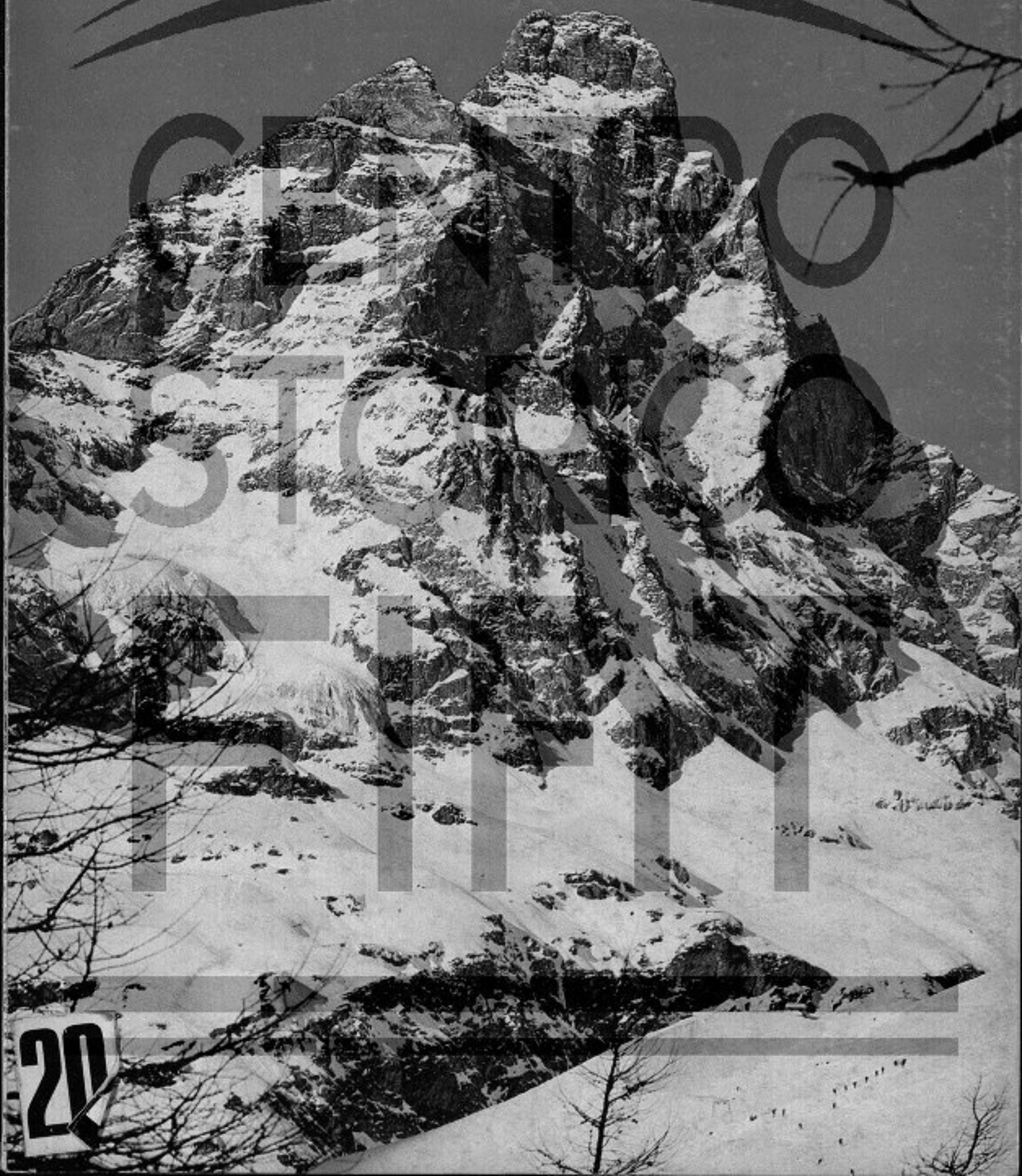


LANCIA

20



20

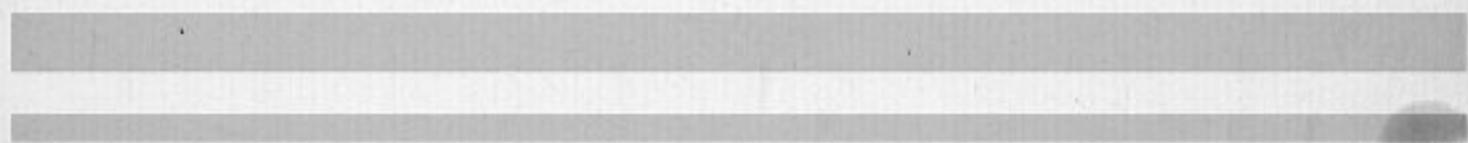


PERIODICO DI INFORMAZIONE

CENTRO

STORICO

FIAT



LANCIA

PRIMAVERA 1967

20

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

In memoria
di Vincenzo Lancia

La nuova berlina Flavia

Le Fulvia maggiorate



Gianni Marin
Più forte
sulla neve con la Fulvia
che con gli sci

Le « maggiorate »
nel giudizio
della stampa



Walter Bonatti
Sventola a Capo Nord
la bandiera
dei sessant'anni Lancia

Lancia nel mondo

Mario Soldati
Un vino
umile e sublime



Arnaldo Frascani
Napoli
nei suoi proverbi

Franco Bonelli
Un personaggio
di statura europea:
Emanuele Filiberto
Duca di Savoia



Giuseppe Bozzini
Io fumo, tu fumi,
egli fuma la pipa



Vetrine di Natale

Giorgio Cavallo
Si fa per... sterzare

DISTRIBUZIONE
IN OMAGGIO
Spedizione in
abbonamento postale
Gruppo IV

Responsabile:
SANDRO FIORIO

Direzione e segreteria:
RIVISTA LANCIA
TORINO,
Via Vincenzo Lancia, 27
tel. 3331

Realizzato da
SERVIZIO STAMPA
LANCIA

Impaginazione a cura
dello Studio Calderini
di Bologna

Finito di stampare il
25-4-67 presso le Offi-
cine Grafiche Calderini
di Bologna

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

Disegni di Giorgio Cavallo
(52); foto di Luigi Celotti,
Conegliano (51); Emilio Chie-
ssa, Torino (copertina, 7, 8,
9); Club della pipa (45);
Bruno Guidelli, Roma (51);
Foto Lazzari, Domodosso-
la (50); Foto Locchi, Firen-
ze (24); Massini, Biella (51);
Foto « Melitta », Parma (51);
Foto Rossi, Lecco (25); Fran-
co Villani, Bologna (27, 28,
29)

E' vietato riprodurre articoli,
disegni e fotografie senza ci-
tarne la provenienza.

1 A LA MÉMOIRE DE VINCENZO LANCIA

La cérémonie célébrée aujourd'hui pour l'âme de Vincenzo Lancia est l'expression de ce noble sentiment de reconnaissance et d'admiration que éprouvent tous ceux d'entre nous qui en ont hérité la responsabilité et, en particulier, ceux qui, pendant de longues années, ont collaboré avec lui à la réalisation d'une grande usine et au succès, dans le secteur automobile, d'un génial projet de réalisation et de perfectionnement technique.

En rappelant au souvenir la figure d'un technicien de génie, d'un grand Maître, d'un prestigieux inventeur, d'un profond connaisseur d'hommes, nous désirons exalter et évoquer tous ceux qui, avec lui et à son nom, ont consacré leur vie au travail. C'est pour cela que cette cérémonie, célébrée à la mémoire de Vincenzo Lancia, n'est pas seulement une façon de nous souvenir de lui avec admiration et reconnaissance, mais constitue aussi une occasion de s'inspirer de ses vertus humaines, que chacun, à sa propre place de responsabilité et grâce à la charge sur-naturelle que Dieu lui a accordé, devrait réaliser dans sa vie de citoyen, de travailleur et de chrétien.

Extrait de l'oraison prononcée par monsieur l'abbé Carlo Carlevaris, Chapelain de Lancia, à l'occasion du trentième anniversaire de la mort de Vincenzo Lancia.

11 SUR LA NEIGE, PLUS VITE EN FULVIA QUE SUR LES SKIS

Pour l'essai des voitures Fulvia « majorées » on a suivi un insolite programme: en plus de l'habituel parcours sur route et autoroute normale, en plus de l'accoutumée vérification des performances sur des données mesurées, voilà un spécial test à deux mille mètres d'altitude, une descente sur un circuit enneigé et glacé, une véritable piste de bob.

Sandro Munari, un jeune champion de l'écurie Lancia, accompagnait les journalistes dans deux descentes. Celles-ci duraient seulement quelques minutes et les voitures Fulvia étaient sûres vers la vallée, effleurant l'étréme boyau, entre deux parois de neige qui devenaient de plus en plus étroites et, à la fin, elles s'arrêtaient avec un parfait christianisme.

L'auteur de l'article, un endurci journaliste « spécialisé », nous confirme qu'il s'agit de l'expérience automobile la plus éblouissante de sa carrière.

18 LE DRAPEAU DU SOIXANTIÈME ANNIVERSAIRE DE LANCIA FLOTTE À CAP NORD

Personne n'avait jamais atteint Cap Nord, en hiver, en voyageant sur une voiture normale, et non pas sur un véhicule spécial. Le mérite d'avoir affronté pour la première fois, et avec succès, cette entreprise revient à six hommes du sud, à six italiens et à deux voitures italiennes: une Lancia Flavia et une Lancia Fulvia.

Le fameux alpiniste Walter Bonatti, un des six protagonistes, nous raconte l'aventure. Bien que l'auteur ait essayé d'atténuer le récit et de mesurer les adjectifs, on comprend aisément que ce raid a été bien dur et difficile pour les hommes et les voitures.

Sur un immense désert de glace, tous les deux ou trois cents mètres, les voitures s'enfonçaient dans les trous cachés par la neige poudreuse (et il fallait les soulever à bout de bras pour les ramener sur la glace dure), tandis que la température externe descendait jusqu'à -40° C.

La courageuse obstination des hommes et la bonne qualité des voitures ont eu le dessus et maintenant le drapeau du sixtième anniversaire de Lancia flotte, avec le drapeau tricolore, près de la borne qui marque au nord la limite de l'Europe.

26 UN VIN FORT ET SUBLIME

Si la renommée de metteur en scène et d'écrivain de Merlo Soldati est internationale, son expérience de raf-

iné connaisseur de vins et de mets ne l'est pas moins. Cet article est dédié à un vin blanc et sec « trouvé » dans un coin de la Ligurie, où, Soldati ne nous révèle ni le nom du pays ni celui du vin, « les habitants sont peu nombreux et très accueillants, mais isolés du monde. Ils produisent ce vin, non pas pour le vendre, mais pour le boire eux-mêmes, juste et sainte consolation à la longue mélancolie de l'hiver ». Soldati se borne à nous décrire ce vin magique, tout en affirmant qu'aucun adjectif n'arrivera jamais à donner une exacte idée du goût d'un vin, qui est insaisissable comme la couleur du ciel ou de la mer.

30 NAPLES DANS SES PROVERBES

Les proverbes jouent un grand rôle dans la vie du peuple napolitain. Proverbes pour chaque instant et chaque fait de la vie: la naissance (« qui naît doit mourir »); l'amour (« une âme sans amour est comme une fleur sans parfum »); le mariage (« heureux celui qui a une bonne femme, mais d'autant plus heureux celui qui ne s'est jamais marié »); la justice (« celui qui possède de l'argent a toujours le dessus »); la politique, l'envie et, enfin, la mort.

Il s'agit de maximes qui reflètent une très ancienne sagesse, mais qui suggèrent une vision mélancolique et même pessimiste de la vie. Il s'agit d'un nouveau et inaccoutumé aspect qui s'oppose au banal et répandu cliché du caractère napolitain plein d'insouciance, de gaieté et de joie de vivre.

39 UN PERSONNAGE DE RANG EUROPÉEN: EMMANUEL-PHILIBERT DUC DE LA SAVOIE

Les portraits conventionnels d'Emmanuel-Philibert Duc de la Savoie, sont, pour la plupart, liés à ses exploits de soldat et de capitaine.

A dix-huit ans il s'attache à Charles Quint et accomplit ses premiers exploits; à vingt-cinq ans il devint général en chef de l'armée des Flandres et, en gagnant la bataille de Saint-Quentin, il défit les Français.

Il s'agit là de l'aspect le plus évocateur et facile de la personnalité du Duc de la Savoie, mais il n'y a pas un autre, moins suggestif, mais sûrement plus important: celui d'Emmanuel-Philibert, prince prévoyant et homme d'état adroit, qui sut réorganiser un état qui était à bout de forces et de ressources, ayant été, pendant plusieurs années, le théâtre de la sanglante guerre entre espagnols et français pour la suprématie européenne.

Cet essai examine et écriture, plus que les succès militaires de « Tête de fer », le gouvernement de ce prince qui, sous plusieurs aspects, est lié à une des périodes les plus heureuses et significatives de la dynastie de la Maison de Savoie et de l'état subalpin.

45 JE FUME, TU FUMES, IL FUME LA PIPE

A quoi pourrions nous attribuer la mode de la pipe, qui s'est répandue si rapidement en Italie? Est-il une conséquence du rapport Terry à propos des dangers des cigarettes? Ou bien aurons nous à faire avec une conséquence de la force de suggestion de la télévision qui, par une série de spectacles inspirés des aventures du limier inventé par Simonon, a rendu célèbre Maigret et son inamovible pipe? Ou bien, la supposition est de l'auteur, s'agit-il de la manifestation du désir de réagir à la vie artificielle et superficielle, au nivellement, en remplaçant les cigarettes par la pipe, qui est un morceau de « nature », une chose plus vive et vraie?

Cet article, écrit par un « expert en pipes », selon la définition que l'auteur donne de soi-même, ajoute à cette enquête d'utilis renseignements, et de précieux conseils adressés à ceux qui, depuis peu, sont entrés dans la foule des amateurs de pipe.

1

IN MEMORY OF VINCENZO LANCIA

This celebration, which is being held here in memory of Vincenzo Lancia, is the expression of a noble feeling of gratitude and admiration from us all, from those who have inherited the responsibility and particularly from those who have been working with him for many years for the performance of a great factory and for the excellent placement in the automotive industry of a genial effort of technical improvement.

Whilst we honour the memory of the exceptional technician, the great Master, the fabulous inventor, the deep connoisseur and discoverer of men, we also mean to honour the memory of those who, together with him and in his name, have spent their lives throughout working... For this reason our celebration in memory of Vincenzo Lancia aims not only to remember him, but gives us the opportunity of reflecting over the human capacities that everybody, at his stage of responsibility, and with the divine aid which God grants him, must relate in his life as a citizen, as a workman and as a Christian. Extract from the commemoration held by Don Carlo Carlevaris, Chaplain of Lancia Factory, on the 30th anniversary of the death of Vincenzo Lancia.

11

FASTER WITH THE FULVIA THAN WITH THE SKIES ON THE SNOW

An unusual programme for the test of the « increased » Fulvia: besides the normal round on highways and common roads, besides checking the technical performance, also a very special test at two thousand meters altitude: the descent on a snow and ice track, really a bob track.

Sandro Munari, a young champion of the Lancia races equip, accompanied the journalists in their rounds.

It was a few minutes descent and the Fulvia splashed completely sure in the narrow bowel, between two snow walls becoming more and more high; lastly a perfect « Cristiana ski style by car ».

The author of the article, an old expert and « specialized » journalist, confirms that this has been the automobile experience the most fantastic in all his career.

18

60 YEARS LANCIA FLAG WAVING AT NORTH CAPE

Nobody ever arrived at North Cape in Winter with a standard car, not a special vehicle.

The worth of having the first successfully undertaken this enterprise is due to six men from the South, six Italians and to two Italian cars: one Lancia Flavia and one Lancia Fulvia.

The enterprise is reported by Walter Bonatti — the famous climber — who has been one of the six protagonists.

And whilst the author has tried to dose the phrases, you may easily realize how the raid has been hard, both for the men and for the cars: an immense ice desert, the cars every two or three hundred meters founding in the holes hidden by the snow (and they had to be risen each time to be reconducted on hard ice), the temperature being of even -47° cent.

The courageous persistence of the men and the excellent quality of the cars have won, and near the column indicating the limit of Northern Europe, Lancia flag, celebrating the 60 years life of Lancia factory, waves near the Italian tricolour flag.

26

A STRONG AND SUBLIME WINE

If the reputation of Mario Soldati as a writer and producer is international, his experience of connoisseur of wines and food is not to be depreciated.

In this article it is said of a white and dry wine « found » somewhere in Liguria. Where exactly Soldati does not tell, and even he does not tell the name of the inhabitants: « the inhabitants are few and very polite, but isolated from the world. They do not produce this wine for selling it, but for drinking it themselves, as a due and proper comfort to the long melancholy of their Winter ». Soldati only describes this magic wine, and stated that no word will ever give an idea of the savour left by the wine, which is always something of extremely pleasant: just like the colour of the sky and of the sea.

30

NAPLES IN HIS PROVERBS

The proverbs have a great importance in the life of Neapolitan people.

There are proverbs for every moment and fact of life: birth (to be born is to die); love (« woman without love is a flower without scent »); marriage (lucky is the man who has a lovely wife, but luckier is the man who never gets married); justice (you are always right if you have money); politics, envy, and lastly, death. These sayings reflect an ancient wisdom, but in the meantime give a saddy, and some times pessimistic, thought of life. It is a now and unexpected imagine, conflicting with that sort of gaiety and gladness, that way of enjoying the life, which are the common and well known « clichés » of Neapolitan people.

39

EMANUELE FILIBERTO DUCA DI SAVOIA

Emanuele Filiberto has been a man of European importance.

The tradition has left us the description of the arms exploits and guide capacities of Emanuele Filiberto Duca di Savoia.

At eighteen years, with the army of Charles V, Emanuele Filiberto gives his first essay of valour; at twenty-five years he becomes Generalissimo of Fiandre Army; then San Quintino victory comes, by which he definitely wins the French Army.

If this is the aspect most interesting and easy to understand of the personality of Emanuele Filiberto, there is another one, less interesting but certainly more important, to be taken into consideration: Emanuele Filiberto has been a sagacious Prince, an extremely skillful statesman, an indefatigable rearranger of a State exhausted by having been the theatre of many years war between French and Spanish people for the supremacy in Europe. This article aims to illustrate, besides the military successes of « Iron Head », the government capacities of this Prince, to whom is bound one of the luckiest and most significant periods of Savoia dynasty and « Subalpino » State.

45

I SMOKE, YOU SMOKE. HE SMOKES HIS PIPE

It is hard to find out why the fashion of smoking pipe has been so largely introduced in Italy.

Perhaps it is the result of the fear produced by Terry Report on cigarettes causing damages. Or perhaps the stimulating effect of the television programmes, which have been presenting for a long period the famous Miret and his inseparable pipe.

Or perhaps — the author thinks — it is an aspect of our desire to react to everything which is only appearance and artifice, replacing the cigarettes with a piece directly coming from nature.

1 IN ERINNERUNG AN VINCENZO LANCIA

Die liturgische Handlung, die heute für das Seelenheil des Vincenzo Lancia zelebriert wurde, will der Ausdruck eines edlen Gefühls der Dankbarkeit und der Bewunderung sein, welches wir alle und besonders jene fühlen, die mit ihm jahrelang an der Verwirklichung eines grossen Werkes gearbeitet haben. Diese **geniale** Verpflichtung der technischen Verwirklichung und Perfektion führte schliesslich zur Behauptung im automobilistischen Sektor.

In Andenken an die Figur eines genialen Technikers, eines grossen Meisters, eines geschickten Erläuterers, eines grossen Menschenkenners und Entdeckers der menschlichen Fähigkeiten, wollen wir alle die **jenigen** loben und preisen, die zusammen mit ihm und in seinem Namen ihr Lebensdasein der Arbeit gewidmet haben. Deshalb hat die liturgische Feier zum Gedenken des Vincenzo Lancia nicht nur den Wert einer Erinnerung voller Bewunderung und Dankbarkeit, sondern sie gibt uns die Gelegenheit, Vorbild an seinen menschlichen Tugenden zu nehmen, welche jeder an seinem verantwortungsvollen Platz, — mit der übermenschlichen Kraft, die Gott ihm verleiht, — in das eigene Leben als Bürger, als Arbeiter und als Christ übertragen muss. Aus der Gedenkrede, die Don Carlo Caravario, Kaplan der Lancia, anlässlich des 30. Todestages des Vincenzo Lancia gehalten hat.

