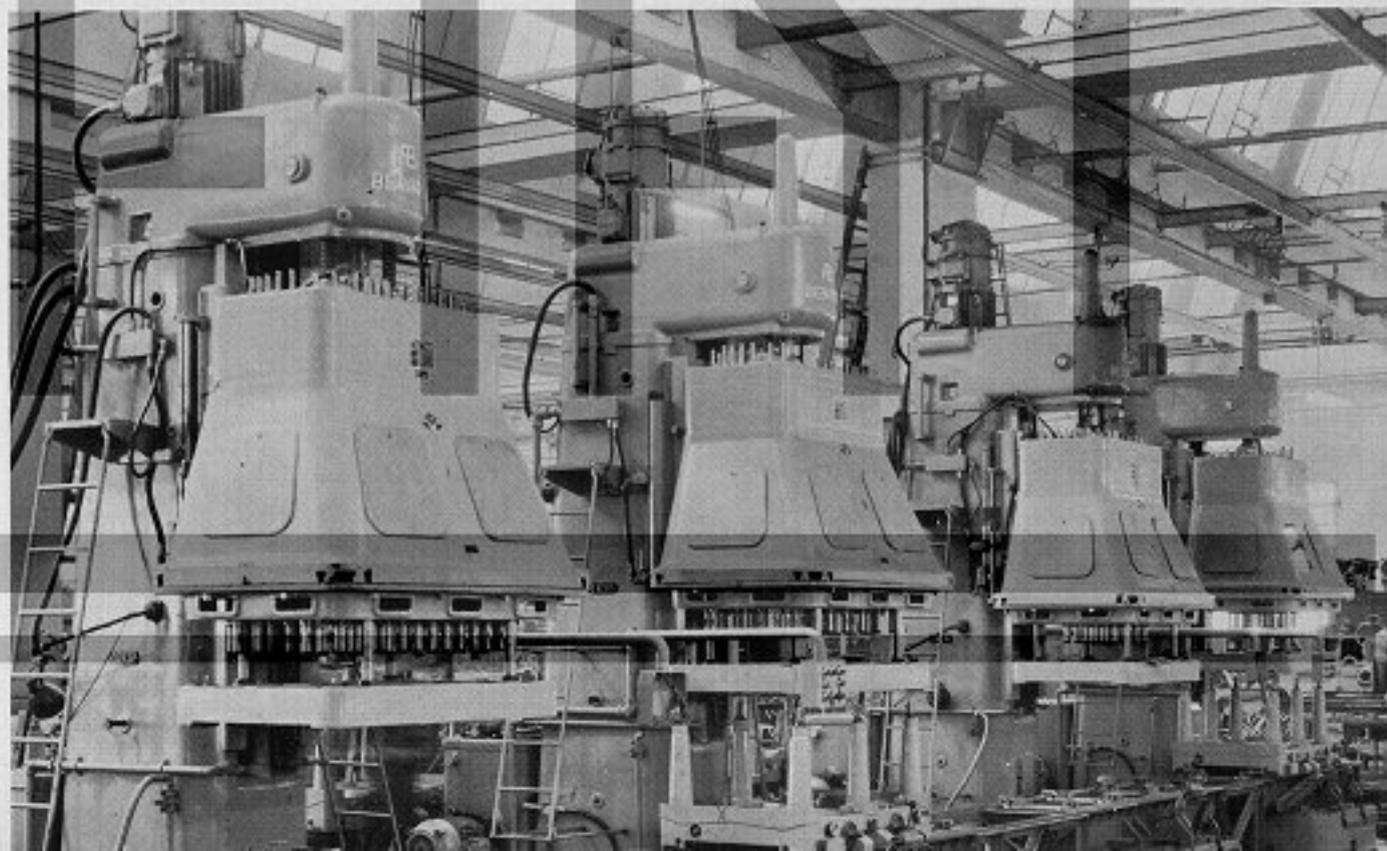




Lo stabilimento Lancia di Bolzano ha celebrato il suo venticinquesimo anno di attività. Completata nel 1937, nel periodo dell'industrializzazione di quella regione, la fabbrica ha validamente contribuito ad alimentare le necessità della Casa madre torinese, con i suoi efficienti impianti di fonderia di ghisa e di leghe leggere, e con la sua tradizionale produzione specializzata di autoveicoli industriali.

# CENTRO STORICO FABBRICA

**NUOVO  
MODERNO IMPIANTO  
A BOLZANO**



L'adozione di mezzi di produzione moderni, quali le macchine transfert per volumi di produzione relativamente limitati (come sono quelli dei motori per autoveicoli industriali) rappresenta sempre un problema di difficile soluzione, perché non è agevole trovare un compromesso soddisfacente tra il costo dell'impianto e le possibilità di ammortamento dello stesso.

Presso lo stabilimento Lancia di Bolzano il problema è stato risolto, in modo abbastanza conveniente, colla creazione di una linea transfert universale. Vale a dire: sulla stessa linea possono essere lavorati — naturalmente previo cambio delle attrezzature che sono di tipo tradizionale — particolari vari, per operazioni di foratura, alesatura, lamatura e maschiatura. Elemento importante per un funzionamento economico è la possibilità di una rapida sostituzione delle attrezzature. La macchina, attualmente, è prevista per lavorare molti e importanti elementi del motore: teste, cilindri, coppe, sottocoppe e cappelli di banco.