11 AUF DEM SCHNEE KOMMT MAN BESSER VORWÄRTS MIT DEM FULVIA, ALS AUF SKIERN

Bei den Testfahrten der Fulvia-Modelle mit vergrössertem Hebraum ein **passagewöhliches** Programm: ausser den üblichen Fahrten auf Autobahnen und normalen Strassen, ausser der üblichen Leistungsprüfung auf Grund gemessener Daten, hier ein Spezialtest auf zweitausend Meter Höhe: die «freie Abfahrt» auf einer verschneiten und vereisten Strecke, eine wahrhaftige Bobrennbahn.

Sandro Munari, ein junger Meister der Lancia-Rennmannschaft, begleitete die Journalisten während der Abfahrt. Die Abfahrt dauerte wenige Minuten. Die Fulvias schossen sicher durch die engen Windungen, die sich zwischen zwei immer höher werdenden Schneemauern hingen. Und zum Schluss ein perfekter **automobilistischer** «Kristall».

Der Autor des Artikels, ein eingefleischter und erfahrener «Fach-Journalist», bestätigt, dass es sich hierbei um das phantastischste automobilistische Erlebnis seiner Laufbahn gehandelt hat.

18 AUF DEM NORDKAP WEHT DIE JUBILÄUMSFLAGGE DES 60 JÄHRIGEN BESTEHENS DER LANCIA

Mit dem Automobil auf dem Nordkap im Winter — normale Automobile, nicht Spezialfahrzeuge — war noch niemand angefangen. Der Verdienst, das Unternehmen als erste in Angriff genommen und glänzend beendet zu haben, gebührt den sechs italienischen Männern, aus dem Süden und zwei italienischen Wagen, einem Lancia Flavia und einem Lancia Fulvia.

Es ist der bekannte Bergsteiger Walter Bonatti — eine der sechs Hauptpersonen —, der das Erlebnis schildert. Auch wenn der Autor noch so versucht hat, die Beschreibung zu dämpfen und mit Beifügungen zu spüren, ist es leicht verständlich, wie schwer und anstrengend die Fahrt für die Männer und für die Autos gewesen sein mag: eine unendliche Eiswüste, in der die Autos, alle zwei-dreihundert Meter in die unter dem Pulverschnee versteckten Löcher einbrachen (und die mit der Muskelkraft wieder auf die harte Eiskruste gehoben werden mussten), und eine Aussentemperatur von -47°. Die mutige Hartnäckigkeit der Männer und die Qualität der Autos haben geiegt, und in der Nähe des Stumpfes der daran erinnert, wo das nördliche Europa zu Ende ist, weht neben der Tricolore die Jubiläumsflagge von 60 Jahren Bestehen der Lancia.

26 EIN STARKER UND AUSGEZEICHNETER WEIN

Wenn der Ruf von Mario Soldati als Schriftsteller und Regisseur weit international anerkannt ist, so gilt das-

selbe von ihm auch als raffinierter Wein- und Speisekünstler.

Dieser Artikel ist einem «weissen herben» Wein gewidmet, der in einem figurischen Dorf «entdeckt» wurde. Weder Soldati noch der Name des Weines verriet diesen Ort. Die Bewohner sind wenige und sehr höflich, aber von der Welt abgeschlossen. Sie erzeuhen diesen Wein nicht um ihn zu verkaufen, sondern um ihn selber zu trinken. Er ist der richtige und heilige Tragt während der langen Wintertage. Soldati beschränkt sich lediglich darauf, diesen magischen Wein zu beschreiben, auch wenn er behauptet, es gäbe kein Eigenschaftswort, das den wahren Geschmack dieses Weines wiedergeben kann, und so bleibt er doch irgendwie unbeschreiblich, genauso wie Farbe des Firmamentes und des Meeres.

30 SPRICHWÖRTER AUS NEAPEL

Die Sprichwörter spielen im Leben des neapolitanischen Volkes eine grosse Rolle. Sprichwörter für jeden Augenblick und für jede Tat im Leben: die Geburt («Wer geboren wird, der stirbt»); die Liebe («Eine Seele ohne Liebe ist wie eine Blume ohne Duft»); die Vermählung («Glücklich ist der, der eine gute Frau hat, aber noch glücklicher der, der nie heiratet»); die Gerechtigkeit («Wer Geld hat, hat immer recht»); die Politik: der Neid, und schliesslich der Tod.

Das sind allgemeine Sprichwörter, welche eine alte Weisheit wiedergeben, aber von einer melancholischen, geradezu pessimistischen Vision des Lebens zeugen. Es ist eine neue, ungewöhnliche Vorstellung, welche im Kontrast steht zu der Sorglosigkeit, der Fröhlichkeit, der Lebensfreude, die dem leichten und weit verbreiteten Charakteristischer des neapolitanischen Volkes zu eigen ist.

39 EINE PERSÖNLICHKEIT VON EUROPÄISCHEM FORMAT: EMANUELE FILIBERTO, HERZOG VON SAVOYEN

Die konventionellen Schilderungen von Emanuele Filiberto, Herzog von Savoyen, behandeln hauptsächlich seine Heldentaten als Kämpfer und Heerführer.

Mit achtzehn Jahren, im Dienste des Kaisers Karl V., bewies er zum ersten Mal seinen Mut: mit fünf-and-zwanzig Jahren ist er Oberbefehlshaber des Flandern-Heeres; dann der Sieg von San Quentin, mit dem der Herzog von Savoyen endgültig das französische Heer schlägt. Wenn das die eindrucksvollste und leichteste Erscheinung der Persönlichkeit des Herzogs ist, gibt es auch eine andere, weniger eindrucksvollere, aber sicherlich wichtigere: Emanuele Filiberto, der kluge «Prinz», der aufmerksame Staatsmann, der unermüdliche Reorganisator eines, für viele Jahre, kaum noch bestehenden Staates auf Grund der blutigen Kämpfe zwischen Spanien und Frankreich wegen der Vorherrschaft in Europa.

Mehr als die wertvollen Erfolge des «Eisenkopfes», beleuchtet und kennzeichnet dieser Auszug die «Regierung» dieses Prinzen, die in vielen Hinsichten an eine der glücklichsten und bedeutsamsten Perioden der Savoyenischen Dynastie des subalpinen Staates gebunden ist.

45 ICH RAUCHE, DU RAUCHST, ER RAUCHT DIE PFEIFE

Wo ist der Grund zu suchen, weshalb sich die Mode des Pfeifenrauchens so schnell in Italien verbreitet hat? Ist es ein Effekt des Terry-Berichtes über die Schädlichkeit der Zigaretten? Oder ist es die suggestive Kraft des Fernsehens, welches Maigret und seine nie fehlende Pfeife in einer Serie von Fernsehübertragungen über die Abenteuer des von Simonon erfundenen «Spürhundes» berühmt gemacht hat?

Oder — dies vermutet der Autor — handelt es sich um einen Aspekt des Wunsches, gegen das Künstliche, das Launehafte, das Flache zu reagieren, indem man die Zigarette gegen die Pfeife — welche «ein Stück der Natur», etwas Lebendes und Wahres ist — austauscht? Der von einem «Wissenschaftler des Pfeifenrauchens» (dieses Attribut legt sich der Autor selbst zu) geschriebene Artikel gibt zu dieser Nachforschung auch nützliche Lehren und wertvolle Ratschläge, die für jene gedacht sind, die erst seit kurzem in den immer grösser werdenden Kreis der Pfeiferaucher getreten sind.



Quest'azione liturgica celebrata qui oggi in suffragio di Vincenzo Lancia vuole essere espressione di un nobile sentimento di riconoscenza e di ammirazione da parte di tutti noi, di coloro che ne hanno ereditato le responsabilità, ed in particolare di quelli che hanno, per lunghi anni, collaborato con lui alla realizzazione di un grande stabilimento e alla affermazione, nel settore automobilistico, di un geniale impegno di realizzazione di perfezionamento tecnico.

Questi sentimenti hanno trovato la loro espressione in una celebrazione sacra.

Questa preghiera a Dio, questo incontro di uomini del lavoro comune, questo « sentire » insieme, è segno della nostra fede e fiducia nei valori dello spirito, nella nobiltà del lavoro, nella fraternità umana.

Inclinandoci nella preghiera, infatti, riconosciamo un'esigenza di colloquio fra Dio e noi: l'uomo non è mai tanto grande come quando sa riconoscere i propri limiti e inchinarsi alla maestà di chi l'ha creato e gli conserva l'esistenza momento per momento. La morte evidenzia questa sua potenza e tutta la nostra pochezza.

Ricordando la figura di un tecnico geniale, di un grande maestro, di un prestigioso inventore, di un profondo conoscitore e scopritore di uomini, noi intendiamo esaltare e ricordare tutti coloro che attorno a lui e nel suo nome hanno speso nel lavoro la loro esistenza.

E quindi la nostra una testimonianza di fede nella grandezza dell'ingegno umano e del lavoro: mezzo di purificazione dell'uomo ma anche elemento propulsore di civiltà; trasformatore della materia e strumento di perfezionamento dell'individuo elevato alla dignità di collaboratore di Dio. E un riconoscere al lavoro umano la sua capacità di trasformazione della materia a servizio dell'uomo, la sua possibilità di purificazione nella sofferenza, la sua strumentalità di perfezione dell'uomo nel suo impegno.

Riunendoci insieme in questa Santa Messa testimoniamo inoltre la fede nella fraternità umana. Sentiamo infatti la validità di un incontro fra Dio e ciascuno di noi, ma anche l'unione fra noi. Perciò la celebrazione

liturgica ha un valore individuale, ma anche un alto valore sociale. E la figura di quest'uomo come viene fuori dagli aneddoti, dalle battute, dai ricordi dei suoi operai che raccogliamo ancora oggi nelle officine, si inserisce armoniosamente in una comunità di uomini di cui egli è capo responsabile e maestro, ma in mezzo ai quali porta la semplicità che stimola la fiducia, la comprensione dei problemi che inclina alla richiesta, la laboriosità che invita all'impegno comune, il senso di responsabilità che fa dei dipendenti dei collaboratori.

Questo nostro sentire insieme oggi qui è ancora un invito ad un rapporto umano di questo tipo, ad un rapporto che sa creare i vincoli della fraternità.

Questa fede nei valori dello spirito, nella grandezza del lavoro, nella fraternità umana c'impone degli obblighi gravi che non possiamo dimenticare nella vita di ogni giorno.

La fede nei valori dello spirito ci richiama al rispetto della persona umana con la sua dignità, libertà e responsabilità.

La fede nella grandezza del lavoro ci ripete che il fine della nostra prestazione d'opera, a qualunque livello, è l'uomo, e il denaro e la produzione solo come mezzo per il bene dell'individuo e della società.

La fede nella fraternità umana ci riconferma che solo su un'uguaglianza fatta di amore, di servizio e di giustizia si possono stabilire dei rapporti umani degni di questo nome.

Nella vita, o almeno in certi momenti della nostra esistenza, il Signore permette che noi raccogliamo quello che abbiamo seminato.

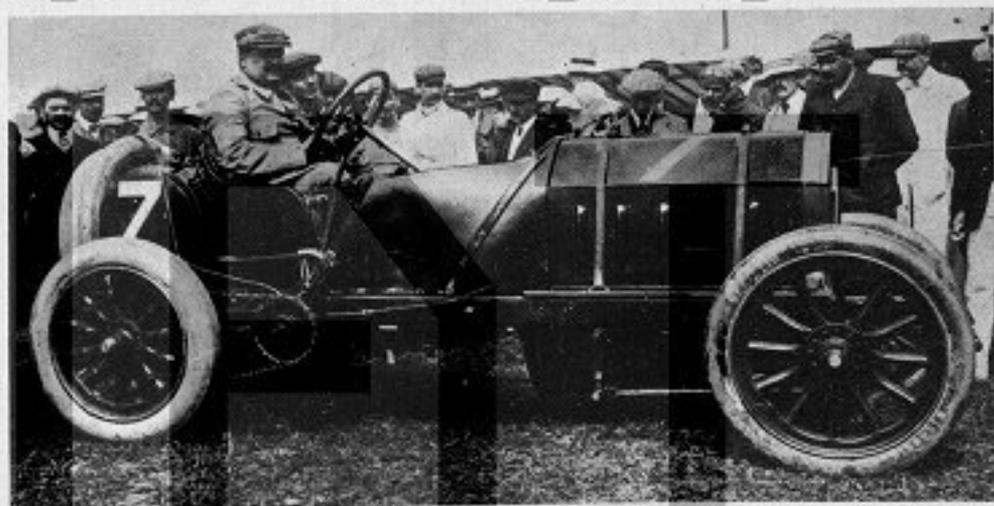
Non sarà mai l'odio che vincerà chi odia.

Non sarà mai con l'illegalità che si supera chi usa mezzi illeciti.

Non sarà mai con l'ingiustizia che si richiamano gli uomini ad essere giusti.

Per questo noi crediamo: nella fraternità umana e predichiamo l'amore, il servizio, la giustizia; nella grandezza del lavoro e rispettiamo chi lavora; nei valori dello spirito e preghiamo.

Per questo la celebrazione liturgica in memoria di Vincenzo Lancia non ha soltanto il valore di un ricordo ammirato e riconoscente, ma è occasione per ispirarci alle sue virtù umane che ciascuno, al suo posto di responsabilità, con la carica soprannaturale che Dio gli concede di avere, deve tradurre nella propria vita di cittadino, di uomo del lavoro, di cristiano.



Dalla commemorazione pronunciata da Don Carlo Carlevari, cappellano della Lancia, nel trentesimo anniversario della scomparsa di Vincenzo Lancia.



LA NUOVA BERLINA FLAVIA

nelle versioni

1,5 a carburatore (819.200)

1,8 a carburatore (819.300)

1,8 ad iniezione esterna (819.400)

L'inizio del 1967 ha rappresentato per la Lancia il periodo conclusivo dei notevoli impegni tecnici derivanti dalla progettazione e dall'inizio di produzione di quattro nuovi modelli nella gamma Fulvia, presentati nel marzo scorso all'ultimo Salone di Ginevra, e dal rinnovamento pressoché completo della carrozzeria Flavia concepita ben 11 anni or sono.

Al modello Flavia berlina, nelle sue tre versioni 1,5 a carburatore, 1,8 a carburatore e 1,8 ad iniezione esterna, sono state pure apportate notevoli varianti meccaniche, ferma restando però la struttura

gato restano immutate, sia nella carrozzeria che nella meccanica, poiché si tratta di modelli più recenti della berlina che hanno un particolare mercato e che, a giudizio non solo nostro, ma soprattutto della clientela, non richiedono alcun aggiornamento.

Per quanto si riferisce alla berlina, desideriamo sottolineare alcuni punti che rivestono particolare interesse:

1) La parte frontale presenta il complesso maschera-radiatore-fari armonicamente raccolto in una sola unità circoscritta da una leggera cornice, mentre corrisponden-

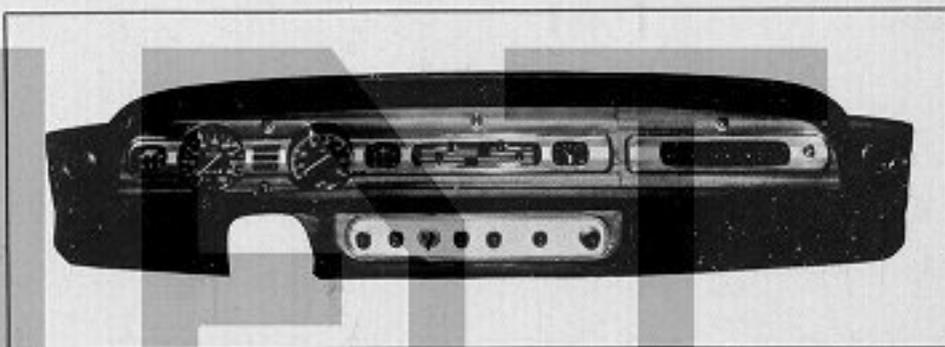
ventilatore centrifugo a 2 velocità, molto silenzioso, mentre la distribuzione della aria all'interno dell'abitacolo è stata estesa anche ai posti posteriori, consentendo inoltre una efficiente regolazione fra « alto » e « basso ». Particolari attenzioni sono state riservate anche all'uscita dell'aria, indispensabile per rendere totalmente efficiente il circuito di ventilazione. Per la Flavia è stato infatti accuratamente studiato un particolare tipo di uscita che esclude ogni re-ingresso di aria, polvere o gas combustibili.

4) La tavola porta-apparecchi è stata completamente ridisegnata e, pur conservan-



Per la nuova Flavia, a richiesta, sedili anteriori separati e comando del cambio a leva sul pavimento.

Completamente ridisegnata la tavola porta-apparecchi che comprende ora anche contagiri elettrico e orologio elettrico.



fondamentale del gruppo motopropulsore. Per quanto riguarda le caratteristiche delle nuove Fulvia, che sono in regolare produzione e che stanno raccogliendo crescente successo commerciale dopo quello tecnico sanzionato dai favorevoli, unanimi giudizi espressi dalla stampa specializzata, rimandiamo alle notizie a suo tempo diramate.

Per la berlina Flavia forniamo ampia documentazione tecnica, curve di potenza e fotografie, nonché elenco delle più importanti modifiche apportate rispetto al precedente modello del quale è cessata la produzione. Confermiamo quanto già è stato oggetto di precedente comunicazione, e cioè che le versioni speciali coupé Pininfarina, convertibile Vignale e sport Za-

te modifica è stata effettuata alla parte posteriore della vettura.

2) Importanti varianti sono state introdotte alle luci anteriori e posteriori, aumentate complessivamente di oltre il 20% di superficie, ed opportunamente inquadrare con modanature che si raccordano a quelle dei fianchi.

3) La climatizzazione dell'abitacolo ha subito notevoli variazioni intese ad accrescere l'efficienza. È stata adottata la presa d'aria dinamica superiore sul cofano, che già aveva dato ottimi risultati sulla Fulvia Coupé: si è così potuto evitare l'entrata dell'aria dietro la maschera del radiatore, posizione nella quale erano accresciuti i rischi della contaminazione. Inoltre, è stato inserito nel circuito di aerazione un

do le qualità di sicurezza e di antiriflessione del modello precedente, offre una più completa strumentazione nella quale non manca l'orologio elettrico.

Il piano ausiliario, situato sotto tale tavola, consente sia il deposito di oggetti che una facile installazione della radio o dei più moderni tipi di riproduttori sonori. Manca invece, e volutamente, il comando a mano dell'acceleratore del quale sono noti gli svantaggi per i motori a carburatore e che deve essere assolutamente proscritto per i motori ad iniezione.

5) Anche la costruzione dei sedili, sia anteriori che posteriori, è stata notevolmente migliorata con aumento di imbottiture e con nuovi disegni soprattutto de-

gli schienali per rendere più confortevole la sistemazione dei passeggeri.

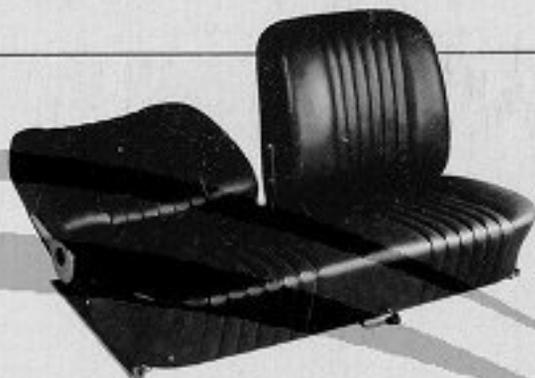
6) La nuova carrozzeria attirerà indubbiamente l'attenzione immediata dei clienti, ma non deve far passare in seconda linea i notevolissimi miglioramenti introdotti nella parte meccanica, sebbene lo equilibrio delle « 1,8 », sia nella soluzione a carburatore che in quella ad iniezione, e l'economia della « 1,5 », tutti modelli profondamente sperimentati, ci abbiano consigliato di mantenere immutato lo schema fondamentale della vettura.

Per tali miglioramenti rinviamo alla descrizione di dettaglio allegata, non senza però insistere:

- sulla originale soluzione data all'azionamento del ventilatore mediante il dispositivo termoelettromeccanico,
- sulla sospensione anteriore nella quale l'attrito solido può essere più correttamente dosato,
- sul nuovo tipo di disco condotto per la frizione di grande progressività assiale e con mozzo elastico di nuovo disegno,
- sull'alternatore in sostituzione della dinamo,
- sui miglioramenti alla ripartizione della frenatura sui due assi anteriore e posteriore (a vuoto) con la riduzione del diametro dei cilindri posteriori,
- sul serbatoio carburante sensibilmente aumentato di capacità e dotato di un particolare tipo di sfiato con recuperatore, che, oltre ad impedire ogni fuoriuscita di combustibile durante la marcia, costituisce una ulteriore sicurezza contro i pericoli d'incendio,
- sul tergicristallo a due velocità con spazzole deportanti,
- sui proiettori allo jodio.

Si è ritenuto opportuno acquisire la possibilità di fornire a richiesta la vettura con guida idraulica. È ovvio che in caso di avaria al circuito idraulico si potrà agevolmente condurre la vettura con la sola guida meccanica. In ogni caso, sono state accuratamente perfezionate le caratteristiche di tale delicato organo per accrescerne, al limite del desiderabile, le qualità di stabilità sia in rettilineo che in curva.

7) Pur senza avere modificato le caratteristiche del motore, la nuova e più aerodinamica linea della vettura consente maggiori prestazioni. La velocità massima della 1,5 passa da 150 a 152 km/ora, quella della 1,8 a carburatore da 160 a 165 km/ora, quella della 1,8 ad iniezione da 168 a 170 km/ora. Invariati i consumi.



La nuova Flavia conserva il divano unico per i posti anteriori ma a schienale separato, che consente posizioni diverse per chi guida e per i passeggeri.

Per il coperchio del vano motore cerniere anteriori e molle di compensazione.



Nuovo tipo di chiusura ai volenti anteriori e maniglie d'appiglio sulle portiere.

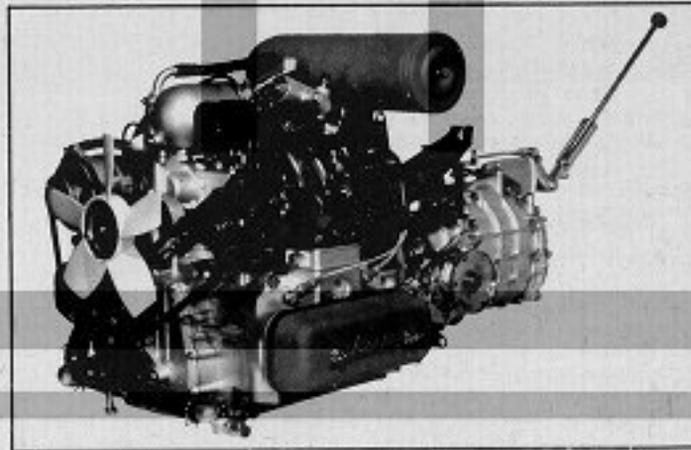
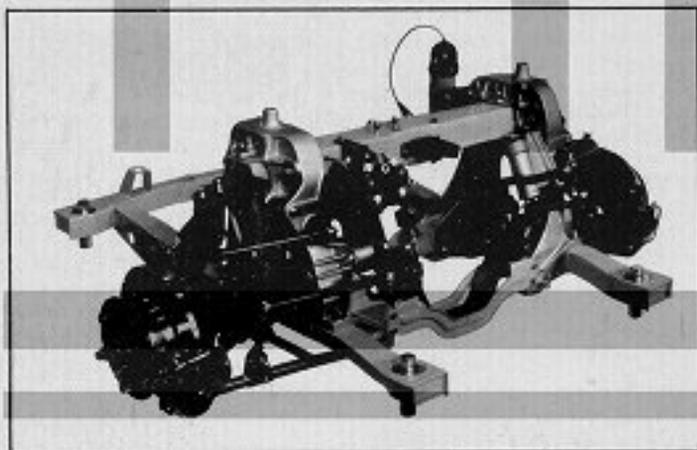


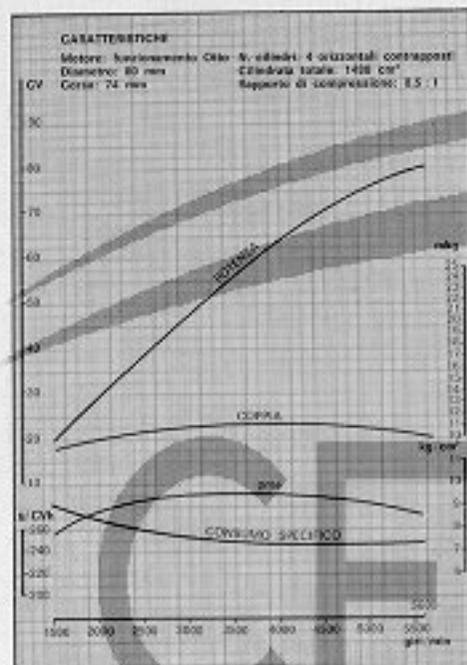
Maggiori dimensioni del cristallo paravento e del lunotto posteriore. La superficie vetrata è aumentata del 20%.



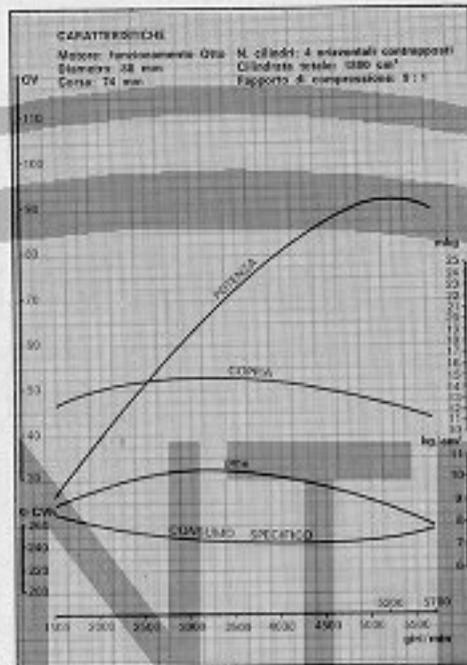
Sulla sospensione anteriore nuova balestra più larga (per maggiore durata e silenziosità) e nuovo attacco antivibrante fra balestra e telaio ausiliario.

Motore 1,8 a iniezione esterna. Nuovo ventilatore maggiorato a due velocità con comando termoelettromeccanico.

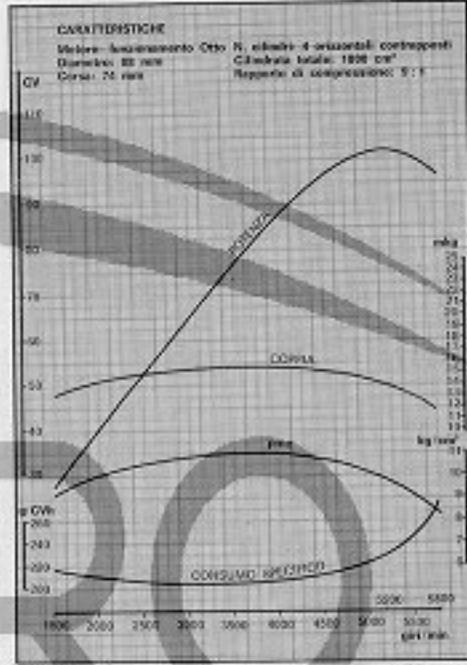




1,5 a carburatore (819.200)



1,8 a carburatore (819.300)



1,8 ad iniezione esterna (819.400)

Curve di potenza, coppia, pressione media effettiva, consumo specifico dei motori della nuova Flavia.

VARIANTI APPORTATE SUL NUOVO MODELLO FLAVIA

Motore

- modificato fusione corpo motore per applicazione idroguida (a richiesta) ed alternatore (per ·200 e ·300)
- raffreddamento: nuovo radiatore di dimensioni maggiori. Nuovo ventilatore in plastica maggiorato con comando (per ·300 e ·400) termoelettromeccanico. Nuova taratura del termostato
- nuova posizione asta livello olio (per ·200 e ·300)

Alimentazione

- nuovo serbatoio di capacità aumentata a 55 litri (da 48)
- dispositivo di sfiato con ricuperatore
- pompa meccanica (per ·200 e ·300)

Frizione

- nuovo disco con mezzo elastico a grande angolo torsionale e doppia serie di lamelle di progressività assiale

Sospensione anteriore

- nuova balestra di larghezza maggiore (maggiore durata e silenziosità)
- nuovo attacco antivibrante fra balestra e telaio ausiliario

Sospensione motore cambio

- nuova sistemazione supporti gruppo motore cambio al telaio ausiliario

Ruote

- cerchi 5J-15"

Freni

- migliorata la ripartizione della frenatura sui due assi, a vuoto, con la riduzione del diametro dei cilindri posteriori
- nuova impugnatura, con pulsante di sbloccaggio, del freno a mano (per evitare il facile disinnesto)

Guida

- a richiesta idroguida

Impianto di aerazione

- nuova presa aria
- nuovo gruppo riscaldatore-ventilatore
- ventilatore centrifugo a due velocità silenzioso
- mandata aria ai posti posteriori
- comando mandata aria solo in « alto » o solo in « basso »
- uscita aria (attraverso il rivestimento traforato del tetto e convogliata alle feritoie sul canalino anteriore vano bagagli)

Impianto elettrico

- tergicristallo a due velocità con spazzole deportanti
- nuovo quadretto di comando con posizione per luci di ingombro
- cassetta portavalvole all'interno vettura
- proiettori allo iodio
- alternatore

Carrozzeria

- nuova linea
- nuovo tipo di maniglie di appiglio
- nuovo tipo chiusura volets
- cristallo anteriore stratificato

- lunotto termico posteriore (a richiesta)
- coperchio vano motore con cerniere anteriori e con molle di compensazione
- presa aria sul coperchio vano motore
- superficie vetrata, del cristallo paravento e lunotto posteriore, di dimensioni maggiori (oltre il 20% in più)

Tavola apparecchi e comandi

- orologio elettrico
- contagiri elettronico
- piano portaoggetti
- specchio retrovisore di dimensioni maggiori
- quadretto di comando aerazione più accessibile
- volante guida di forma a calice accentuato
- antifurto incorporato
- comando cambio sul pavimento (a richiesta per ·300 e ·400)

Abitabilità

- migliorata l'abitabilità mediante una maggiore e più razionale imbottitura dei sedili

Prestazioni

- incrementate le velocità
819.200 da 150 a 152
819.300 da 160 a 165
819.400 da 168 a 170
con consumi invariati

Dimensioni

- aumentata la carreggiata anteriore a 1320 mm anziché 1300

LE FULVIA

LANCIA *Fulvia* GT

rallye 1.3 HF

Fulvia sport 1.3

rallye 1.3



In Europa la costruzione dei motori destinati a vetture di larga diffusione — ossia alla vettura media europea — si è ormai orientata verso cilindrata comprese nella fascia da 1100 a 1500 cm³. In relazione alle aumentate potenze specifiche, oggi motori contenuti entro questi limiti possono infatti offrire rotondità di funzionamento, erogazione di potenze soddisfacenti e consumi ragionevolmente ridotti. Il motore Fulvia — costruito se-

condo il classico schema Lancia: 4 cilindri a V stretto —, creato in origine con cilindrata di 1100 cm³ ma già previsto e predisposto per essere portato fino a 1300 cm³, raggiunge felicemente prestazioni all'incirca eguali ai motori da 1500 cm³, pur rimanendo largamente al disotto di tale cilindrata.

La concezione e la struttura modernissime, l'adozione del doppio albero di distribuzione in testa, la forma raccolta della camera di scoppio, l'eccellente alimentazione con due carburatori a doppio corpo forniscono un rapporto potenza per litro di cilindrata molto alto e una utilizzazione costante della potenza lungo l'intera cur-



va. In altre parole valori di pressione media effettiva particolarmente elevati. Queste concrete e sperimentate caratteristiche hanno assicurato il successo al modello Fulvia e favorito la logica evoluzione della cilindrata di base raggiungendo per le nuove vetture sportive il valore di 1300 cm³. Uno sviluppo, questo, che ha tenuto conto anche delle indicazioni fornite dai ripetuti successi nelle gare internazionali di velocità, nei Rallies e



nelle corse in salita ottenuti dalle Fulvia berlina 2C, Coupé e Coupé HF. Pertanto alla Berlina 2C e al Coupé — che rimangono in regolare produzione con le cilindrata di origine (rispettivamente 1091 e 1216 cm³) — la Lancia ha affiancato quattro nuove versioni: berlina GT (1216 cm³), coupé «Rallye 1.3» (1298 cm³), coupé «Sport 1.3» (1298 cm³), carrozzeria Zagato).

FULVIA BERLINA GT

Si chiama «GT» perché al raffinato comfort di una guida interna a quattro porte unisce la capacità di elevate velocità massime e di crociera. Silenziosa, elastica, stabile, ben frenata (quattro freni a disco) è vettura ideale per lunghi, confortevoli viaggi su percorso misto o autostradale. Il motore di 1216 cm³ (diametro e corsa mm 76 x 67), alimentato da due carburatori doppio corpo sviluppa 80 CV DIN a 6000 giri/minuto, cioè più di un qualsiasi altro modello di pari cilindrata; la coppia massima è di 10,6 mkg a 4000 giri/minuto. La Fulvia GT berlina ha la velocità massima di 152 km/ora; percorre il chilometro con partenza da fermo in 36"5 e accelera da 0 a 100 km/ora in 17". A richiesta, per chi ama la guida sportiva, è disponibile il comando del cambio «a cloche» anziché a leva sotto il volante. Alle ruote sono applicate eleganti «corniere» in acciaio inossidabile.

FULVIA COUPE' RALLYE 1.3 HF

Per il Coupé HF, cilindrata incrementata a 1296 cm³. La sigla «HF», che distingue le versioni sportive dei modelli Lancia, è ormai un simbolo notissimo e, nel mondo dell'automobilismo agonistico internazionale, anche temuto. Ha le stesse caratteristiche del Coupé «Rallye 1.3» ad eccezione di: rapporto di compressione 10,5:1; potenza massima 101 CV DIN a 6400 giri/minuto; coppia massima 13,3 mkg a 4750 giri/minuto; carrozzeria alleggerita; velocità 174 km/h; chilometro con partenza da fermo in 32"5. Maneggevole, scattante, il Coupé Fulvia Rallye 1.3 HF è una nuova efficace arma per gli appassionati delle competizioni di velocità, in una categoria particolarmente popolare. Grazie al suo motore elastico e silenzioso è però vettura che soddisfa perfettamente anche le esigenze del normale turismo.

Questa vettura viene venduta con la normale garanzia.

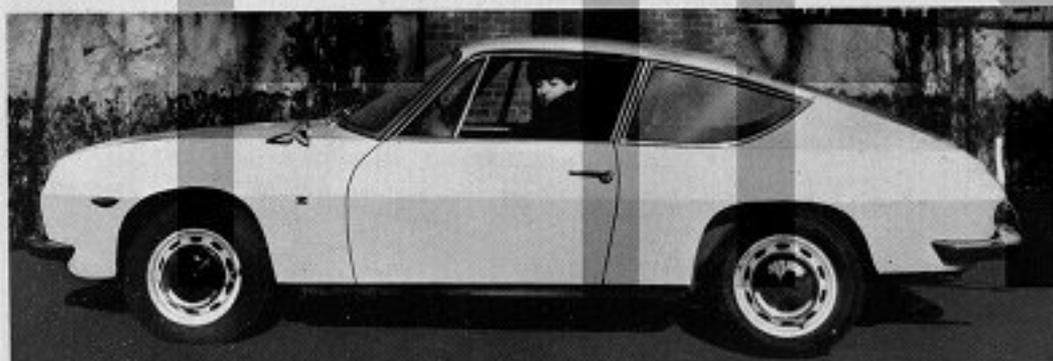


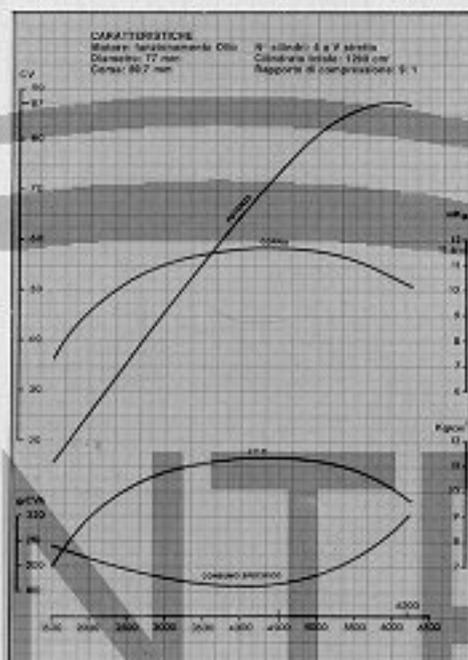
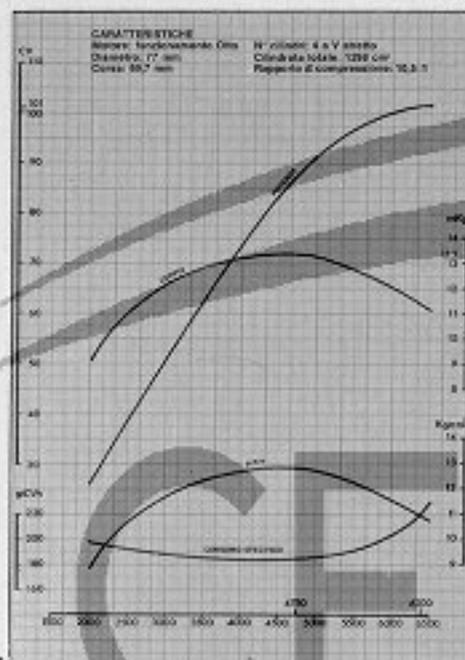
FULVIA SPORT 1.3

Ed infine la terza nuova versione del Coupé Fulvia: si chiama « Sport 1.3 ». La sua carrozzeria Zagato, leggera e aerodinamica, è caratteristica per l'originalità della linea e l'ampio spazio, a tergo delle due poltracchine anteriori, disponibile per un comodo posto posteriore e per bagagli. Sul Coupé Sport 1.3 è montato lo stesso motore del tipo coupé « 1.3 », che ha una potenza di 87 CV DIN a 6000 giri/minuto con un rapporto finale di trasmissione più lungo: 11/39 anziché 10/37. La velocità massima risulta più elevata: 176 chilometri orari, mentre il consumo di carburante è di appena 8,4 litri per 100 km (norme Cuna). Le doti di accelerazione sono molto vivaci: 33"5 sul chilometro con partenza da fermo.

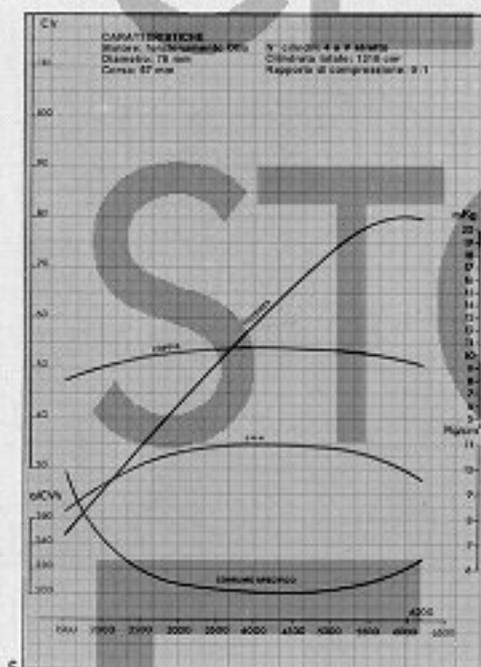
FULVIA COUPE' RALLYE 1.3

Il successo del Coupé Fulvia è confermato dal numero di esemplari in circolazione di questa veloce, agile vettura dalla linea inconfondibile. La nuova versione, con motore di 1296 cm³, è stata battezzata « Rallye 1.3 » ad indicare la cilindrata maggiorata, ma soprattutto a ricordare la fama che il Coupé Fulvia si è conquistata nei rallies — a cominciare dal Rallye di Montecarlo — cioè nelle competizioni più adatte a definire le qualità complessive di una automobile. Diametro e corsa mm 77 x 69,7; rapporto di compressione 1 : 9; 87 CV DIN a 6000 giri/minuto; coppia massima 11,6 mkg a 4500 giri/minuto; frizione di maggior diametro; rapporto finale di trasmissione 10/37; velocità 168 km/ora; chilometro con partenza da fermo in 34". Alle ruote sono applicate eleganti « corniere » in acciaio inossidabile.





Curve di potenza, coppia massima, pressione media effettiva, consumo specifico dei motori Fulvia:
a) 818.342 (Coupé Rallye 1.3 HF);
b) 818.302 (Coupé Rallye 1.3 e Fulvia Sport);
c) 818.130 (Fulvia Berlina GT).