Particolare di notevole importanza: la linea è realizzata utilizzando quattro foratrici multiple standard, di produzione nazionale, alle quali non è stato necessario apportare modifiche.

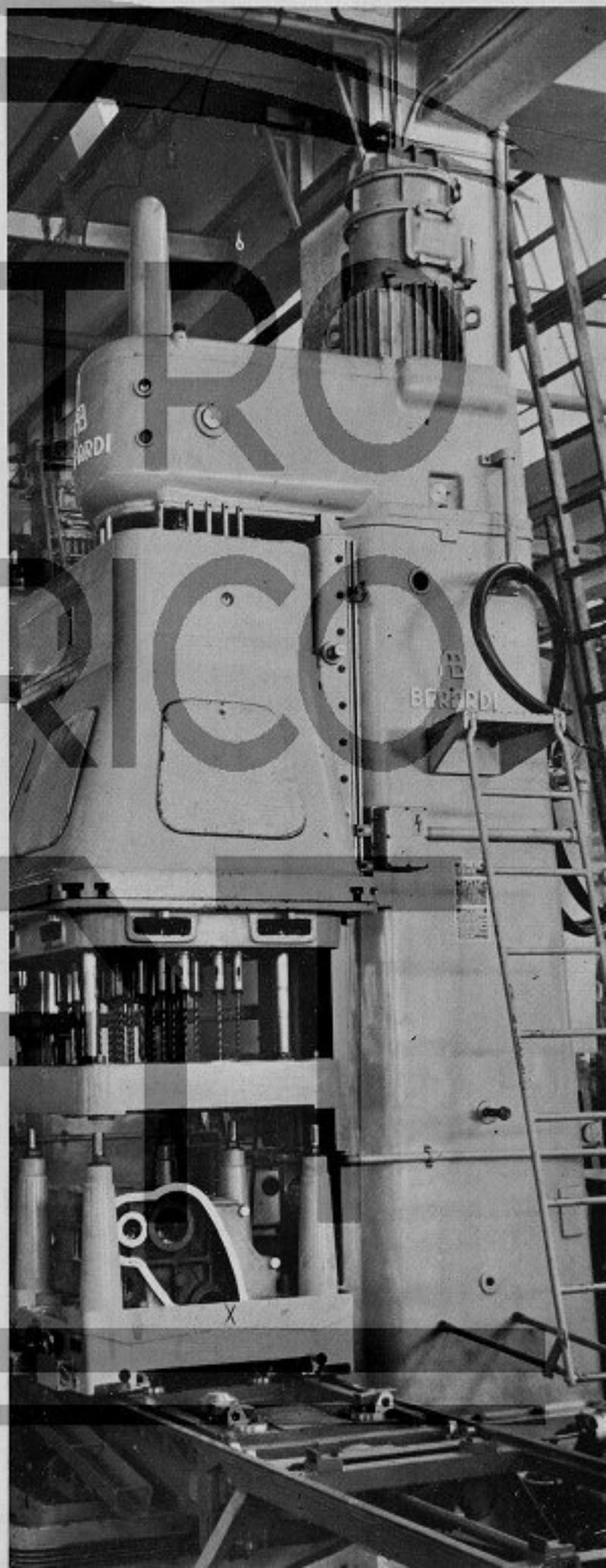
Le quattro macchine, sistemate in linea frontale, sono collegate fra di loro con un binario chiuso ad anello. Sul binario scorrono fino ad otto carrelli, che contengono i pezzi in lavorazione; direttamente, nel caso del corpo motore; con l'interposizione di adeguati attrezzi porta-pezzo, per particolari di dimensioni minori. Sei colonnine sporgenti dal carrello (sei per esigenze di lavorazione) ne assicurano il perfetto centraggio rispetto alla piastra portaboccole di guida degli utensili. I carrelli, per ovvi motivi economici, vengono traslati a mano nella zona anteriore di lavoro; il ritorno, invece, avviene automaticamente, per mezzo di un semplice dispositivo a catena. Una realizzazione originale, resa possibile dalla presenza delle sei colonnine, permette di effettuare otto lavorazioni diverse senza cambio di attrezzatura, con una sola discesa delle teste delle quattro macchine.

Il ciclo operativo comprende: il caricamento del pezzo, le cui dimensioni nel caso del corpo motore sono notevoli (circa mm 1100 x 500 x 500 con un peso di circa 180 kg); il bloccaggio del pezzo sul carrello per mezzo di dispositivi idraulici e la traslazione sotto la prima macchina. Il posizionamento, come per le successive tre macchine, avviene a mezzo di otturatori idraulici sincronizzati con il blocco del carrello sulle vie di corsa. In questo momento la macchina operatrice riceve il consenso per intervenire.

Le quattro macchine lavorano contemporaneamente, coll'intervento complessivo simultaneo di 190 utensili. Lo scarico del pezzo dopo l'ultima operazione può essere effettuato sia sulla linea di lavoro sia al termine della linea di ritorno.

Per effettuare il lavoro sono sufficienti due operai, uno addetto al carico ed alle prime due macchine, l'altro alle seconde ed allo scarico.

Gli interventi di operai specializzati per la manutenzione degli impianti elettrici ed idraulici sono ridotti al minimo, poiché le macchine hanno conservato integralmente i loro impianti originali, relativamente semplici, essendo escluso ogni complesso automatismo.