CARATTERISTICHE COMPARATIVE DEI MOTORI FULVIA

Tipo motore	V _t cm ³	D x s mm	N _{DIN}		n _N - n _{max} giri/1'	V _m (^h N) m/s	p.m.e. (N) kg/cm ²	V = V _m x p.m.e. m/s x kg/cm ²	p.m.e. max kg/cm ²	M _t · n ₁ mkgf · giri/1'	Potenza fiscale
			CV	KW							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
818.100	1091	72 x 67	71	52,2	6000-6200	13,4	9,8	131,3	10,8	9,4-4000	13
818.130	1216	76 x 67	80	58,8	6000-6200	13,4	9,9	132,7	10,9	10,5-4500	14
818.140	1216	76 x 67	88	64,7	6000-6200	13,4	10,75	144	11,3	11 - 5000	14
818.302	1298	77 x 69,7	87	64	6000-6200	13,95	10	139,5	11,25	11,6-4500	15
818.342	1298	77 x 69,7	101	74,2	6400-6500	14,85	10,9	162	12,85	13,3-4750	15

Legenda

- 2 - Cilindrata
- 3 - Diametro e corsa
- 4 - Potenza in CV
- 5 - Potenza in KW
- 6 - Regime di potenza massima - regime massimo
- 7 - Velocità media dello stantuffo (al regime di potenza massima)
- 8 - Pressione media effettiva (al regime di potenza massima)
- 9 - Prodotto della velocità media dello stantuffo per la pressione media effettiva
- 10 - Pressione media effettiva massima
- 11 - Momento motore massimo a giri corrispondenti

818.100 (berlina 2C)
818.130 (berlina GT)
818.140 (coupé HF)
818.302 (coupé Rallye 1.3 - Sport 1.3)
818.342 (coupé Rallye 1.3 HF)

Aria di battaglia in vista. Il giornalista sa ormai come va a finire: è così ogni qual volta si avvicina un salone dell'automobile. Ci sono le novità. Bisogna correre a destra e a sinistra. Il direttore del giornale non perdona. Bisogna essere sempre informati... arrivare prima degli altri, dei colleghi: questi sono i grandi nemici. Poi ci sono gli inviti per la presentazione e la prova delle nuove auto. Il carnet degli appuntamenti si affolla in modo pauroso. Si è costretti a scegliere. Così è avvenuto, puntualmente, anche alla vigilia del Salone dell'Automobile di Ginevra, così sarà in autunno in occasione dei saloni di Francoforte, Parigi e Londra. Non parliamo poi di Torino perché in questa occasione la « bagarre » raggiunge il parossismo. Si è impostata quindi una selezione anche per il Salone di Ginevra e, fra i molti appuntamenti, a uno non potevamo mancare: a quello con la Lancia. La Casa torinese è sempre sulla bocca di tutti: per la sua attività sportiva, per le sue auto di concezione modernissima. Ogni tanto si parla anche di « novità » Lancia: ma la Casa smentisce. Questa volta invece qualche cosa bolliva in pentola. L'invito era di per sé un programma. Appuntamento a Torino al grattacielo Lancia, consegna delle... « nuove » (Dio sa quanto avremmo voluto saperne di più a proposito di queste « nuove » vetture. Viaggio di prova individuale a Cervinia. Nell'invito una precisazione: « cari amici, andiamo a duemila metri, quindi portatevi l'attrezzatura per l'alta montagna ».

di GIANNI MARIN

**PIU' FORTE
SULLA NEVE
CON LA FULVIA
CHE CON
GLI SCI**



All'ora e al giorno fissati eccoci puntuali al « grattacielo ». Accoglienza come sempre cordiale. Il sorriso delle hostess, il tradizionale omaggio — i guanti John Surtees tipo corsa sottolineano lo spirito sportivo che anima la Lancia — la documentazione, il programma di viaggio e poi l'invito a scegliere la « nostra » auto. Ci siamo: ecco le novità, la gamma delle « Fulvia » rinnovate. L'imbarazzo della scelta è notevole: Berlina GT, Coupé Rallye 1.3, Coupé Rallye 1.3 HF oppure la Sport 1.3? Poi ci rassicurano: possiamo partire con un modello e poi scambiarlo durante il viaggio con quello in possesso di un altro collega. Ingenuamente ci abbiamo creduto. D'altra parte che cosa potevamo fare? In realtà le cose sono andate diversamente: ognuno di noi, preso dall'entusiasmo, è arrivato a Cervinia con la vettura che aveva scelto al momento della partenza. Così anche noi abbiamo fatto la nostra scelta e il « ditino » si è puntato su una rossa Fulvia Sport 1.3, con carrozzeria di Zagato. Dimenticavamo: inghiottiti da un furgoncino addetto ai collegamenti, i nostri bagagli erano già spariti. Li avremmo ritrovati a Cervinia.

Così liberi da ogni preoccupazione ci siamo messi al volante della « nostra » — almeno per alcune ore — Fulvia Sport. Mettiamo in moto: il motore gira che è un piacere; ad ogni colpo d'acceleratore i cavallini (puledri veri, s'intende) si agitano. Innezziamo la prima e via. Attraversiamo Torino, semaforo dopo semaforo, come se fossimo sulla più tranquilla delle berline. Nessun segno di affaticamento anche nei punti nevralgici dove il traffico è più intenso

e caotico. Il motore portato a 1298 centimetri cubi, con i suoi 87 cavalli di potenza è elasticissimo. Finalmente ecco l'autostrada. Prima, seconda, terza, quarta. Siamo già al casello: Sorrisi da una parte (noi che siamo alla guida), sorrisi dall'altra (il casellante). Non si paga: sono i vantaggi di una perfetta organizzazione! Fosse sempre così.

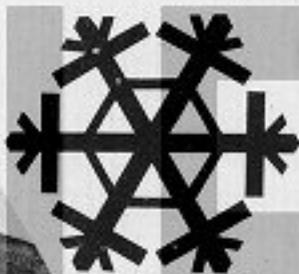
Prendiamo la Torino-Ivrea e ci scateniamo. La velocità sale a limiti vertiginosi, ma la stabilità si mantiene perfetta. È una giornata di vento, ma la nostra « sport » viaggia tranquilla, senza risentirne minimamente. Poi ecco le varie basi cronometrate. Sono indicate da cartelli gialli con la scritta « Prova Lancia » e — successivamente — « chilometro con partenza da fermo », « velocità massima », ecc. Tentiamo il primo rilevamento: il nostro cronometro « spacca » un 33' 5/10: meraviglioso. Poi la velocità massima: 178 chilometri l'ora. Un limite, questo, superiore al dato massimo indicato dalla Casa: benedetta ingenuità degli ultimi costruttori seri. Le nostre prove continuano: frenata (letteralmente meravigliosa, dato che la macchina si arresta in spazi più che ragionevoli senza alcun sbandamento anche quando la frenata viene effettuata ad alta velocità), ripresa

in quarta a bassa velocità, e altre prove.

Ma eccoci alla fine dell'autostrada. Ci attende la Valle d'Aosta, con i suoi « budelli », con i suoi intasamenti. Ma scopriamo che con la « Sport » si può fare ciò che si vuole. I lunghi camions con rimorchio sono superati con assoluta sicurezza: basta affidarsi ad una marcia bassa e schiacciare l'acceleratore.

Poi a Châtillon deviazione a destra e via verso Cervinia. Il fondo stradale è malandato: la neve e il ghiaccio l'hanno ridotto male. La nostra Fulvia sembra non avvedersene. Le sospensioni sono perfette. La strada sale rapidamente; freno, cambio, acceleratore, sterzo: tutto risponde perfettamente. Ma ecco all'improvviso che incomincia a nevicare. Prima qualche fiocco rado, poi — a mano a mano che la strada sale — sempre più fitta. E una nevicata d'alta montagna in piena regola. Raggiungiamo il Grand Hotel Cervinia in perfetto orario, senza alcun segno di stanchezza. Parcheggiamo davanti all'hotel. La strada negli ultimi tratti era ghiacciata, ma la Fulvia Sport non se ne è accorta.

Arrivano anche gli altri colleghi. Un salto in camera, colazione e poi pronti per le prove. Ma il tempo fa il pazzo. In poche ore il cielo ha « spe-



dito» in terra decimetri e decimetri di neve. Cervinia entra nel caos. Camions che si mettono per traverso. Auto che incocciano fra di loro. Traffico pressoché bloccato. Unica soluzione trascorrere il pomeriggio in piscina tra bagni, saune e — perché no? — massaggi. Fare il bagno in piscina a duemila metri d'altezza mentre fuori nevicata, è una cosa meravigliosa. Sembra di vivere nel duemila. Mentre continua a nevicare, giunge la sera: pranzo, night, ore piccole, «piccole» come non mai. Finalmente il riposo del giusto.

Il giorno dopo un sole splendido. Il Cervino ci guarda: è uno spettacolo che incanta. Scendiamo velocissimi. Vogliamo provare le nuove Fulvia su di un circuito diabolico ideato da una mente diabolica. Ma le Fulvia non si ritrovano. Febbrile ricerca: la neve le ha coperte sino al tetto. Bisogna spalare la neve per ritrovarle. Rosse, bianche, gialle spuntano una alla volta come tanti fiori illuminati da questo meraviglioso sole dei duemila metri.

Adesso bisogna farle partire: chissà come andrà a finire. Si tira lo starter, si gira la chiave d'accensione: il motore si avvia subito. Le Fulvia «innestate» non battono ciglio. Il freddo non ha avuto alcun effetto. Per la prova ci siamo scelti un pi-

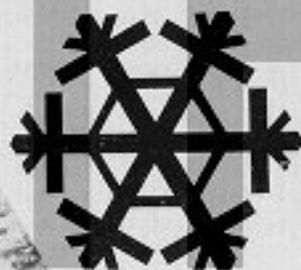
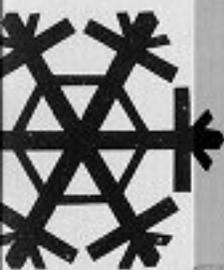
lota d'eccezione: un nostro conterraneo, quel Sandro Munari di Cavarzere — un paesino fra Padova e Venezia regno di zanzare (ma guai a dirlo a Munari) — che da due anni corre per i colori della Lancia e che in gennaio, nel difficilissimo Rallye di Montecarlo, è giunto quinto assoluto. Munari sembra un ragazzino e lo è: ci dice che ha ventisette anni. E un po' il bello della compagnia: certe occhiate al Grand Hotel Cervinia da parte di bionde Vichinghe... ma lasciamo stare. Saliamo su una «HF» e via verso il circuito di prova. Non ne abbiamo mai visto uno di eguale. Un budello tipo pista da bob (mancano le curve sopraelevate, è la sola differenza), lungo circa tre chilometri, la cui larghezza massima non supera i tre metri. Munari — come tutti i veneti — parla, parla. Ma noi non lo ascoltiamo già più. Sentiamo soltanto un avvertimento: «Si tenga alla maniglia e non si preoccupi di altro». Poi giù: prima, seconda... la velocità sale. Curve a gomito che si susseguono l'una all'altra. Una specie di casa cantoniera che ci viene incontro velocissima e che spunta tra due montagne di neve; guardiamo i piedi di Munari: il sinistro schiaccia il freno, il destro schiaccia il pedale dell'acceleratore. Ci siamo: stà per arrivare il più fantastico testa e coda della nostra vita. Ma Munari ha calcolato tutto: in piena curva toglie il piede dal freno e accelera a fondo. Terza e via. Neve e ghiaccio fanno sobbalzare la nostra «HF» ma Munari corregge con colpi secchi e precisi. Si aiuta con il controsterzo. La nostra «HF» non è più un'auto-

bile, è un bob. Curva dopo curva, colpo di sterzo dopo colpo di sterzo, freno e acceleratore azionati in perfetto sincronismo, pareti di neve sempre più alte: ma mai uno sbandamento incontrollato. La Fulvia risponde in pieno a ogni sollecitazione. Finalmente raggiungiamo la statale che ci deve riportare a Cervinia; Munari compie l'ultimo exploit: freno e acceleratore e il «cristallino automobilistico» è una realtà.

La prova è durata pochi minuti; cerchiamo di farci spiegare da Munari la sua tecnica che è poi quella dei più famosi piloti nordici. Munari tenta. Ci parla di sincronismo fra azionamento del pedale del freno e quello dell'acceleratore. Ci dice che il volante non è poi così importante. Ci consiglia di allenarci su di una distesa ghiacciata, sgombra di ostacoli. Tante belle cose ma per noi è ormai troppo tardi per imparare.

Ritorniamo al Grand Hotel Cervinia. Il nostro soggiorno è terminato. Un'altra Fulvia ci attende: questa volta ritorneremo a Torino con un Coupé Rallye 1.3. Il viaggio di ritorno è meraviglioso. Nel primo tratto la neve e il ghiaccio non ci fanno paura: la vettura è sempre attaccata al terreno. Poi ancora la Val d'Aosta e l'autostrada verso Torino. Ripetiamo le prove e «spacchiamo» un 34" netto sul chilometro con partenza da fermo e un 170 chilometri l'ora sul chilometro lanciato: anche questa volta la Lancia è stata modesta. I limiti segnati nel suo catalogo sono stati superati.

G. M.



Discorso pronunciato
dal nostro Direttore Centrale
Prof. Dott. Ing. Antonio Fessia
in occasione
della conferenza stampa Lancia
al 37° Salone Internazionale
dell'Automobile a Ginevra

Je regrette de devoir vous donner des informations sur des chiffres. Les chiffres ne sont pas de choses plaisantes et j'espère que vous aurez l'amabilité de me permettre de donner une bien courte illustration au tableau que peut-être vous voyez, que peut-être vous ne voyez pas, mais de toute façon vous l'avez en main dans votre dossier. Le premier but visé par mon explication qui se ressentira un peu de mon esprit polémique, est de donner les raisons du fait que nous résistons sur une solution classique de la traction avant (d'ailleurs la bataille de la traction avant est vaincue depuis longtemps), c'est-à-dire celle avec l'axe du moteur dans le sens de l'axe longitudinal de la voiture.

La mode et des raisons techniques ont fait envisager une solution avec le moteur en travers. Alors je dois répéter ce que j'ai déjà soutenu dans une autre occasion à Londres c'est-à-dire que nous ne pouvons résister dans notre position que pour une seule raison: c'est le fait que nous avons soit dans Flavia, soit dans Fulvia, des moteurs avec deux bancs cylindres, soit opposés soit en V étroit. Nos moteurs sont tellement courts qu'ils peuvent rester à leur place naturelle sans que l'encombrement soit plus grand que celui d'un moteur mis en travers.

Evidemment si l'on veut avoir un quatre cylindres classique avec cinq paliers alors il faut le mettre en travers et je tire mon chapeau à mes collègues qui travaillent le moteur en travers; mais nous avons travaillé le moteur en V, en V étroit et je me rappelle le succès que j'ai eu ici lorsque j'ai rappelé le fait que le moteur en V étroit est sorti de la pensée du fondateur de la Maison Lancia. C'est M. Lancia qui l'a inventé et nous l'avons développé jusqu'aux dernières conséquences puisque le V étroit nous fait gagner beaucoup de place en sens longitudinal, ce qui nous permet de maintenir la prise directe et la transmission silencieuse par engrenage hypocyloïde. Nous avons l'espoir de vous démontrer que le mo-

teur en V étroit a des possibilités de développement qui dépassent tout ce que l'on aurait cru jusqu'ici.

Le tableau démontre que le moteur qui est sorti avec 1100 centimètres cubes était déjà prévu pour 1300, mais nous avons fait l'augmentation de la cylindrée par une espèce de prudente « escalation ». Puisque les moyens pour obtenir de la puissance sont seulement trois, la cylindrée, la pression moyenne effective et la vitesse du piston, nous avons monté dans la suite outre que la cylindrée, la vitesse du piston (voir la colonne 7 du tableau) qui est passée de 13,4 à 14,96 mètres à la seconde et la pression moyenne (voir la colonne 8 du tableau) de 8,2 à 10,9 kgf/cm². Nous avons pu obtenir cela sans adopter des taux de compression excessifs (c'est-à-dire en dessus de 9). Cela veut dire que le produit des valeurs des colonnes 7 et 8 (qui est porté à la colonne 9) et qui est l'indice de puissance spécifique est monté de 109 à 162 avec une augmentation à peu près de 50%.

Ici je vous prie encore de me permettre une petite note de discussion: on attend toujours la mort du moteur à piston, mais moi je dis que j'espère tranquillement arriver jusqu'à la fin de ma vie avec mon bon vieil ami, le moteur à pistons. Et si nous comparons ce que l'on vient de dire, lorsque on cause des moteurs qui sont différents du moteur à piston, c'est-à-dire qu'ils peuvent tourner vite, avec les vitesses de rotation réalisées par nos moteurs nous ne comprenons pas pourquoi devrait-on nous reprocher que l'on est monté environ des 5000 tours/minute ordinaires, il y a dix ans, aux 6500 et peut-être 7000 d'aujourd'hui. Presque tous les constructeurs de moteur à piston ont démontré que le moteur à piston est capable d'une vitesse angulaire de rotation tellement élevée que d'autres moteurs ne peuvent pas faire mieux.

Mais encore il y a autre chose à dire: comme vous savez toutes les parties fondamentales de notre pauvre vieux moteur à piston sont rondes.

Le cylindre est rond, les pistons sont ronds, les segments sont ronds, les soupapes sont rondes, etc. S'il y a une seule chose que l'on peut faire bien dans la mécanique, c'est tout ce qui est rond, puisque les appareils même de contrôle, s'appellent Tallyrond. Ces appareils nous ont permis d'adopter les procédés automatisés les plus parfaits possible pour obtenir des surfaces rondes dans les tolérances qui avec un choix judicieux des matériaux nous permettent d'avoir des moteurs inusables et imbattables.

Enfin je pense que vous pourriez bien me poser la question suivante: la prudence est-elle respectée lorsque vous augmentez les puissances dans vos voitures? — J'oserais répondre que oui et en même temps je voudrais que l'on ne me reproche pas de l'avoir fait trop tard. Nous l'avons fait, nous croyons, au moins dans le moment où nous nous sentions à même de le faire, c'est-à-dire après des expériences faites dans tous les domaines, et parmi eux dans celui des compétitions sportives; je ne les aime pas puisqu'elles me font beaucoup de peur et elles ne me plaisent pas. Malgré tout on a tiré des conclusions et les conclusions sont tellement favorables que nous avons acquis la certitude que la puissance que l'on va bâtir dans nos voitures est une puissance prudente et résistante, j'oserais dire.

On discute beaucoup, peut-être trop, du problème de la sécurité. Trop de monde croit que si l'on change un bouton quelque part dans une voiture, si l'on va mettre un pare-brise dans un verre spécial, si l'on va augmenter de 2 ou 4 ou 10 le nombre de lumières qui vont signaler notre voiture, nous ajoutons beaucoup à la sécurité. Alors je dois bien dire qu'il y a une sécurité « passive », c'est-à-dire on doit faire des voitures qui n'ont pas de points défectueux, mais surtout une sécurité « active » bien plus importante qui est représentée par la sécurité bâtie dans la voiture elle-même, c'est-à-dire dans sa stabilité en ligne droite, en virage et dans toutes ses conditions générales d'emploi, sans quoi la voiture est dangereuse. Puisque ce sujet est traité très souvent par nos amis journalistes, je voudrais qu'ils nous aident contre le livre au titre fameux « Unsafe at any speed », bien que nous soyons dans la position de croire avec tout notre cœur que nos voitures ne sont jamais « unsafe ».

Mais je voudrais dire qu'il n'y a qu'une chose que nous vous demandons: celle de poursuivre la campagne nécessaire pour obtenir que ceux qui emploient la voiture pensent que la voiture n'est pas un pistolet. Si les journalistes font de la propagande dans ce sens là mon cœur sera moins navré d'entendre ce qu'on lit au sujet des désastres de la route. Alors battons nous pour « Safety on the road ». Merci.

La citazione dei dati delle colonne 7, 8 e 9 si riferisce alla tabella comparativa dei motori Fulvia che pubblichiamo a pag. 10.

TUTTOSPORT

Con le Lancia maggiorate sulle nevi di Cervinia.

Altri rilevamenti ad alta velocità: oltre all'assenza di rumori interni ed esterni, che possono arrecare fastidio, una perfetta aderenza della vettura e un'ottima stabilità direzionale, la dolcezza, la precisione e la sensibilità, dello sterzo, la frenata sicura in fase di rallentamento e l'assetto longitudinale del veicolo.

MARIO MORGANTI

CORRIERE DELLO SPORT

Le nuove «Fulvia»: eleganza con grinta. La parte più divertente ed emozionante dell'impresa è stata una prova su Fulvia coupé HF preparata per i grandi rallyes e pilotata dallo specialista della neve e del ghiaccio Owe Andersson della squadra corse HF; su una specie di pista da bob, una discesa paurosamente ripida e tortuosa, il satanasso scandinavo ci ha «deliziato» con le sue evoluzioni a tutto gas affrontate con beata tranquillità, ad ulteriore conferma della eccezionale stabilità e docilità di queste macchine anche nelle condizioni più difficili.

RENATO D'ULISSE

TUTTOMOTORI

Si direbbe che la Lancia abbia quasi un appuntamento fisso a Ginevra, per la presentazione delle sue nuove vetture di maggior successo. Ricordiamo che due anni fa proprio sotto le volte del Planpalais, la Casa torinese tenne a battesimo la sua magnifica Fulvia coupé, rivelatasi fin dall'inizio uno dei migliori successi automobilistici di questi ultimi anni.

I quattro nuovi modelli offrono quindi prestazioni ancora migliorate pur restando pressoché identiche, dal punto di vista delle carrozzerie, alle versioni base.

TEMPO

Al Salone di Ginevra hanno fatto il loro debutto anche le Lancia «Fulvia» della serie maggiorata: la berlina «GT», con motore di 1216 cc e 80 CV, e i coupé «1300», la cui potenza va dagli 87 CV dei modelli «Rallye» e «Sport» ai 101 CV del tipo «HF». Grazie all'incremento di potenza queste auto hanno ora prestazioni veramente eccellenti.

IWO ALESSIANT

LE "MAGGIORATE" NEL GIUDIZIO DELLA STAMPA

l'Automobile OGGI LA STAMPA La Notte

TEMPO
QUATTORRUOTE

LA STAMPA

Un asso del rallye dimostra a Cervinia come si guida sulla neve e sul ghiaccio in occasione della presentazione delle nuove Fulvia.

Andare in auto a 90 all'ora fra due pareti di neve per circa tre chilometri, in una stradina ghiacciata larga tre metri che sembra una pista di bob, abbordando curve a gomito in serie con sbandate vertiginose e «volando» su un dosso quasi a sfiorare i rami di un pino, costituisce un'esperienza entusiasmante, anche se mozzafiato. La dobbiamo alla Lancia e al suo pilota da rallye Sandro Munari, un asso delle acrobazie sulla neve e sul ghiaccio.

MICHELE FENU

IL TEMPO

Tiene bene sulla pista di «bob» la trazione anteriore delle Lancia.

L'impressione di guida, per altre prove, è stata naturalmente diversa per ciascuna vettura, ma sulla pista ghiacciata ogni tipo — dalla berlina alla sport — si è comportata allo stesso modo: tenendo la strada in maniera impressionante... Le «maggiorate», dunque, vanno bene.

A. F.

IL MESSAGGERO DI ROMA

... si è visto abbastanza per affermare che anche stavolta la Lancia ha centrato il bersaglio, proponendo con la nuova serie un insieme di modelli che hanno tutte le carte in regola per conquistare una posizione più che soddisfacente sui mercati internazionali.

CARLO MARIANI

LA NOTTE

La Lancia, tenuto conto del gran successo dei vari modelli Fulvia, ha deciso di aumentarne la potenza. E per questo sono nate altre quattro vetture, assolutamente identiche come carrozzeria a quelle precedenti, ma con cilindrata maggiore. Maggiore potenza e prestazioni più elevate naturalmente non sono andate a discapito delle caratteristiche generali della Lancia: i nuovi modelli, infatti, conservano le doti di signorilità, raffinatezza delle finiture, sicurezza.

L. G.

AUTORAMA

Ancora una volta, la Lancia ha anticipato i tempi. La moderna rete autostradale che va diffondendosi capillarmente in tutta Europa, la necessità di poter effettuare viaggi in tempi sempre più ristretti ma senza che ciò incida sul comfort di marcia, impone vetture veloci, ma contenute nella cilindrata, soprattutto per l'utente italiano, sempre alle prese con prezzi elevati del carburante, con un pesante bollo di circolazione, con un premio di assicurazione notevole. Partendo da questo presupposto, sono appunto nate le nuove « Fulvia », il cui motore — costruito secondo il classico schema Lancia e cioè in quattro cilindri a V stretto — era già stato predisposto per essere portato a 1300 cc.

GIANNI MARINI

IL RESTO DEL CARLINO

Prova da Torino a Cervinia delle Lancia-Fulvia « maggiorate ».

La Fulvia berlina GT, la Fulvia coupé Rallye 1.3, la versione 1.3 HF e la Fulvia sport 1.3 hanno messo in chiara evidenza le particolarità di una meccanica d'avanguardia e valori di rendimento eccezionali.

MARIO MORSILLI

L'EUROPEO

autorama

MOTOR ITALIA

Le Lancia Fulvia maggiorate fra le nevi di Cervinia.

Fu un'impressione generale di stupore quasi incredulo per l'agilità, la disinvoltura, la sicurezza con cui i coupés « Fulvia » si muovevano sui percorsi più impervi, superando erte salite innevate e potendone anche ripartire, sempre s'intende senza uso di catene: un vero trionfo per la trazione anteriore.

S. B.

MOTOR

Il coupé HF era già un modello interessante con il motore di 1216 cc. Ora che con la maggiorazione della cilindrata e con l'incremento della potenza dispone di 101 CV (grazie al nuovo disegno dei collettori e ad un rapporto di compressione portato a 10,5), guidare questo modello è diventato addirittura entusiasmante.

Agile nelle strade tortuose è anche a suo agio sui rettilinei dell'autostrada dove sviluppa in pieno la sua notevole potenza raggiungendo e superando i 174 km/h che la Casa indica come velocità massima.

SERGIO FAVIA DEL CORE

CORRIERE DELLA SERA

La nuova Fulvia Berlina GT col motore di 1216 cc, 80 cavalli, cambio a cloche su richiesta, ha quel tanto di brio in più da farla classificare fra le più riuscite vetture medie europee.

IVO ALESSIANI

TRAPANI SERA

La nuova versione, con motore di 1298 cm³, è stata battezzata « Rallye 1.3 » ad indicare la cilindrata maggiorata, ma soprattutto a ricordare la fama che il Coupé Fulvia si è conquistata nei rallies cioè nelle competizioni più adatte a definire le qualità complessive di un'automobile.

AVVISATORE

La Fulvia Berlina GT al raffinato comfort di una guida interna a quattro porte unisce la capacità di elevate velocità massime e di crociera.

QUATTORRUOTE

Quattro « Fulvia » più potenti, che allargano così ulteriormente il mercato del modello più popolare dell'attuale produzione Lancia.

F. M. P.

L'AUTOMOBILE

Fulvia: cavalli a tutto spiano

I nuovi motori, maggiorati nella cilindrata e dotati di maggiore potenza conferiscono prestazioni più brillanti alle Fulvia, e di conseguenza le inseriscono in una classe superiore, sia dal punto di vista dell'uso generale, sia da quello delle prestazioni sportive, nelle quali le vetture della casa torinese eccellono.

ROGL.

L'EUROPEO

Fra i paesi produttori di automobili sportive che rispondano alla nuova concezione di questo tipo di vettura, l'Italia è al primo posto... anche con la Lancia che in questi giorni ha aggiunto a quelli noti tre nuovi modelli sportivi su meccanica Fulvia: motore di 1300 cmc, tutti sul filo dei 170.

ATHOS EVANGELISTI

CORRIERE DELLA SERA

Motor

L'EQUIPE

OGGI

Al volante della Fulvia Rallye HF 1.3 ci si sente, nettamente, ancor più sicuri, tranquilli.

GIUSEPPE PIAZZI

LA NAZIONE

Abbiamo compiuto gli ultimi chilometri prima di arrivare a Cervinia con la Fulvia coupé rallye la cui cilindrata è stata elevata a 1300. Sulle strade strette ed innevate che portano alla stazione invernale, la stabilità e la tenuta di strada di questa nuova vettura è veramente eccezionale.

La trazione anteriore permette di salire, anche senza catene ed in completa sicurezza, dove con un'altra vettura sarebbe problematico districarsi. L'aderenza è perfetta anche sulla neve battuta, la presa delle ruote sul fondo innevato è addirittura incredibile.

SAVERIO CIATTINI

GAZZETTA DEL POPOLO

Le Fulvia « maggiorate » ignorano ghiaccio e neve

Uguale la stabilità in dirittura e in curva, e pari l'aderenza anche su terreno bagnato o gelato: non si tema di schiacciare l'acceleratore, tanto le vetture non abbandonano la traiettoria impostata. E se poi si guida col sistema di frenare col piede sinistro, in modo da impegnare contemporaneamente freno ed acceleratore tenendo la vettura sempre « in tiro », non c'è neve e ghiaccio che possano far paura. Adesso si che ci rendiamo conto di certi tempi impressionanti realizzati nel rally di Montecarlo!

La nuova Fulvia Berlina GT che non presenta apparenti modifiche rispetto alla precedente, si è rivelata sensibilmente più brillante, prontissima in accelerazione, divertente, e soprattutto molto stabile... si affronta anche il percorso più tormentato, con la massima disinvoltura, senza che la macchina devii minimamente dalla sua traiettoria.

RAFFAELLO GUZMAN

AUTO SPRINT

L'HF è senza dubbio una delle più... arrabbiate « milletrè » in circolazione. Chilometro da fermo intorno al mezzo minuto (concedeteci l'approssimazione di qualche decimo che, al nostro cronometraggio frettoloso, può essere sfuggito), chilometro lanciato in 20"2-20"4, ossia molto vicino al limite dei 180 orari, contro i 174 prudentemente dichiarati dalla casa per la « serie ».

GIANNI CANCELLIERI

L'ARGUS DE L'AUTOMOBILE

Une randonnée de Turin jusqu'au pied du Mont Cervin met en valeur la maniabilité des Fulvia en ville, sur autostrade, et sur routes de montagne enneigées. De hardies montagnardes, ces nouvelles Lancia Fulvia.

LO SPORT ILLUSTRATO

I nuovi modelli offrono potenze e prestazioni più elevate ma conservano immutata la carrozzeria e le qualità delle vetture da cui derivano e già tanto apprezzate dai conoscitori.

LE "MAGGIORATE" NEL GIUDIZIO DELLA STAMPA

IL GLOBO

Il coupé Fulvia Rallye 1.3 è una delle vetture più interessanti del momento: una gran turismo di indole e temperamento sportivo, che offre una comodità magnifica, silenziosa e scattante, elegante e semplice insieme. Si può quindi tranquillamente concedere un voto positivo ai nuovi modelli Fulvia che, così come sono stati impostati, permettono alla Casa torinese di ampliare i loro mercati nazionale ed europeo affrontando con armi oltremodo valide tutta la concorrenza.

MARIO CIRIACHI

AUTO ITALIANA

Le prove che la Lancia ha fatto fare alla stampa hanno confermato le possibilità di una vettura a trazione anteriore con ripartizione del peso portata piuttosto in avanti, su un percorso di montagna specie se innevato. Riteniamo che le « maggiorate » soddisferanno senz'altro la clientela Lancia, che ritrova in esse quelle prestazioni solite a riscontrare nei veicoli di questa Casa.

F. M. P.

L'EQUIPE

L'augmentation de cylindrée: du « punch » pour les Lancia Fulvia. Le gain de cylindrée qui résulte de la dernière opération Lancia est très sensible dans ses manifestations...

JEAN BERNARDET

A cette opération « brio » Lancia avait invité un de ses meilleurs pilotes, le Suédois Owe Andersson, et un circuit spécial avec routes gardées était utilisé à côté de Cervinia: 4 km de route bordée de deux hauts murs de neige, recouverte d'une épaisse couche de verglas creusée de rails profonds. C'est sur ce parcours que pendant de trop courts instants ils nous fut permis de jouer les passagers du grand Andersson. Ce est étonnant... le circuit est déjà terminé avant que vous ne soyez revenu de votre surprise et de votre admiration.

HENRY TOURNEUR

GENTE

Le quattro maggiorate della Lancia. Con le « Fulvia » maggiorate notevole « rotondità » di funzionamento e una elevata erogazione di potenza, con limiti che fino a qualche anno fa erano riservati a vetture con motori intorno ai « due litri ».

GIANNI MARIN

IL SOLE-24 ORE

Sul circuito di Cervinia abbiamo provato le nuove Fulvia « HF » e « Sport » con alla guida un collaudatore della Lancia. Il collaudatore si è divertito a guidare le due versioni come un automobilista principiante e spericolato. Le manovre più assurde sono state « sopportate » da queste vetture imperturbabilmente, senza una sbandata e con una tenuta di strada perfetta.

ROBERTO MARENCO

REVUE AUTOMOBILE

Avec l'apparition du nouveau moteur de 1,3 litre, la gamme Fulvia a également subi une refonte complète.

E. CORNIL

AUTOMOBIL ILLUSTRIRTE

... Ma la versione più interessante è il Coupé Rallye 1.3 HF... Si tratta di una vettura ideale per i rallye. A ciò contribuiscono la straordinaria tenuta di strada e i freni a disco di ottima efficacia... Le vetture Lancia sono costruite con molta cura e rifinite in modo eccellente... Il cliente riceve cruscotto in legno con sei strumenti, volante in legno, sedili anatomici; tutte cose che presso la concorrenza non sono incluse nei prezzi di listino... È un vero peccato che la Lancia, come sembra, non dia importanza al mercato tedesco. Con una pubblicità intensiva e il potenziamento dell'organizzazione dovremmo poter vedere circolare sulle nostre strade un numero ben maggiore di Lancia...

KURIER, WIEN

... Il nuovo coupé HF con la sua potenza di 101 CV Din, è senz'altro la « 1300 » di serie più potente sul mercato...

MOMENTO-SERA

Le Fulvia insuperabili sulla neve. Nel complesso l'operazione maggiorate compiuta dalla Lancia ci sembra si sia conclusa con pieno successo: la « Berlina GT », con una « iniezione » di 9 HP in più, ha ora una straordinaria ripresa ed una marcia molto brillante a tutti i regimi; i « coupé » 1300 offrono prestazioni ancora migliori ai clienti che amano le caratteristiche sportive; e la versione « HF » con un incremento di ben 13 HP diverrà, non appena omologata il « pericolo n. 1 » per tutti gli avversari nei futuri « rallyes » internazionali.

SERGIO FERRAGUTI

AUTOMOBILI, SCIENZA E VITA

A proposito della nuova Fulvia Sport 1.3 diciamo subito che poche vetture danno il gusto della guida come questa incredibile « 1300 ». Non è soltanto questione di brillantezza di ripresa o di velocità massima elevata, ma di leggerezza e di precisione di guida, di maneggevolezza, di onestà di comportamento in curva, di elasticità di motore, di equilibrio e prontezza dei freni...

A. E.



CENTRO SVENTOLA A CAPO NORD LA BANDIERA STORICO

Quando Allegri mi propose di partecipare come « esperto delle nevi » al raid che avrebbe dovuto portare, d'inverno, una Fulvia ed una Flavia a Capo Nord, rimasi francamente sconcertato. Durante tutta la mia carriera di alpinista e di reporter viaggiatore non avevo mai minimamente pensato di poter utilizzare una comunissima autovettura di serie per raggiungere località tanto a Nord come quella propositami. Infatti, da un breve esame, risultò che mai nessuna vettura era giunta d'inverno al famoso Capo. Questo, se da una parte mi fece seriamente pensare che l'impresa poteva riservarci delle amarissime sorprese, d'altro canto solleticò il mio orgoglio ed il mio spirito d'avventura e cominciai a pensare seriamente che la cosa, beh — in fondo — poteva anche risultare parecchio interessante. Ebbero così inizio i preparativi che ci tennero impegnati lunghe serate

in progetti e discussioni seduti davanti ad invitanti bottiglie di vecchia barbera. Innanzi tutto bisognava scegliere gli uomini, poi pensare al materiale. Occorrevano due piloti di gran classe, che sapessero portarci a destinazione attraverso tutta l'Europa sù sino all'estremo Nord, passando per strade impossibili per il ghiaccio e la neve, guidando le due macchine stracariche di materiale.

E qui la fortuna ci diede una mano perché trovammo i due « manici » che occorrevano: Cesare Florio, che s'incaricò della guida della Fulvia e Mario Allegri al quale affidammo la Flavia.

Occorreva inoltre un meccanico abilissimo, rotto a tutte le fatiche e disposto a lavorare nelle condizioni più disagiati: fu scelto Giovanni Torassi, da noi immediatamente ribattezzato Patrasso.

**Nessuna vettura
aveva mai raggiunto, d'inverno,
Capo Nord.**

**Al ritorno della Fulvia
e della Flavia,
i giornali norvegesi
annunciarono l'avvenimento
con titoli a sette colonne.**

DEI SESSANT'ANNI LANCIA

di WALTER BONATTI

Bisognava inoltre documentare la nostra impresa girando il film dell'avventura e come operatore cinematografico si pensò a Carlo Pozzi, vecchio leone dell'obbiettivo, sempre in prima fila quando c'è odore di riprese strane, pericolose, da girarsi nei punti più disparati di questa terra. Come aiuto di Pozzi venne scelto Floriano Bianchi, un giovanotto entusiasta che alla prova dei fatti rispose pienamente alle nostre aspettative.

Partimmo così in sei, tre per vettura, pieni d'entusiasmo ma anche di timori e perplessità.

Ci rendevamo perfettamente conto che tutti gli occhi dello Stato Maggiore della Lancia erano puntati su di noi e l'impegno che ci eravamo presi di piantare a Capo Nord lo stendardo della Fabbrica, che simboleggia il raggiungimento di sessanta trionfali anni di lavoro, ora ci gravava con un certo peso sulle spalle.

La marcia di avvicinamento sino ad Oslo fu quasi una piacevole passeggiata; le famose autostrade di Germania, benché si fosse ai primi di dicembre, erano perfettamente sgombre dalla neve e ci permisero medie elevate. Oslo ci accolse invece con una grande nevicata che in poche ore paralizzò il traffico cittadino: partimmo egualmente per Trhondeim che raggiungemmo con un sol balzo di seicento chilometri superati dalla mattina alla sera.

E' il turno
del meccanico della spedizione
di posare accanto al cippo
che ricorda:
« Qui finisce l'Europa ».





CENTRO STORICO FANTASMA

« Spazzate via le nubi,
ci apparve una fantastica,
meravigliosa aurora boreale
e fu come se il Polo
avesse voluto inviarc
il suo saluto ».

Il « campo Lancia »
a Capo Nord.
Walter Bonatti, « esperto delle nevi »,
in tenuta polare.



Nel corso dei primi contatti con amici norvegesi e con le autorità consolari italiane, che ad Oslo ci ricevettero con gran simpatia, ci venne più volte fatto presente che l'avventura che stavamo per affrontare non aveva la benché minima possibilità di riuscita e tutti ci invitavano, paternamente e benevolmente, a desistere.

Non vi nascondo che questi discorsi non facevano altro che solleticare la curiosità mia e dei miei compagni che erano come me sempre più impazienti di affrontare le difficoltà.

Fiorio ed Allegrì alla guida delle due vetture gareggiavano in virtuosismi sempre più pazzeschi lungo le strade che a mano a mano ci spingevano a Nord, divenivano sempre più strette, a dorso di mulo, una curva dopo l'altra, ricoperte da un unico lucidissimo lastrone di ghiaccio e fiancheggiate da profonde scarpate. Le giornate si facevano nel frattempo sempre più corte e attraversando il Circolo Polare Artico salutammo definitivamente il sole. D'ora in poi avremmo avuto non più di un'ora d'incerta luce ogni ventiquattro ore e la cosa non era certo piacevole, pensando che, in linea d'aria, mancavano ancora circa 1.200 chilometri alla meta. La nostra frenetica volata, nella gelida notte polare, era

gior luce, ma Honningsvåg ci accolse con le finestre e le vetrine illuminate; in effetti ci si vedeva ben poco e qualche minuto più tardi tutto fu immerso nella più profonda oscurità.

Il nostro arrivo nel tranquillo paesino fece sensazione; da quelle parti, in particolar modo d'inverno, non giunge quasi mai nessuno e certamente nessuno era mai giunto con due vetture al seguito. Quando si seppe che quei sei rumorosi signori erano italiani la curiosità aumentò ancora, sino ad esplodere nella più aperta disapprovazione quando cominciò a circolare la voce che volevamo portare la nostra Fulvia e la nostra Flavia sino a Capo Nord.

I buoni norvegesi temevano per le nostre vite e fecero di tutto per dissuaderci: ci raccontarono di un mezzo cingolato che a fine settembre era rimasto bloccato dalla tempesta sulla strada per Capo Nord; aveva dovuto intervenire l'esercito inviando alcuni elicotteri che, dopo mille peripezie, erano riusciti a liberare gli uomini dello « snow-cat » i quali dopo i giorni trascorsi all'addiaccio denunciavano già i primi segni di congelamento.