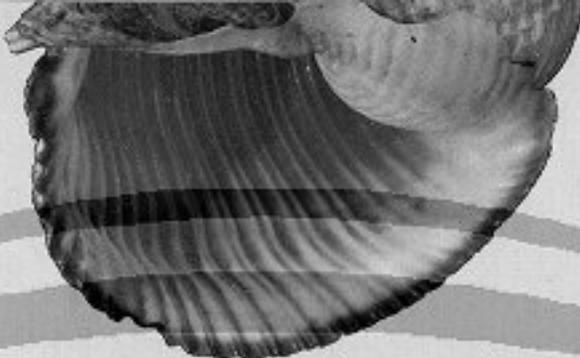
ESTATE 1962

MODA E MOTORI

SULL'



# ACQUA



L'estate 1962 nasce sotto il segno di una motorizzazione sempre più intensa su terra e sul mare.

La donna elegante si prepara a trascorrere i mesi estivi servendosi della sua automobile o del suo motoscafo e, spesso, di entrambi.

Il suo vestire si richiamerà quindi necessariamente alle nuove esigenze di questa vita dinamica e febbrile. Sono nati così i completi da motoscafo, le giacche impermeabilizzate da indossare sopra i costumi da bagno ed ogni sorta di copricapi studiati per la velocità. Nelle fotografie qui riprodotte sono illustrati appunto due modelli della mia ultima collezione per l'estate 1962.

Il primo è un completo da motoscafo in cotone impermeabilizzato verde mandorla. Il secondo è un insieme da spiaggia e da automobile particolarmente indicato per la vita febbrile delle vacanze d'oggi.



EMILIO PUCCI

# CORRIERE DELL'AUTOMOBILE

UN PIONIERE DELL'AUTOMOBILE

Per gentile concessione, riproduciamo il testo di un articolo apparso nell'aprile scorso, a firma di Cesco Tomaselli, sul "Corriere della Sera": un accostamento gentile tra l'epoca romantica dell'automobile vista attraverso la figura di Vincenzo Lancia, e la realtà industriale di oggi nei traguardi raggiunti dalla Lancia.

Dentro una camera  
auscultava i motori

Non c'è strumento da cui la gente si senta attirata quanto dall'automobile. Chi non ce l'ha smania di averlo, chi ce l'ha aspira alla cilindrata superiore, tutti s'intendono di tipi, di marche, di prestazioni, si contano sulle dita quelli che non sanno decifrare le targhe. Si potrà recriminare che i cavalli-vapore facciano in un anno più vittime che anticamente i cavalli quadrupedi in un secolo, ma rimane il fatto che nessuna invenzione ha dato all'uomo tanto brivido di felicità quanto la loro irruzione nel mondo. Torino non è Detroit, grazie al cielo, intendo dire ch'è una bella, insigne, armoniosa città, ma i torinesi non si sentono mortificati dal paragone. Perciò insisto sull'argomento e dedico questo articolo a un altro protagonista della scena. Nell'industria dell'automobile, che come vedemmo impronta di sé l'economia cittadina, la Lancia non ha, né al momento può avere, le dimensioni della Fiat. Sono due produzioni diverse, che finiscono per integrarsi perché la prima, rivolgendosi a un settore di clientela più raffinata, non è in concorrenza con la seconda. Però costituisce un punto di riferimento anche storico. Piace riandare col pensiero a quei tempi accesi di fervore dinamico che videro nascere a Torino il veicolo dell'avvenire. Gli esemplari di museo e l'iconografia di allora acquistano ai nostri occhi un colore ch'è insieme goffo e romantico. Ci vuole un grande sforzo di estetica retrospettiva per immaginare in quella specie di landò senza stanghe, con un manubrio davanti al quale sedeva impettito un uomo sfigurato da smisurati occhiali e spolverina chiusa fino al mento, il prototipo delle affusolate vetture di oggi. Solo Pininfarina, che conosce il travaglio della creazione, può considerarli con indulgenza. I torinesi del principio del secolo conobbero i pionieri quando essi medesimi ancora non sapevano di essere tali.

Però guardate. Avvengono nella storia dell'industria gli stessi fenomeni di vocazione e di precocità che si osservano nel campo delle arti e del pensiero. Quel giovinetto di Fobello, nell'alta Val Seria, che a diciassette anni

diede il primo dispiacere al padre (troncando gli studi per entrare in un piccola officina che il meccanico Giovanni Ceirano aveva affittato per ripararvi biciclette (poi costruì anche automobili) era uno che aveva il raro dono di sapere ciò che voleva fare. Si chiamava Vincenzo Lancia. Qualche anno dopo la Fiat, ch'era nata nel 1899, assorbiva la Ceirano, e il valsesiano non più giovanetto respirava un'aria carica di idee e di iniziative. Non stette molto nello stabilimento di corso Dante. Nel 1906 prendeva congedo dall'azienda già preminente sul mercato e con centomila lire (metà sue e metà del compagno di lavoro Claudio Fogolin di San Vito al Tagliamento) fondava la fabbrica di automobili che avrebbe onorato il suo nome.