Il cingolato era rimasto dove era stato bloccato e lo si sarebbe potuto recuperare non prima di maggio. Tutto



di tanto in tanto rallentata dall'aprirsi improvviso di immensi fiordi sui quali però fanno servizio tutto l'anno grandi navi-traghetto molto bene attrezzate. Il nostro morale era altissimo e si procedeva di buona lena. La temperatura era costantemente sui -20° e le macchine non denunciavano alcun punto debole.

Finalmente, dopo un ennesimo traghetto, giungemmo ad Honningsvåg, il paese più a nord d'Europa, situato sull'isola il cui punto più settentrionale è appunto Capo Nord.

Arrivammo a mezzogiorno, cioè nel momento di mag-

giorno, cioè nel momento di mag- questo era accaduto in settembre; ora si era a metà dicembre per cui le difficoltà erano certamente decuplicate. Il più accanito nel dissuaderci fu il medico del paese — forse più degli altri si sentiva responsabile della nostra incolumità — che, quando più tardi partimmo, ci seguì addirittura per alcuni chilometri con la sua macchina implorandoci di desistere.

Il pandemonio non servì a diminuire il nostro entusiasmo ma ci diede una carica ancora maggiore. A questo punto entravano in gioco la mia esperienza ed iniziava per me il lavoro più duro.

Verso la sera del secondo giorno si scatenò una bufera che minacciava di strappare le tende da un momento all'altro.

La spedizione trovò riparo in una provvidenziale baracca di legno sepolta nella neve.



CENTRO STORICO FIAT

Controllai per l'ennesima volta la nostra attrezzatura personale, e benedissi in cuor mio il buon signor Italo di Milano che aveva saputo trovare per noi quanto di meglio si trovi in commercio, diedi un'occhiata alle tende, ai sacchi a pelo, feci provvista di cibarie secche, riempiamo serbatoi e canestri di benzina, salutammo per l'ultima volta gli amici norvegesi e ci avviammo.

Dopo circa quattro chilometri ogni traccia di strada o di pista era scomparsa e davanti a noi non vi furono altro che un immenso, irregolare banco di ghiaccio e dune di neve polverosa, trasportata in vorticosi mulinelli da un vento teso e continuo, che ci soffiava di fronte. Fu

a questo punto che ci rendemmo finalmente conto di quanto avessero ragione le buone persone che ci avevano consigliato di tornare indietro!

La Fulvia e la Flavia — procedendo una dietro l'altra — non riuscivano a coprire più di duecento o trecento metri alla volta senza sprofondare completamente in insidiosissime buche colme di neve farinosa; bisognava allora sollevare le vetture di peso e rimetterle sulla crosta di ghiaccio solida. Pensate che queste manovre erano compiute mentre la temperatura scendeva rapidamente arrivando, nei momenti peggiori, a -45° , con un vento la cui forza era tale da scaraventare un uomo

La temperatura è a -45° .
Sotto la sferza del vento
il nevischio entra dappertutto
e i motori sono nascosti
sotto una grossa crosta di ghiaccio.
Ogni chilometro guadagnato
è una conquista.

a terra, imbacuccati nella nostra attrezzatura himalayana e quindi con libertà di movimenti relativa ed avrete una pallida idea di quelle che furono le nostre difficoltà. Fortunatamente i motori funzionarono sempre egregiamente e le sospensioni — sottoposte sia per il carico eccessivo, sia per le asperità del terreno ad uno sforzo veramente straordinario — resistettero miracolosamente.

Ogni chilometro guadagnato era veramente una conquista ma le soste provocate dai cedimenti del terreno non si contavano più; il tutto naturalmente nel buio più pesto e con la sola guida della mia bussola. La visibilità non oltrepassò mai i tre-quattro metri e fu vera fortuna se la Flavia guidata da Allegri, che in quel momento si trovava in testa, non precipitò da uno strapiombo alto trecentocinquanta metri dopo essere letteralmente ruzzolata da un costone improvvisamente apertosi sotto le ruote. Credetemi: ancora oggi non riesco a capacitarmi di come uomini e macchine abbiano potuto superare tali e tante difficoltà, durante ben diciotto ore, senza un attimo di respiro!

Finalmente Capo Nord fu a portata di mano e vi giungemmo la sera del 17 dicembre, stanchi ma felici.

Piantammo le nostre tende proprio sotto il cippo che ricorda che « qui finisce l'Europa » e trascorremmo alcune ore di riposo in attesa di compiere la cerimonia per la quale eravamo giunti sin quassù: la posa del gagliardetto del sessantennio di lavoro Lancia.

Lo spazio non mi consente purtroppo di raccontarvi i cento episodi accaduti in questo periodo; dovrò limitarmi a ricordarne brevemente qualcuno.

Vi posso dire ad esempio del comportamento veramente stoico dell'operatore cinematografico Pozzi al quale il gelo terribile incollava l'obbiettivo, che è di metallo, intorno all'occhio strappandogli brani di pelle e di carne ogni volta che usava la macchina da presa. Oppure dell'abnegazione di Patrasso — il nostro super meccanico — il quale dovendo lavorare senza guanti sia pur per pochi attimi, intorno al motore ci rimetteva ogni volta brandelli di pelle delle mani che rimanevano attaccati per il freddo al metallo. Patrasso fu forse quello che ebbe a risentire maggiormente della rigidità del clima, perché in questa avventura perse ben sette chilogrammi scendendo dai settanta chili abituali a sessantatré!

Debbo parlare anche del coraggio di Floriano Bianchi, sempre instancabile e pieno di entusiasmo, o dell'abilità dei nostri piloti Allegri e Fiorio, il primo sempre freddo e presente a se stesso, il secondo instancabile, pieno di fuoco ed altruista.

Durante la notte il vento aumentò d'intensità; spazzate via le nubi ci apparve una fantastica, meravigliosa aurore boreale e fu come se il Polo avesse voluto inviarcì il suo saluto. Purtroppo la schiarita durò poco e al mattino seguente la visibilità era di nuovo ridotta a pochi metri. Trascorremmo la nostra giornata filmando la posa della bandiera italiana sull'estremo limite di Capo Nord e mi preoccupai di nuovo degli equipaggiamenti che ripassai in attento esame.

Verso sera il vento rinforzò ancora trasformandosi in una vera bufera; il mio barometro precipitò di ben otto punti preannunciando una tempesta polare.

Temetti davvero che avremmo dovuto abbandonare le

vetture e affrontare il viaggio di ritorno a piedi, con tutti i pericoli del caso; feci presente i miei dubbi ad Allegri al quale consigliai di dare subito l'ordine del rientro.

Al termine di un breve conciliabolo decidemmo di pernottare nuovamente a Capo Nord, non più nelle tende, che la bufera ormai minacciava di strappare da un istante all'altro, ma in una baracca di legno di cui avevamo intravisto la sommità del tetto spuntare dalla neve e che si trovava un paio di chilometri più a sud. La raggiungeremo faticosamente e dopo ore di duro lavoro con le pale riuscimmo ad aprirci un varco nella neve e ad entrare; trascorremmo sfiniti la nostra seconda notte a Capo Nord sdraiati per terra nei nostri sacchi a pelo e con una temperatura intorno a -45° .

Fu una notte molto dura per tutti e l'alba ci trovò semi-assiderati anche se con il morale sempre alto.

Ci mettemmo subito sulla via del ritorno ma la bufera era ormai scatenata: visibilità ridotta a zero e impossibilità quindi di avere qualsiasi riferimento visivo. Dopo aver lottato ininterrottamente per oltre venti ore, in queste terribili condizioni, riuscimmo a superare l'infinità di ostacoli che continuamente incontravamo.

Sotto la sferza del vento il nevischio entrava dappertutto, i motori erano nascosti sotto una grossa crosta di ghiaccio mentre uno strato di ghiaccio dello spessore di 4-5 centimetri copriva i sedili, la tappezzeria, i cristalli, anche i nostri occhiali da neve. Mille volte avemmo l'impressione di dover lottare contro qualcosa di veramente troppo forte per noi. Ma riuscimmo sempre a superare tutte le difficoltà e così fecero le nostre macchine per quanto costrette a muoversi in condizioni incredibilmente disagiate.

Finalmente, a tarda sera, giungemmo ad Honningsvåg fra l'incredulità dei norvegesi che non volevano ancora credere alla riuscita della nostra impresa; finalmente si convinsero che questi sei italiani, questi sei uomini venuti dal sud e in ben altre faccende affaccendati, erano riusciti in un'impresa che non aveva precedenti e che ben difficilmente potrà essere ripetuta. Fu allora un trionfo per noi e ci fu persino chi si offrì di acquistare, seduta stante, le nostre due meravigliose vetture. Il mattino dopo, inspiegabilmente, la notizia era già dilagata ed i giornali norvegesi uscirono con titoli a sette colonne annunciando l'avvenimento.

Questa è la cronaca della nostra avventura; esiste anche un film da noi girato a Capo Nord; vi consigliamo di non perderlo, è veramente interessante, parola mia.

W. B.



Da pilota a fotografo: Cesare Fiorio cerca di ritrarre i compagni d'avventura.

Bufera e difficoltà di ogni genere anche nel viaggio di ritorno.





Al 37° Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra, posto d'onore nello stand Lancia per le Fulvia « maggiorate ». Le nuove vetture offrono potenze e prestazioni più elevate ma conservano la carrozzeria e le qualità — sicurezza, eleganza di linee, raffinatezza di finiture — delle vetture da cui derivano. Con l'aggiunta dei nuovi modelli la Fulvia offre ora possibilità di scelta che si estendono su

di una gamma di cilindrate, di potenze e di prestazioni tanto vasta da soddisfare le più differenti aspirazioni. Una scelta ampia e sicura perché garantisce, sempre, quella tradizionale qualità che da un sessantennio — l'anniversario ricorre quest'anno — è la bandiera e lo stile di lavoro della Lancia.

Ospiti illustri alla nuova filiale Lancia di Firenze



La visita del Ministro del Tesoro. Da sinistra: il Cavaliere del Lavoro dott. ing. Carlo Pesenti, vice-presidente della Lancia, il Ministro onorevole Emilio Colombo, il dott. Massimo Spada, presidente della Lancia, l'ing. Italo Martinetti direttore della Filiale.

In visita alla filiale fiorentina anche il prof. Guido Carli, Governatore della Banca d'Italia. Nella foto il prof. Carli a colloquio con il Cavaliere del Lavoro Carlo Pesenti. Da sinistra nella foto il dott. Spada, presidente della Lancia e il prof. Guido Calbani direttore generale della Società.





UN GIGANTE DELLA STRADA

Questo auto-articolato con cassone ribaltabile è stato realizzato su Lancia Esagamma E. Approntato per la Società Cementerie Sicilliane, ha una portata su strada di ben 22 tonnellate.



La nuova Filiale di Palermo segna un'altra tappa importante sulla strada della realizzazione del vasto programma di sviluppo e potenziamento della «rete» predisposta dalla Lancia per l'assistenza diretta ai Clienti. L'impianto palermitano occupa una superficie totale di 14.200 metri quadrati. Le attrezzature sono quanto di più moderno viene ora offerto in questo settore: dall'originale impianto che riduce al minimo i tempi necessari al lavaggio e alla lubrificazione degli autoveicoli; le apparecchiature di controllo della geometria e dell'assetto di guida della vettura, dell'equipaggiamento elettrico, degli apparati d'iniezione per motori Diesel e a benzina ecc. La Filiale di Palermo è anche corredata di una scuola per la formazione dei futuri dipendenti che può ospitare 30 allievi per ogni corso, nonché di una sala di pronto soccorso e di una infermeria.





UN VINO UMILE E SUBLIME

di MARIO SOLDATI

L in un luogo della Liguria, del cui nome non voglio ricordarmi... Me ne ricordo benissimo: ma devo fingere di no, per salvarne l'incanto, e non perdere lo scopo della mia predilezione. Dunque, in un luogo della Liguria, del cui nome non voglio ricordarmi se non l'iniziale B, ho concluso per la prima volta vittoriosamente un annoso, combattuto, sempre vano vagabondaggio «alla ricerca dei bianchi secchi». Ho trovato, cioè, un vino bianco, leggero, assolutamente secco e assolutamente genuino.

Si lascia, naturalmente, l'asfalto. Ci si inoltra, per sette, otto chilometri,

su una strada di terra battuta, in una valletta verdissima, ignota, deserta, melanconica. E la valle di B. E, poco oltre il villaggio di B., la strada carrozzabile muore, tra orti e vigneti, trasformandosi in un ventaglio di sentieri che conducono al greto del Vara. Vene verdi e veloci di acqua limpidissima serpeggiano per i vasti ghiaietti: si indovinano, tra ciuffi di salici, solitari pescatori. C'è B. alta con chiesa e castello medievali. E c'è, altrettanto antica e molto più strana, B. bassa: case, vie, scalette, muretti di pietra, intorno, in mezzo, sopra a cui, è un solo ed immenso pergolato: tutta vigna.

Qualcosa come Carema: sebbene in un tono ridotto, più rustico e più modesto. La stessa proporzione che è tra l'Alpe e l'Appennino, o tra il vino rosso e il vino bianco. Unico punto, caso mai, a vantaggio di B.: la minore consapevolezza degli abitanti.

I quali sono pochi, civilissimi, ma isolati dal mondo. E fanno questo vino squisito, straordinario, e ai giorni nostri più unico che raro, non per venderlo agli altri: lo fanno per berlo essi stessi: giusta e santa consolazione alla lunga melanconia dei loro inverni. Si immagina facilmente la scena. Nelle case di pietra, in mezzo ai tralci stillanti di pioggia e nudi (qua e là, un pampino rosso



ruggine resiste ancora): gelide mattine d'argento, pallidi soli, precoci crepuscoli e notti senza altro suono che il vento.

Nelle case, c'è la luce elettrica. Ma nelle vie no. La sera scende azzurra e profonda: una sera di cento, duecento anni fa. I paesani, di ritorno dal lavoro, s'incontrano sulla piazzetta come ombre; si riconoscono al passo e alla voce; si augurano la buona notte. E fino all'indomani, chi si vede più? Davanti agli antichi camini, il loro vino sarà la loro compagnia.

E com'è questo misterioso vino?

Ogni abitante di B. è vignaiolo. E ogni casa di B. è, per metà, cantina. Il pittore Prini e il pittore Podenzana, che vengono qui a passare l'estate dalla città più vicina, mi accompagnano e mi presentano al signor Barcellona. È un tipo alto, magro, bruno, con baffetti: gli occhi vivissimi, il sorriso pronto e intelligente. Mi accoglie tra tini e barili, enormi per la piccolezza della cantina. Spilla subito, direttamente dalla botte, in minuscoli bicchieri, quasi da liquore. E mi spiega che il suo vino, quest'anno, fa 8 gradi e 7 di alcool.

Ecco, questo è, secondo me, il segreto della purezza e della bontà del vino di B. Chiunque ha letto i romanzi di Emilio De Marchi sa che fino dalla seconda metà del secolo



scorso esiste in Italia una legge che stabilisce un minimo di gradazione alcolica per il vino rosso 10 gradi, e un altro minimo per il bianco, 9 gradi. La legge, naturalmente, riguarda soltanto i vini messi in vendita, non quelli che uno produce per il proprio consumo: e fu fatta per favorire i baroni viticoltori delle Puglie (vino rosso) e di Sicilia (vino bianco). Nella Valle Padana, infatti, e, anche in Liguria e in Toscana, oltre al vino di prima qualità, che era generalmente riservato alla bottiglia

tappata e all'invecchiamento, e tenuto per le grandi occasioni, la stragrande maggioranza degli abitanti soleva consumare, a pasto, un vinello di gradazione inferiore. E lo farebbe anche adesso. E lo fa, quando può bere vino non comprato.

Il taglio con le uve, e addirittura con i vini meridionali, aumenta la gradazione. Con quale effetto per il sapore del vino, c'è bisogno di precisare?

Il vinetto settentrionale, sia di Piemonte che di Lombardia una volta tagliato col meridionale diventa più forte, va bene; e perciò si conserva più a lungo senza inacidire e sopporta meglio di essere trasportato e commerciato. Ma è carico, spesso, polveroso, dolciastro, estremamente sgradevole: soprattutto si accompagna male col sapore salato della più gran parte delle vivande. Tuttavia, questo Squinzano, questo, come diceva De Marchi, « scongiurato meridionale » diventò a poco a poco, per via della legge, praticamente l'unico vino bevuto in Lombardia: e ancor oggi, a Milano, una bottiglieria si chiama *un trani*.

D'accordo: lo abbiamo detto: i vinelli locali, i rossi inferiori a 10 gradi, e i bianchi inferiori a 9, non resistono al trasporto, e non si prestano ad una produzione industriale, ed un commercio su vasta scala... Ma la legge non potrebbe essere corretta in qualche modo? Non si potrebbe fare un'eccezione per i vini locali, da consumarsi localmente? Non si



tratterebbe di vietare nulla. Ma semplicemente di obbligare il produttore all'applicazione di una speciale etichetta, su ciascuna botte, damigiana, fiasco o bottiglia, che avverta il compratore:

« Questo vino è genuino, ma, appunto per questo, non passa la gradazione prescritta ed è più facilmente soggetto a deterioramenti: chi lo compra e trasporta, lo fa a suo rischio e pericolo ».

E adesso dovrei descrivere il sapore del vino di B. Ma è difficile, per non dire impossibile.

Del resto, in tutti gli scritti degli enologi francesi e italiani, da André Simon fino al nostro Veronelli, la definizione di un vino si affida sempre ai soliti aggettivi. È una specie di cifrario, un glossario convenzionale. Sapido, robusto, austero, abboccato, vellutato, ecc.

Diceva Plinio, il più antico dei gastronomi:

« Quae sunt communia et pomis omnibusque succia (e quindi anche il vino), saporum genera tredecim reperiuntur: dulcis, suavis, pinguis, amarus, austerus, acer, acutus, acerbus, acidus, salsus... ».

Ma è evidente che la più accurata e ponderata scelta tra questi tredici aggettivi non riuscirà mai a dare un'idea vera del gusto di un vino: che resta, sempre, qualche cosa di ineffabile: come il colore di un cielo e di un mare. Scomporre una tinta, o un sapore, nei suoi elementi non basta a ricrearne l'impasto e l'incan-

to. Soltanto metafore, simboli, ritmi sarebbero di qualche utilità. Soltanto un poeta riuscirebbe. Vorrei qui con me Montale, che mi scrivesse tre versi, se la Musa glieli regala, sul vino di B.

Umilmente, io direi soltanto che il vino di B. ha una leggera fragranza di lampone e come una naturale irradiazione di freschezza, anche quando non esce dal frigorifero, o da un secchiello colmo di ghiaccio. La migliore condizione per gustarlo si verifica quando lo si porta su direttamente dalla cantina; e da una cantina di B., naturalmente. L'ottima, quando lo si beve in cantina.

E, dopo la leggera fragranza di lampone, e la naturale irradiazione di freschezza (per cui, a differenza di tutti i bianchi industriali, anche dei migliori Chablis e Nosella e Neuchâtel, il vino di B. è preferibile non ghiacciato, ma naturalmente fresco di cantina), si prova sul palato e sulla lingua un sapore appena appena acidulo, appena appena allappante, appena appena salato... Chiedo scusa di questi appena appena: ma, non essendo io Montale, mi sono necessari. E la delicatezza, infatti, è la sfumatura il vero pregio del vino di B. Che venga giù come la più leggera delle acque, e non fa mai male, anche bevuto in grandissima quantità.

Mi fermo. Se chi mi legge ama il bianco secco, mi accorgo di infliggergli un piccolo supplizio.



«Fuori il nome!» griderà. «Che cos'è questo B.?!».