La prima Lancia costruita in una modesta rimessa di via Ormea usciva un anno dopo, nel settembre del 1907. Consisteva in un telaio leggero, basso, a sospensione articolata, era azionata da un motore a quattro cilindri, capace di 1450 giri quando la velocità di rotazione dei motori non superava allora i mille, ma fissava già il tipo su cui si sarebbe sviluppata la produzione. Viene ricordato un particolare gustoso; la macchina nascente aveva talmente assorbito la mente dei costruttori che solo quando venne il momento di guidarla fuori si accorsero che non passava dalla porta carroia, onde fu giocoforza brandire un piccone e con gran colpi allargarne gli stipiti. Alla fine dell'anno quel « rivoluzionario » veniva rivestito di carrozzeria e i torinesi videro circolare una vettura che mostrava già evidenti i segni di un nuovo indirizzo. Da allora fu un susseguirsi di esperienze e di innovazioni. Vincenzo Lancia, che agli albori del secolo era stato anche un grande campione sportivo, partecipando con Nazzaro, Cagno, Storero, sotto l'insegna della Fiat prima e poi della sua casa, alle maggiori gare internazionali, dopo il 1910 si era dedicato interamente alla costruzione. Fu un creatore di tipi. Ogni vettura offerta al mercato era frutto di lunghissimi studi, di accurati collaudi. La sua uscita faceva avvenimento. Chi non

imballaggio  
delle auto

è rimasta proverbiale fra  
applicare i suoi metodi - Una  
notizie del nuovo «baby-car»



ricorda, dopo la prima guerra mondiale, la fortunata serie delle Lambda?

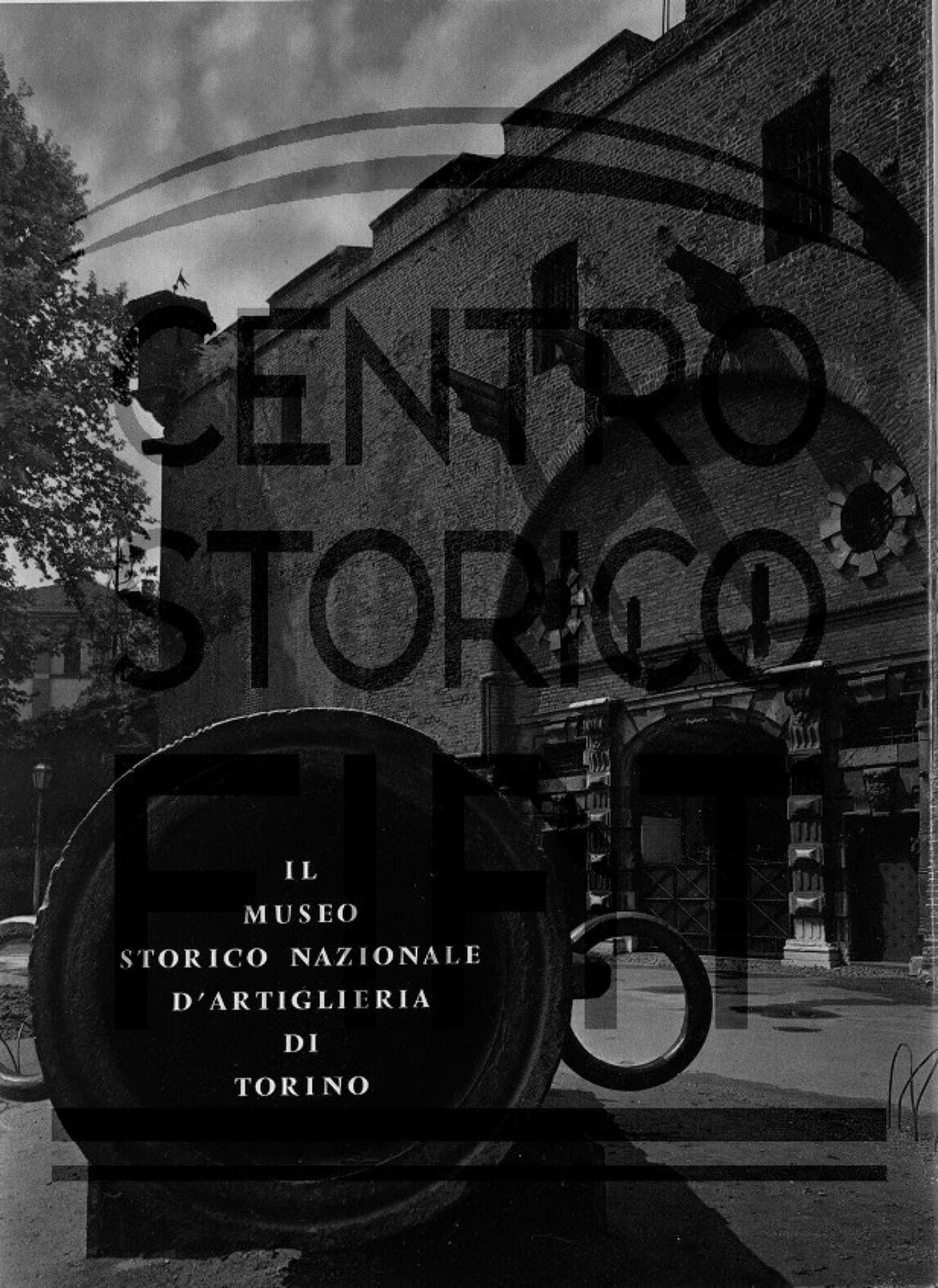
Si racconta che l'idea della prima vettura al mondo con «struttura portante» gli sia balenata durante un viaggio marittimo, durante il quale si era vivamente interessato alla struttura della nave in relazione alle forti pressioni sostenute e che abbia concepito di trasferire una consimile tecnica al veicolo allora costruito secondo i vecchi schemi della vettura a cavallo, cioè con un telaio che sopportava da solo ogni sollecitazione. Le ruote indipendenti della Lambda avevano avuto origine da un'altra esperienza quando era salito alla natia Fobello sobbalzando maledettamente sull'erto sassoso.