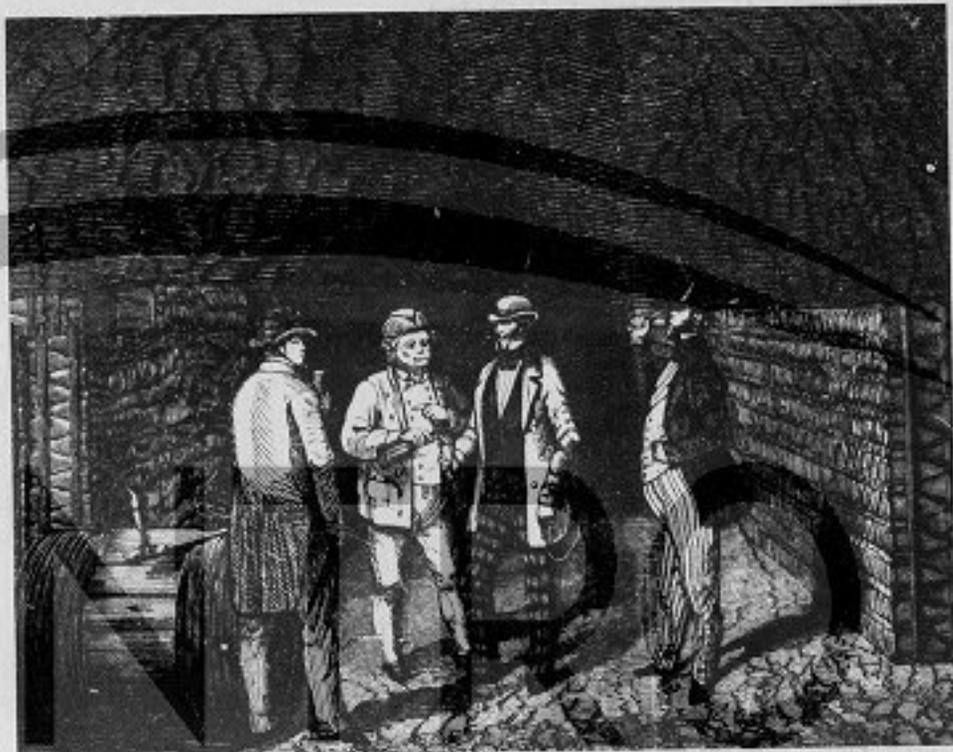
Sono desolato ma non posso accontentare il mio fratello lettore. A B. fanno così poco vino che, la prossima settimana, quando ci tornerò (ho quasi finita la mia piccola scorta) temo di non trovarne più. Fatalmente, una qualsiasi, anche piccola, fama del vino di B. porterebbe in pochi giorni alla sua perpetua e totale distruzione. I georgici abitanti di B. si affretterebbero a comprare uve e vini di Sicilia e a confezionare un vino che non ha più niente a che vedere con questo, che ora brilla sulla loro e sulla mia mensa.

E va bene. Rinuncerei volentieri al mio piacere personale se potessi, così, fare il piacere di molti miei concittadini. Ma ciò non avverrebbe. Anzi: e loro e me, e gli abitanti stessi di B., tutti priverei di questo piacere per niente.

Un momento? Per niente?

Un po' di denaro farebbe molto

«Dulcis, suavis, pinguis, amarus, austerus, acer, acutus...»
tredici, secondo Plinio,
gli aggettivi con i quali
è possibile definire un vino.
Ma il gusto di un vino
resta, sempre,
qualche cosa d'indefinibile:
come il colore di un cielo
o di un mare.



comodo agli abitanti di B. Metterebbero la luce elettrica nelle loro vie, prima cosa. «Magari!» odo in anticipo la protesta degli abitanti di B., crucciati che io non abbia voluto andare oltre l'iniziale del nome del loro villaggio. «Magari», signor Soldati! Scriva del nostro paese! Ne parli alla televisione! Magari!».

Non lo faccio, e non lo farò. Ho una ben brutta esperienza in un caso analogo. E non dico il nome, di quel paese e di quel vino: è un nome ormai famoso proprio per «colpa» mia: non ne dico il nome perché non voglio nuocere adesso, neanche in minima parte, a persone alle quali in passato ho tanto giovato.

E allora?

Mah! La vita è difficile. Per una volta tanto, lasciatemi stare col passato. Lasciatemi l'angolino del vino di B. In tutto il resto sinceramente, continuerò a guardare all'avvenire. Chissà che non sia mio dovere aiutare la conservazione di queste particelle genuine, di questi granelli sublimi...

M. S.



Chi dice che il napoletano è allegro e spensierato non conosce i suoi proverbi.

Ma come può un popolo pronto alla festa, facile a salutare con canti e suoni anche la mala sorte, come può, alla chetichella, venir fuori così diverso da quello stereotipo carnascialesco in cui, quasi a sua insaputa, l'hanno fissato per sempre? Ce lo spiegano questi suoi proverbi; e molto meglio delle sue canzoni.

Se la canzone, infatti, è un sentimento, uno sfogo istintivo e spesso incontrollato, il proverbio è il suggello e una lunga esperienza di vita, un giudizio morale il cui peso, in questo caso, è proporzionato al peso dei secoli che l'hanno distillato. Che cos'è, in fondo, una raccolta di proverbi?

Un piccolo saggio di filosofia della storia o meglio, più semplicemente, di filosofia.

E come i suoi elementi appartengono alla cronaca, così c'è un proverbio per ogni fatto, uno per ogni circostanza, bella o brutta, della vita:

un lungo rosario di massime agrodolci che il popolino sgrana quotidianamente, quasi con religiosità, e che non sfigura nemmeno

in bocca al napoletano più scanzonato ed evoluto;

il quale conosce, tuttavia, o intuisce

l'enorme potere di adattabilità di queste auree sentenze.

In ogni caso, un contrappunto dialettale in sordina dalla culla alla bara.



nei suoi proverbi

di ARNALDO FRASCANI

« Chi nasce more ». Sarebbe difficile trovare un altro proverbio così dimesso, così lapalissiano che sembra quasi inutile, ma, a pensarci bene, non lo è. Corto e amaro, racchiude in sé una verità essenziale: ognuno su questa terra la sua vera condizione umana se la scopre da solo. E non basta accorgersi che, per il fatto di essere nati, bisogna morire; è bene ricordarsi che « l'acqua (la pioggia) e 'a morte stanno areto a' porta ». In agguato. A che serve allora affannarsi a conquistare onori e ricchezze, a che serve condizionare la propria esistenza alle squallide e inesorabili leggi del successo se, tanto, tutti andiamo « a ferni' cu 'a capa int' 'a cascetta? » E di quale cassa si parli, sembra superfluo precisare. Certo, la provvidenza di Dio è grande: « Ogni perdènza Dio pénza; ma 'sulo 'morte 'nchiude 'e ppòrte ». Non c'è rimedio.

Fra la nascita e la morte, il matrimonio. « Chi se piglia s'assumiglia », dice un altro breve proverbio, introducendo una nota di fiducia. E come il preannuncio solitario di una promettente simbiosi traboccante di felicità. Ma ogni ottimismo cade presto. « A mugliera, felice chi l'ha bona; ma cchiù felice chi non l'appe maie » perché, in verità, « doppo 'e cunfiette veneno e difette » e « a vipera che muzzecaje a muglièrema murette 'e tuossecò! ».

Con tante meravigliose canzoni d'amore, chi l'avrebbe detto che l'esperienza matrimoniale potesse concludersi con questo proverbio-epitaffio: « Duie guste ha chi se 'nzora: l'uno, la primma notte che la mugliera afferra, l'altro quanno l'atterra ».

Di chi la colpa? Nessun dubbio: della donna. Il conto dei vizi supera alla fine quello delle virtù: « O puorcò fète vivo e addora muorto, l'ommo addora vivo e fète muorto, 'a femmena fète viva e morta ». Più pessimista di Diogene, che non ha smesso di cercare l'uomo, il popolino napoletano ha concluso da un pezzo le sue ricerche sulla donna: « De femmene oneste una nce ne steva e addeventaie Madonna ».



E per restare in Paradiso, ecco un racconto della nonna, pateticamente sconsolato: « Diceva a bonànema 'e vavèlle (la nonna) ca quando 'na figliola zetella more va 'mparaviso e addeventa 'na rosa. 'Nu juórno 'o ciardiniere San Calisto p' 'o nomme 'e Cristo 'nu mazzetiello 'e ròse aveva 'a fà: mbè, chillo puveriello giraie tutt' 'o cirdino 'e Cristo e 'na rusella nun 'a putètte trovà ».

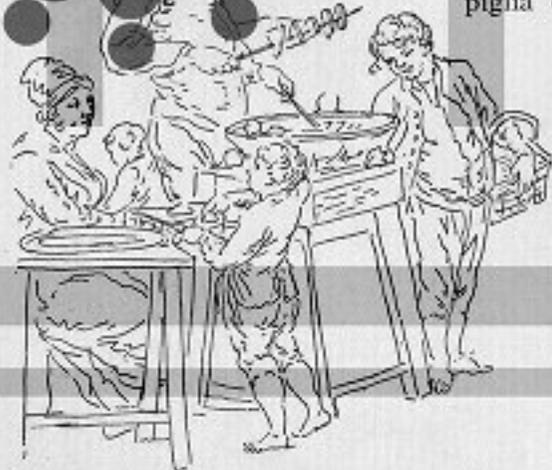
Eppure: « anema senz'ammore, sciore senz'addore ». Sembra quasi di sentire l'eco del « dolce stil novo ». Però, ricordatelo, « a li gustè d'ammore fa sempre connemiènto (condimento) lo dolore ». Il profumo del fiore si paga, sempre. L'antica consolazione è che, in fondo, « chi patésce p'ammore nun sente dolore ». Eppoi, fra gli scogli d'amore bisogna saper navigare. Chi ama insidiare la donna, chi « fa' rucce-rucce comm'a 'o palummo (il colombo) », deve sapere che c'è una ricetta anche per gli affari del cuore. Onestamente, non si può dire che la ricetta abbia fatto il suo tempo solo perché la legge non riconosce più il delitto d'onore. Sono consigli, del resto, che si possono anche non seguire; tanto non costano niente. « Chi ama la maretata, la vita soia la tena prestata; chi ama la donzella, la vita soia la mena in pena; chi ama la vedova, la vita la tiene sicura ». Pure economicamente, s'intende.



Tutto sta, dunque, a fare le cose con un po' di furbizia. Senza troppe illusioni. La vita è piena di aspirazioni irrealizzabili, non solo per quanto riguarda l'amore. Perché perdersi dietro ai sogni impossibili? Chi « a coppa Sant'Ermo vo, piglia' 'o purpo a mmare », chi dall'alto di Castel Sant'Elmo vuole andare a pesca di polipi, quasi si trovasse su una lampara, è matto come chi volesse « tira' l'acqua cu' 'o panaro ». Tutto è possibile, d'accordo, ma fino ad un certo punto. « Int' 'a vita tutto pò essere, tranne ca l'ommo prèno! ».

Misurando le cose con questo metro, e facendo tesoro dell'esperienza, è facile sfuggire a certe trappole: « pàssero viècchio nun trase 'ncaggiola ». E la trappola più comune è forse proprio l'inesperienza, compagna della fiducia la quale, spesso, è credulità. Perciò « nun te fida' manco d' 'a pèttola d' 'a cammisa ». E tanto per essere espliciti: « de chello che vide poco ne cride; de chello che siente un credere niente ». Quanto alle ricorrenti predicazioni di palingenesi sociali, la storia è vecchia. L'esatta traduzione di certi assiomi è questa: « chi fatica nun magna, chi nun fatica magna gallina ». Potranno cambiare le divise ma, ogni volta, « 'e sciabbole stanno appése e 'i fòdere cumbattèno ». Sacrosanto.

Del resto, è qui che, passato al vaglio di questo arguto scetticismo, il fatidico motto della riscossa sociale degenerò in « libertè, égalité, fraternité: piglia 'o tuo e dallo a mme! ».



a ferni' cu 'a capa int' 'a cascetta
ogne perdènza Dio pénza; sulo 'a morte 'nchiude 'e
ppòrte

doppo 'e cunfiete vèveno e defiete
a vipera che muzzecaje a muglièrema murette 'e tuossecò

duie guste ha chi se 'nzora: l'uno, la primma notte che
la mogliera afferra, l'àtro quanno l'atterra

o puorco fète vivo e addora muorto, l'ommo addora vivo
e fète muorto, 'a femmena fète viva e morta

chi ama la maretata, la vita soia la tena prestata; chi ama
la donzella, la vita la mena in pena; chi ama la vedova
la vita la tiene sicura

tira' l'acqua cu' 'o panaro

int' 'a vita tutto pò essere, tranne ca l' 'ommo prèno
pàssero viécchio nun trase 'ncajola

fetiente a mappata: settantuno

maro chi cade e va truvanno aiuto

o puorco chiatto se còcca sempe 'ncuoll 'a 'o sicco

a cavallo jastemmato le luce 'o pilo

'a 'mmidia se magna 'o 'mmidiuso

sciosciamè 'mmocca, ca 'a patana còce

a finire con la testa nella cassa

ad ogni guaio ci pensa Dio, solo la morte chiude le porte

dopo i confetti vengono i difetti

la vipera che morsa mia moglie morì avvelenata

*due gusti prova chi si sposa: l'uno la prima notte che prende
la moglie, l'altro quando la seppellisce*

*il maiale puzza da vivo e odora da morto, l'uomo odora da vivo
e puzza da morto, la femmina puzza da viva e da morta*

*chi ama la donna maritata non è sicuro della propria vita;
chi ama la donzella mena una vita di dispiaceri, chi ama la
vedova ha la vita sicura*

tirare l'acqua con il paniere

nella vita tutto può succedere, tranne che l'uomo incinto

passero vecchio non casca in gabbia

un'accozzaglia di mascalzoni: settantuno

disgraziato chi cade e va cercando aiuto

il maiale grasso si corica sempre addosso a quello magro

al cavallo bestemmiato luccica il pelo

l'invidia si mangia l'invidioso

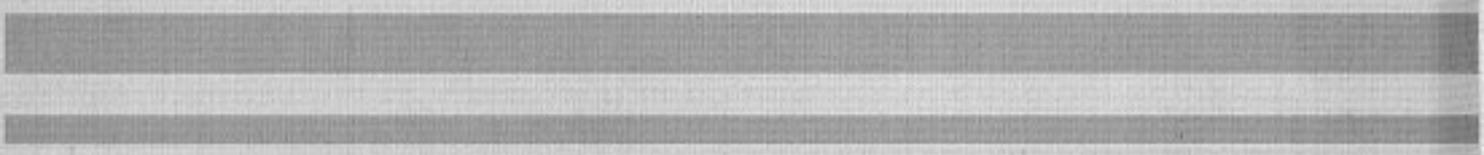
soffiami in bocca, perché la patata scotta