Oggi l'impegno delle case è ancora maggiore perché i saloni internazionali costituiscono confronti sui quali inappellabile giudice è il pubblico, perché il movimento turistico espone e mescola continuamente modelli di decine di fabbriche come non avviene per altri prodotti industriali, perché per il mercato comune abbatte un poco alla volta le barriere doganali dietro alle quali la produzione si sentiva al riparo dalla concorrenza. I nuovi dirigenti della Lancia (il fondatore ha chiuso gli occhi nel 1937, il figlio si è recentemente ritirato dall'azienda) hanno in programma di portare gradatamente la produzione a duecentocinquanta vetture al giorno attenendosi per ora ai collaudati tipi Appia, Flavia e Flaminia. Se qualcuno incautamente chiede notizie della «nociolina», che dovrebbe essere un baby-car in gestazione, il direttore commerciale Alfredo della Seta apre un cassetto della scrivania, estrae da un pacchetto un chicco e lo offre sorridendo al visitatore: è una nociolina di Chivasso. Lo scherzo acquista un certo sapore di verità nel senso che a Chivasso è sorto in poco più di un anno il nuovo stabilimento della Lancia, le cui lavorazioni non capivano più nella vecchia officina di via Monginevro, oramai rinserrata fra le case della seconda Torino. Qui si continueranno a costruire i motori, quei fedelissimi motori che dopo cinque, sette ore di prova al banco, sotto pesi

più diversi, vengono uno per uno smontati, puliti e rimontati, accorgimento che nessuna casa pone in pratica perché richiede molto dispendio di tempo. L'insegnamento di Vincenzo Lancia (a cui Torino ha dedicato la via dove ora sorge il grattacielo della direzione), viene rigorosamente osservato. La finezza del suo orecchio nel cogliere la minima asprezza di suono è rimasta proverbiale fra i vecchi collaudatori, i quali continuano a «sentire» i motori come faceva lui, nel silenzio di una camera imbottita. Si dice che una ventina di aziende si preparino a sloggiare oltre la cintura cittadina in zone dove i problemi dello spazio possono venir risolti con vantaggio della razionalità e dell'igiene. Il nuovo stabilimento della Lancia sorge ancora in piena campagna appena a sud dell'autostrada da Torino a Milano, e già grandeggia coi suoi capannoni metallici disposti parallelamente e «ribaltabili», cioè aventi ai lati sufficiente spazio per essere raddoppiati. Come in precedenza ebbi occasione di dire, Chivasso (una ventina di chilometri da Torino, popolazione oltre dodicimila) è uno dei ventitré comuni destinati a essere assorbiti dalla «più grande Torino». Dilatamento urbano insomma, mentre sarebbe auspicabile il criterio londinese delle città-satelliti. Oggi la continuità edilizia tuttavia non si osserva, c'è abbastanza pianura agreste fra l'antica capitale sabauda e il grosso centro agricolo da cui si stacca il tronco ferroviario per Aosta.

Indizio del domani, il terreno intorno vale già centomila lire il metro quadrato. Ora udite questa. Qualche tempo fa un dipendente della Lancia, che non brillava per meriti distinti, postosi il quesito di come impiegare l'indennità di licenziamento, contrasse un mutuo e comperò nel Chivassese un lotto di terreno per cinque milioni. V'interessa sapere per quanto lo rivendette? Per quaranta milioni. C'è da aggiungere che quando fece i preliminari di compera ignorava i progetti di trasloco degli impianti. Dice che fu un'ispirazione: e poiché era rimasto in buoni rapporti con la ditta, quasi la ringraziò per averlo licenziato.

CESCO TOMMASELLI



**CENTRO  
STORICO**

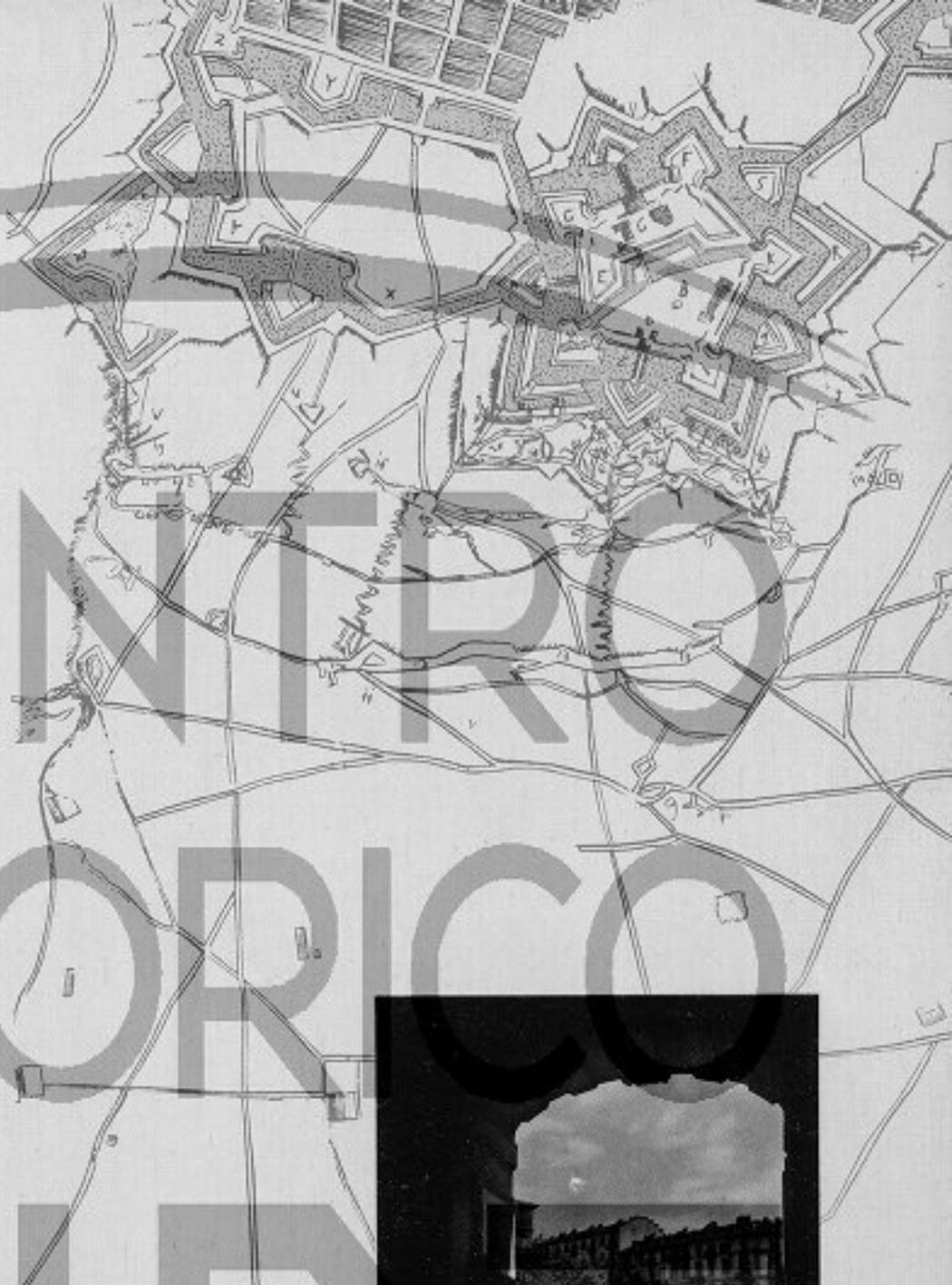
**IL  
MUSEO  
STORICO NAZIONALE  
D'ARTIGLIERIA  
DI  
TORINO**

Istituito il 18 aprile 1731 da Carlo Emanuele III di Savoia, Re di Sardegna, quasi a corollario di altri importanti provvedimenti con i quali questo sovrano intendeva migliorare il servizio dell'artiglieria, riconoscendo come dall'efficienza di quest'Arma dipendesse in gran parte la sicurezza dei suoi Stati, nel 1798 vide disperse le sue raccolte d'armi, di modelli e di strumenti ed accessori vari artigliereschi in seguito agli sconvolgimenti politici causati dalla rivoluzione francese, che portarono, fra l'altro, all'incorporazione del Piemonte fra le provincie della Francia.

Venne ricostituito nel 1842 da Re Carlo Alberto, in accoglimento di un progetto dell'allora comandante generale del Corpo Reale d'Artiglieria: maggior generale Vincenzo Morelli di Popolo. Questo progetto si ispirava al criterio di fare della rinnovata Istituzione — da denominarsi specificamente *Museo d'Artiglieria* — la continuazione ed il completamento della collezione d'armi antiche e moderne della Reale Armeria; nel senso che mentre a questa era dato di illustrare principalmente — per mezzo dell'ornamento prezioso e ricercato — lo splendore e la magnificenza delle armi offensive e difensive proprie dei tempi della cavalleria, che la personalità creativa ed artistica del costruttore infondeva ad esse, al Museo d'Artiglieria si dava invece il compito di raccogliere, secondo precise norme archeologiche e con razionale disposizione a scopo istruttivo «... tutte le macchine relative all'artiglieria e tutte le armi portatili in uso nella nostra Armata (Esercito Piemontese) e presso tutte le Potenze più riguardevoli d'Europa...» nonché di raccogliere «... alcuni fucili a miccia, a rouet, e a vento... utili agli ufficiali per paragonarli alle armi portatili attuali (1842)...».

Anche questa rinnovata Istituzione, come la primitiva del 1731, era aggregata all'Arsenale, e risiedeva nello stesso edificio.

Ma in breve volgere di anni, le



Il Museo Nazionale d'Artiglieria ha la sua sede nel "Mastio della Cittadella", a Torino: un monumento caro alla storia della capitale subalpina e legato soprattutto ad uno dei più gloriosi fatti d'arme della gente piemontese: l'assedio di Torino del 1706 ad opera delle truppe francesi comandate dal duca Della Feuillade e vittoriosamente respinto dall'esercito comandato dal duca Vittorio Amedeo II.



sue collezioni d'armi e soprattutto d'artiglierie si accrebbero in tal misura da non poter più essere contenute nelle poche sale ad esse assegnate. In conseguenza della impossibilità di trovare come espandersi in altri ambienti dell'Arsenale, a ciò ostando le contemporanee necessità di sviluppo della Scuola d'Applicazione d'Artiglieria e Genio, nel 1885 venne deciso di immagazzinarle in attesa di disporre di nuovi locali adatti.

Nell'intento di conservare alla Città il privilegio di ospitare un Museo fin d'allora giudicato fra i più pregiati d'Europa (e quindi del mondo) e avente natura tanto confacente alle tradizioni militari del vecchio Piemonte, il Municipio di Torino decise di offrire all'Amministrazione Militare — in uso gratuito, ma per lo specifico scopo di farne sede del Museo d'Artiglieria — il Mastio della antica Cittadella, non appena fossero compiuti i lavori di restauro ai quali stava provvedendo, sotto l'illuminata ed appassionata direzione dell'ing. Riccardo Brayda. Dal punto di vista strettamente spirituale e del sentimento questa idea fu indubbiamente felice.

Infatti, per essa, si faceva del Museo d'Artiglieria il depositario, oltre che delle glorie dell'Arma, illustrate con le proprie collezioni, delle tradizioni di valore e di sacrificio connesse alla Cittadella di Torino: quella superba opera fortificatoria fatta erigere da Emanuele Filiberto, nel 1564 — su disegni del famoso architetto militare Francesco Paciotto da Urbino — a difesa della Capitale del suo Ducato, di cui il Mastio — già suo estremo ridotto e centro ideale — rimane, con la sua rude bellezza architettonica, unico testimoniaio, dopo che si era creduto di demolirne via via i bastioni, a cominciare da quando la città era stata dichiarata militarmente aperta (1855): tradizioni di valore e di sacrificio che sono sorte e maturate dalle tormentate vicende dei tre duri assedi che la Cittadella dovette sostenere, e princi-



palmente in quello del 1706. Sarebbe fuor di luogo ripetere in questa sede la storia di quei 119 giorni di assedio (12 maggio-7 settembre) durante i quali la eroica bravura e lo stoicismo dei difensori di Torino, schierati lungo i bastioni della Cittadella, riuscirono a rintuzzare e ad infrangere tutti gli approcci e gli assalti nemici (che l'ostinata arroganza francese insisteva nel condurre con estrema energia e con grandissimo dispendio di forze e di mezzi, per far capitolare la Città), sorretti in questo loro grave compito da una parimenti ostinata volontà di resistere dei cittadini — vecchi, donne e adolescenti compresi — che sopportavano con lo stesso stoicismo dei combattenti, le dure fatiche della difesa, sotto il grandinare continuo delle granate francesi, che danneggiavano i fabbricati e mietevano vittime ovunque, senza misericordia: volontà che ha del leggendario, come leggendario è stato il sacrificio dell'umile ed oscuro cannoniere-minatore Pietro Micca!

Ma ove si voglia anche ricordare che durante tutto l'assedio l'eroica resistenza degli assediati si giovò grandemente dell'azione delle artiglierie, si trova in questo una conferma di quanto sia stata appropriata la destinazione del Mastio a sede del Museo d'Artiglieria. Chi osserva dall'esterno le limitate dimensioni del severo edificio, che dal 1893 ne ospita le collezioni, forse non immagina che in esso vengono conservate ben più di 400 artiglierie, che vanno dal xiv secolo ai tempi nostri; oltre 1600 fucili; 300 pistole; 400 modelli di ogni specie; senza contare le armi bianche e quelle preistoriche; le munizioni e gli artifici di guerra. Oltre alle armi vi è anche una collezione di ricordi, come: ritratti, fotografie e busti di artiglieri illustri; incisioni di fatti d'arme e di episodi di valore individuale; preziosi cimeli delle spedizioni di Tripoli del 1825, di Crimea e di Cina; delle campagne dell'Indipendenza nazionale; di quelle d'Africa, della



Libia e dell'A.O.I.; cimeli delle due guerre mondiali; ricordi dell'esercito sardo-piemontese, sì potente fattore dell'Indipendenza nazionale, e di quello Italiano, degno continuatore degli ideali risorgimentali di libertà e di grandezza della Patria, secondo giustizia!

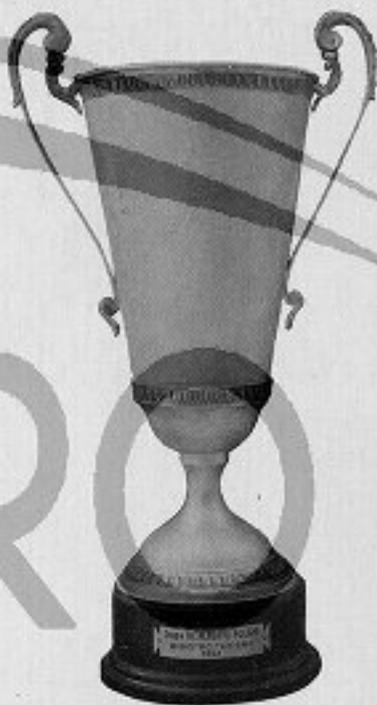
Se i pochi dati numerici avanti citati danno un'idea dell'importanza che già la quantità imprime a questo Museo, la considerazione che la massima parte dei cimeli presenta caratteristiche di preziosità proprie o perché pezzi antichi unici o assai rari (come le bombarde di Morro e di Parma, la spingarda di Jesi, il cannone-bombarda turco, che supera per calibro e peso le famose bombarde antiche di musei esteri, come quelli di Gand, di Edimburgo, di Parigi, di Basilea); oppure perché di particolare interesse storico (come le due artiglierie abbandonate alla Maddalena dai francesi nel 1793, dopo il fallito tentativo di invadere la Sardegna con un corpo di spedizione di cui faceva parte Napoleone, allora tenente colonnello d'Artiglieria) oppure ancora per le loro caratteristiche tecnico-militari (come le innovazioni Cavalli, il cannone ad anima ellittica del St-Robert, l'affusto a deformazione del Biancardi, primo realizzatore delle artiglierie a tiro rapido) o, infine, perché di particolare bellezza artistica (come le stupende bocche da fuoco rinascimentali, dalle linee semplici e severe, e come quelle dei secoli XVII e XVIII, fuse con tanta passione dell'ornamento da far pensare più ad oggetti decorativi che a mezzi di distruzione, opere tutte di rinomatisimi fonditori quali gli Alberghetti, il Borgognone, i Cenni, i Cebrano, il Moreni, per nominare solo i principali, consente di convenire che si tratta in effetti di un Museo di altissimo valore, che può degnamente competere con quelli similari più rinomati d'Europa e del mondo.

**GENERALE PAOLO GAY**  
DIRETTORE DEL MUSEO  
STORICO NAZIONALE D'ARTIGLIERIA





# LANCIA NEL MONDO



In tutti i concorsi d'eleganza organizzati quest'anno, i modelli Lancia normali e speciali hanno ricevuto brillanti riconoscimenti, tra cui la grande Coppa d'argento offerta dal Ministro Folchi in occasione del Concorso di Roma organizzato dal settimanale "Motor". Vediamo sopra, la Contessa Bonmartini mentre consegna la coppa al direttore della Filiale Lancia di Roma, Ing. Silvio Casarotto. Nelle altre fotografie, alcuni momenti dei concorsi d'eleganza di Firenze, Los Angeles (in occasione del Festival italiano), Alessio e Casale. Particolarmente significativo il grande successo riportato al concorso di Baden-Baden dalla Flaminia coupé Pininfarina, del signor Raul Ferreira.

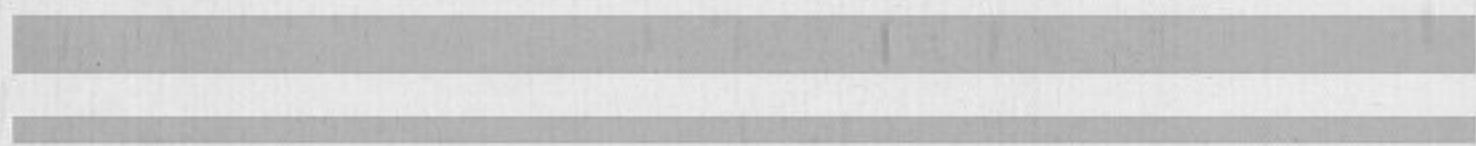




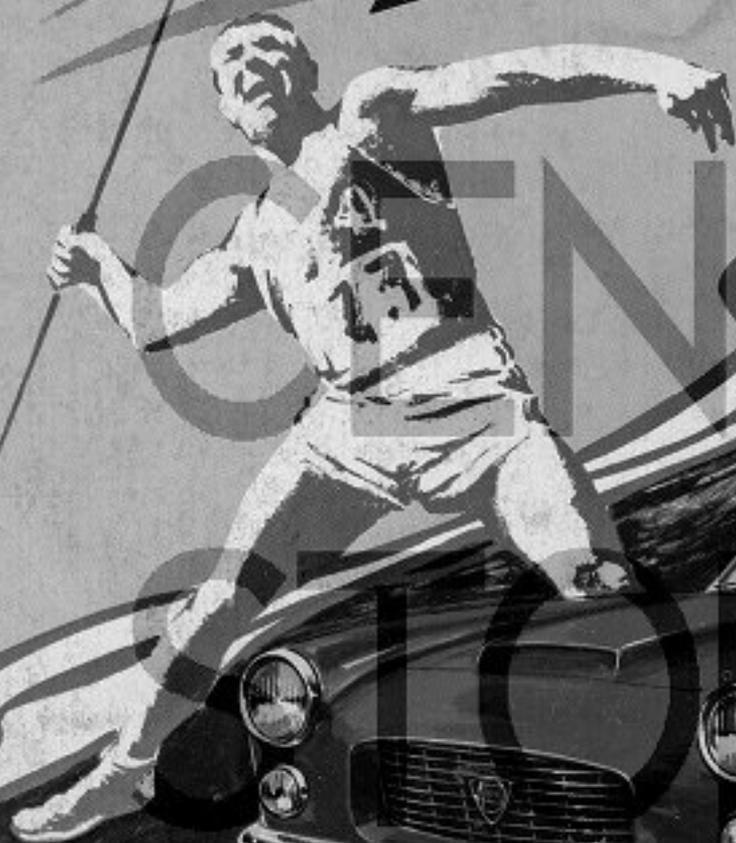
CENTRO

STORICO

FIAT



**200 ALL'ORA**



**LANCIA FLAMINIA**

**3 C SPORT**

PIÙ SCATTANTE E PIÙ POTENTE CON TRE CARBURATORI A DOPPIO CORPO