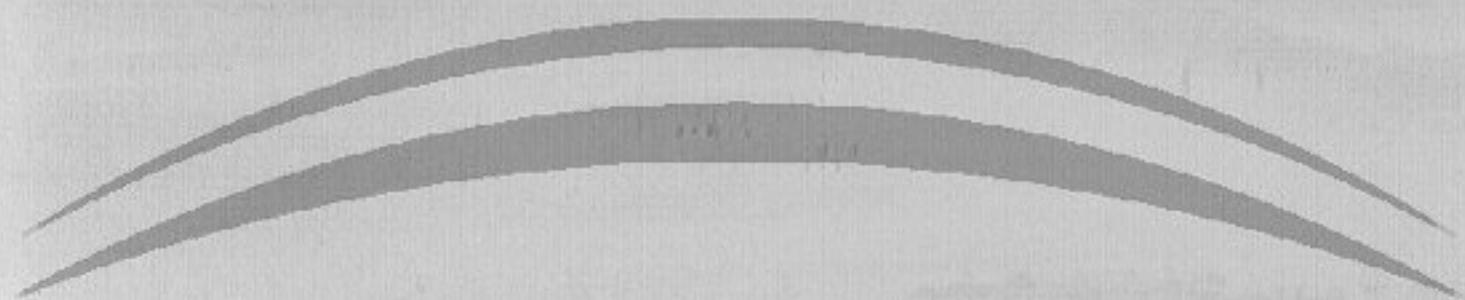


CENTRO

STORICO

FIAT

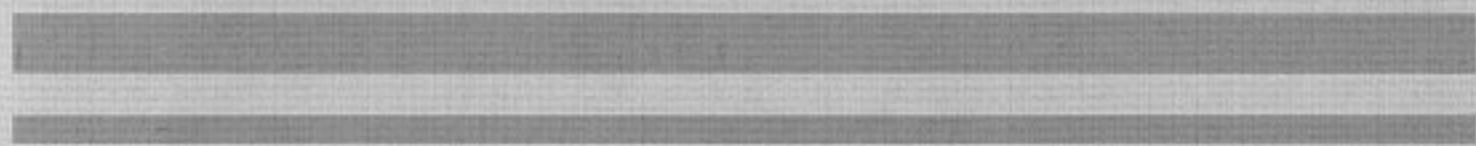




CENTRO

STORICO

FIAT

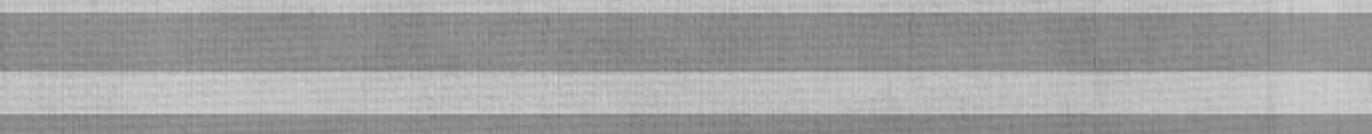




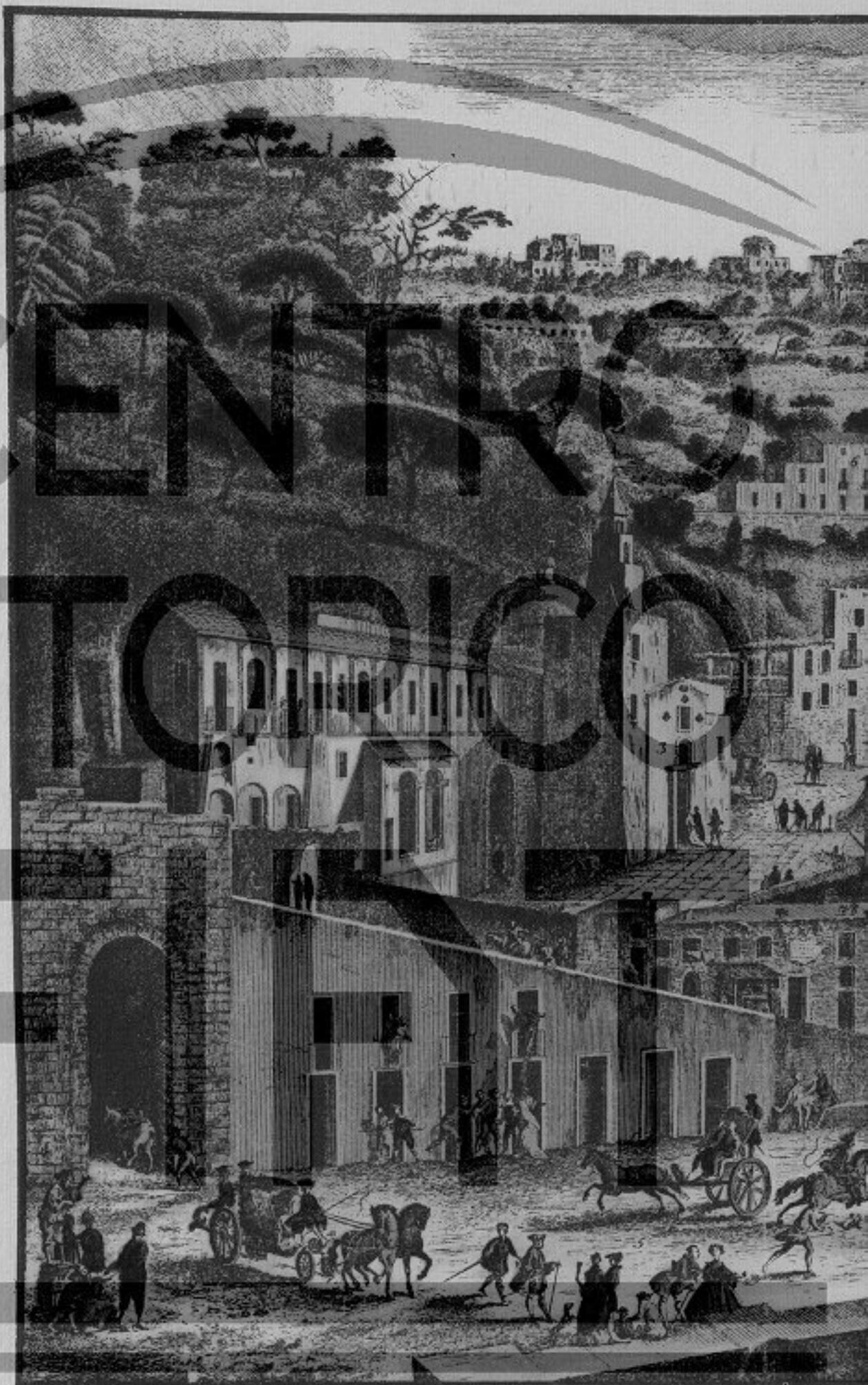
CENTRO

STORICO

FIAT



CENTRO STORICO FROSINONE



G. B. 1840

1. Sepolcro di Virgilio
2. Grotta di Cicco per
andare a Pozzuolo

3. S. M. pie di grotta de
Canonici Lateranensi
4. Salita di S. Antonio per
andare a Postipo

5. Strada che va a
Mergellina
6. Villa de S. Jacopo
7. S. M. della Libera de P.



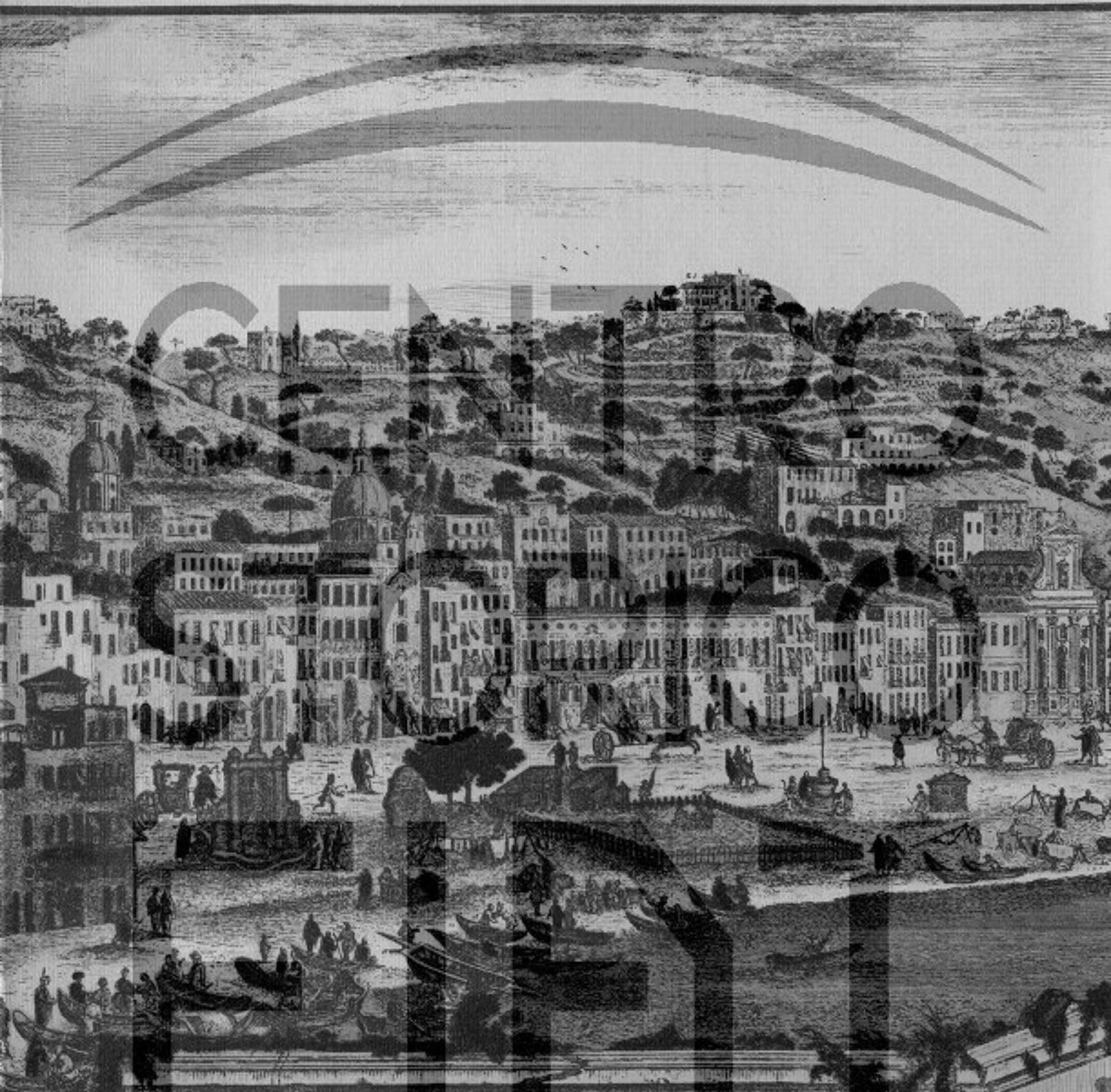
8. S. Francesco di Paola
9. Spedale delle Galere
10. Quartiere de' Soldati

11. Il Vasero delizia del
P. de' Belvedere
12. S. Angelo de' Monaci Bo-
scatelli

13. Monache della Regina Te-
cariane Scalze
14. Passadisa di Chiesa S. M.
della Neve

15. Chiesa delle Monache
Fiorentine
16. Batteria di Chiesa
17. Strada che va al Vasero
18. Palazzo Magnifico

19. S. Giuseppe dell' Ospedale
20. Spedale de' Soldati
21. Casina de' PP. de S. M.
22. Partico



VEDUTA DI NAPOLI
DEDICATA A SUA ECC.^{MA} GIORGIANA

Napoli in Carta Cuca 1769

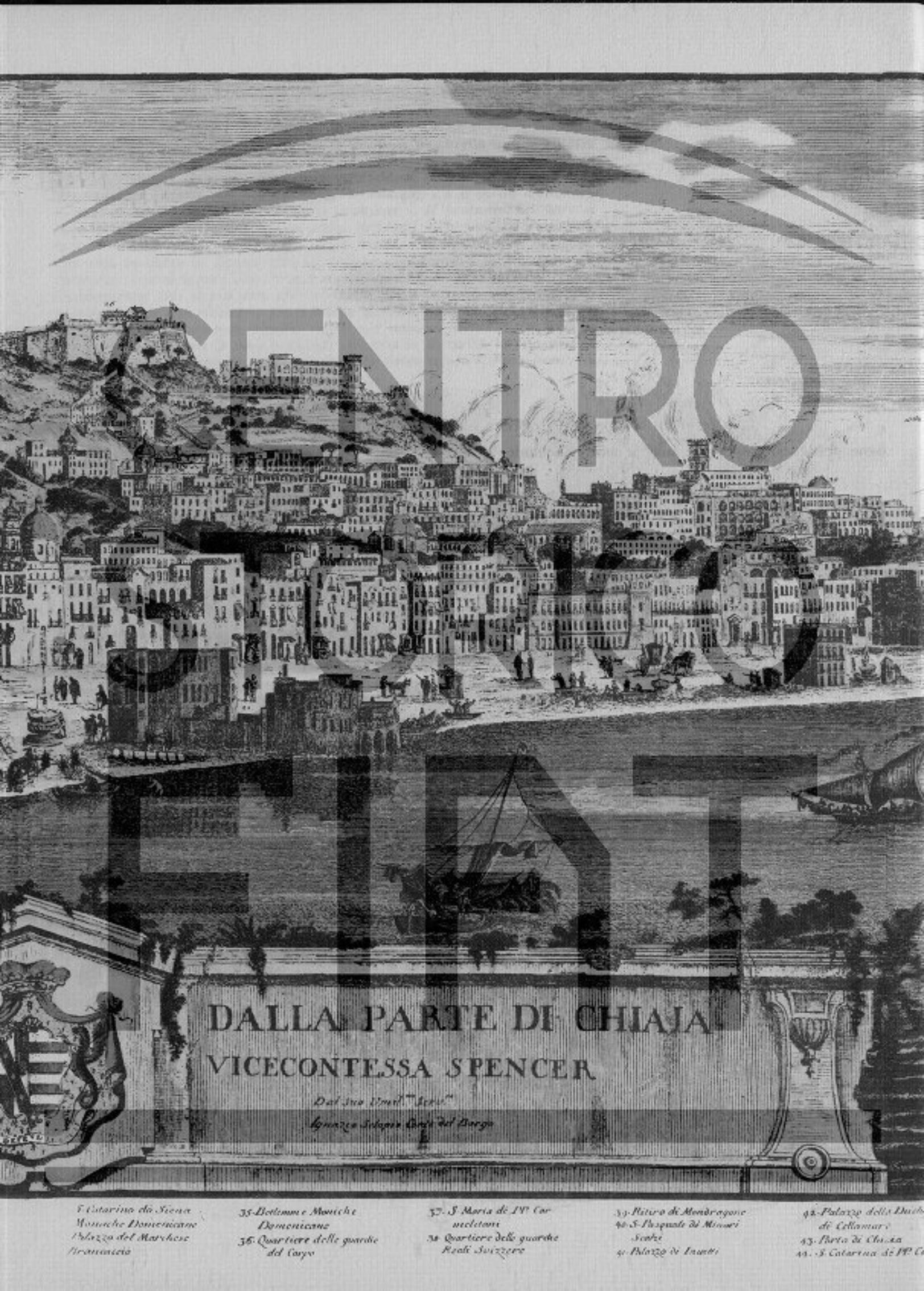
1. S. M. in Portico di
Chierici Regolari Lu.
ciani della Cappella
della Madre di Dio

25. Fabbrica de Cristalli
26. S. Leonardo
27. S. M. a Turco di P.
Francesciani

28. Castello di S. Elmo
29. Chiesa di S. Martino
30. L'Assunzione de Monaci
Celtici

31. S. Teresa de P. Carme
litanie Scalzi
32. S. Nicola di Tolentino
di P. Agostiniani Scalzi

33. Palazzo del P. delle
Vigne Monto 225
34. Palazzo del P. di
Polacco



DALLA PARTE DI CHIAJA VICECONTESSA SPENCER

*Dal suo Viaggio in Italia
Ignazio Solopri Conte del Borgo*

32. S. Catalina di Siena
Monache Domenicane
Palazzo del Marchese
Branzaccio

35. Bellime e Monache
Domenicane
36. Quartiere delle guardie
del Corso

37. S. Maria de PP. Car-
melitani
38. Quartiere delle guardie
Reali Svizzere

39. Ritiro di Mondragone
40. S. Pasquale di Minori
Scabi
41. Palazzo di Inutti

42. Palazzo della Duca
di Cellamare
43. Porta di Chiaja
44. S. Caterina di PP. Co-

CENTRO



44. *La Madonna degli Angeli*
di P.P. Testini
46. *S. M^e a Cappella*
47. *Palazzo del P^e Salsella*

48. *Interno del P^e Calabritto*
49. *S. M^e Egiziaco Monaco*
Agostiniani
50. *La Vittoria di P.P. Testini*

51. *La Nunziata di P.P.*
Gesuiti
52. *Quartiere della Cavalleria*
53. *La Concezione al Ponte-*
mone di P.P. Craxferi

54. *Profugio di Prizzofalcone*
55. *Castello dell'Orto*
56. *Montagne di Sanma*
57. *Vestito*

58. *Ramblingo del S.*
59. *S. M^e di Pugliese*
60. *Fortici*



Calviare
no

64. Delizia del Pù
65. il Granatello
65. Rafina

64. L'erozzione fatta al
Mese di Novembre
l'anno 1760 e

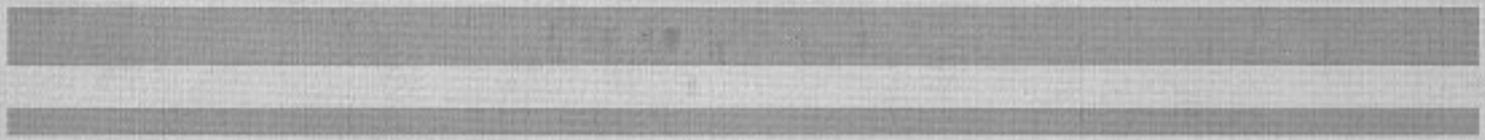
65. Torre del Greco
66. Governo de PP
Canal tolari



CENTRO

STORICO

FIAT

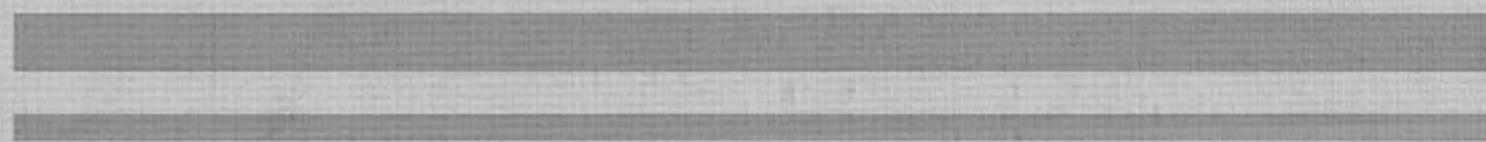




CENTRO

STORICO

FIAT



La giustizia? « Ogni giudizio umano è fàuzo e stuorto ». E per quanto riguarda la sua amministrazione, « Santu Mangione è nato primma e ' San Giusto ». Una malaugurata primogenitura da cui discende direttamente che « chi tene denaro ave sempe ragione; chi nun ne tene ave sempe tuorto ». Perciò, fra il bene e il male, prevale sempre il male. « E buone vanno nfunno e 'i triste sàglieno a galla ». E tanto è radicata questa convinzione, che sarebbe di cattivo augurio contrastarla. « Pensa a 'o mmale si vuo' 'o bbene ». Sempre meglio aspettarsi il peggio: allora, il male, magari per dispetto, potrebbe farsi da parte lasciando passare il bene. Il quale, insomma, bisogna andar-selo a cercare da sé, trascinandoselo dietro quasi contro la sua volontà. « O benne vallo a truvà, ca p' 'o mmale basta aspettà! ».

Con queste premesse la preponderanza dei malvagi non poteva non essere assiomatica, inevitabile. « Fetiente a mappata: settantuno ». Beninteso, non si tratta del numero dei cattivi. Nella smorfia, da dove è preso, il settantuno sta ad indicare lo sterco. Un giudizio lapidario. Non c'è quindi da meravigliarsi tanto se, a questo mondo, « maro chi cade e va truvanno aiuto ». Nessuno, in effetti, gli darà una mano. E se si vogliono conservare gli amici meglio non metterli alla prova. Del resto, « l'amico è comm'a 'o 'mbrello: quanno chiove, nun t' 'o truove maie ».



I rapporti fra gli umili e i potenti — fra chi cade e chi sta in alto — sono fissati da tanto tempo che quasi se n'è perduta la memoria. Forse è stato sempre così. Ma che importanza può avere quando è cominciata? « O puorco chiatto se còcca sempe 'neuoll'a 'o sicco ». E continua a ingrassare. Il più forte schiaccia il più debole. Ma, entro certi limiti, la vita promette anche al meno debole il suo tristo bottino di angherie. « Ncoppa 'na scòrza 'e limone ognuno nce mette 'o pède ». E, guarda sino a che punto arriva la ribalderia umana, « 'o cucchiere affitto (il vetturino da nolo) te piglia c' 'u — signurì — e te lassa cu' — 'o chi t' 'e muorto ».

In questo mare di nequizie solo il poverello si salva: « chi è povero 'e denaro è ricco 'e core ». Al livello della povertà rinasce un po' di fiducia nella razza umana. E in uno slancio di speranza, la forza di chi non ha più nulla da temere e può farla in barba a tutti, giunge fino all'esaltazione: « tre sòngo 'e putiente: 'o papa, 'o re e chi nun tène niente ».

Naturalmente, tanto pessimismo doveva essere associato per forza al sentimento della predestinazione da cui non c'è scampo, una predestinazione in cui peraltro si può trovare, volendo, un po' di rassegnazione. Sì, è vero che « 'a sciorta nun cammina sempe a nu passo » e che nell'alternarsi delle vicende umane « storta va e dritta vène »; almeno per il tempo necessario a tirare il fiato. Ma « l'ommo comme nasce pasce », e se ti dice male puoi tentarle tutte per modificare la tua sorte: fatica sprecata. Ti capiterà come a quello sventurato che « jette pe' se fa' 'a croce e se cecaie 'n'uocchio ». E non è ancora il colmo. Peggio assai può accadere a colui il cui destino avverso potrebbe mutare addirittura le leggi della natura: « si mme metto a fa' coppole nàsceno 'e criature senza capo ».

Di qui alla jettatura, non c'è che un passo. Che il mondo sia popolato da forze malefiche le quali fanno il male per il gusto di farlo? « Dicette 'a zi' Menechella: è sempre bona 'na grattatella ». Non si sa mai. Ma, ove si tema che possa essere caduto il malocchio, nella casa in cui qualche male intenzionato « nce ha jettato 'o nniro d' 'a seccia » (come il polipo che spruzza il suo liquido nero) non basta più la grattatella. Ci vogliono regolari scongiuri come questo: « uocchie e maluocchie e furticièlle all'uocchie: schiatta la 'mmidia e crèpane 'e maluocchie ». Tale è la potenza dello scongiuro, da eguagliare quella del malocchio, il quale, pure, può fare cose incredibili: « l'uocchie spaccàieno 'na muntagna! ».

Parente stretta della jettatura è l'invidia. Ce n'è tanta, dice il proverbio, che « si 'a 'mmidia fosse roghna, tutt' 'o munno sarria rugnuso ». Però non si possono fare paragoni. Dell'invidia si può prendere atto senza eccessiva preoccupazione perché, tanto, « a cavallo jastemmato le luce 'o pilo ». Non solo, cioè, ottiene l'effetto opposto, ma si elimina, in un certo senso, da sé. Fortunatamente, « 'mmidia se magna 'o 'mmidiuso ».

Del resto, di fronte a una pigrizia e ad un'accidia proverbiali che cosa potrebbe l'invidia? Quando « se va trovanoo 'a chiesa luntana e 'o sbirro zuoppo », non c'è invidia che vi segua. Forse l'unica persona da invidiare, in questo magico mondo di accorte favole, sarebbe quella che dicendo « scoisciame 'mmocca, ca 'a patana còce » trovasse veramente chi si offerisse di farlo. Non bisogna darsene troppo pensiero; nemmeno ove l'invidia avesse materia per i suoi denti. Certo, allora, potrebbe diventare maldicenza, e si sa che « accide cchiù 'a lengua ca 'a spata » e che « a fòrbice è sòra carnale d' 'a lengua ». Pure in tal caso, però, l'impazienza potrebbe essere cattiva consigliera. Tutti conoscono da ché pulpito vengono certe prediche. « Pèrdeno 'e vacche — si dice — e vanno trovanoo 'e corne ».

L'arte della vita è veramente difficile, né poteva essere altrimenti per chi ha la miseria nel sangue. Quante risorse si possano estrarre da una immaginazione bene allenata e previdente, quanti espedienti si possano escogitare sotto lo stimolo estemporaneo del bisogno, il fatto sta che non ce n'è mai abbastanza. « Passa' o ponte d' 'o capillo » è mestiere da equilibrista. E questa abilità occorre metterla a profitto ogni santissimo giorno. Di tutte le buone regole raccolte nella gerla della vecchiaia, due sono quelle che hanno sempre avuto maggior successo, che hanno superato, in ogni tempo, i nuovi collaudi. Dice la prima: « quando si martiello, tu vatte; quando si 'ncunia (incudine), e tu statte ». Non ti puoi sbagliare se non sei soltanto « 'nu pallone 'e viento ». Dice la seconda: « fa' comme facettero l'antiche; se magnarono 'a scorza e lassarono 'a mullica ». Anche se per prendere il meglio si deve necessariamente lasciare agli altri la parte peggiore.

Con moderazione, però. Perché « chi gliòtte (inghiottisce) sano (tutt'intero) more affucato ». Con moderazione, dunque, e senza fretta. La fretta è sempre causa di guai. « Mannaggia 'a prèssa! — dicette 'a cestunia (la tartaruga). E lei se ne intendeva. Tutti hanno invece troppa fretta. Anche il tempo. « Dice 'o tempo a l'udmmene: tengo fretta, me ne vaco ». E questa è una corsa che non si può fermare. Il tempo se ne va, e « doppo tante guaje vene 'a morte... » Ma tu « lassa fà 'a Dio! ». Non disperare: dopo tutto, « Dio è lungariello, ma nun è scurdariello ».

A. F.



Un personaggio di statura europea

EMANUELE FILIBERTO DUCA DI SAVOIA

Siamo, all'incirca, a metà del XVI secolo; i francesi sono saldamente attestati a Torino, gli spagnoli ad Asti, Vercelli e Fossano. Intere parti del Ducato sabauda sono assoggettate alla Francia, altre occupate dai bellicosi Cantoni svizzeri.

Da anni la popolazione del Ducato subisce le angherie e le spoliazioni ora delle milizie di Carlo V, ora di quelle francesi; i feudatari sono divisi, questi per il partito francese, quelli con gli spagnoli.

Umiliato e ormai ridotto all'indigenza, il Duca Carlo II si è ritirato a Vercelli; quando muore, nel 1553, le sue spoglie vengono depredate e rimangono insepolti, mentre i francesi si apprestano, con un colpo di mano, a saccheggiare la città e i pochi resti del tesoro ducale.

Quando è raggiunto dalla notizia della morte del padre, Emanuele Filiberto è nelle Fiandre, al servizio dell'Imperatore. Ammaestrato dalle vicende toccate a Carlo II, non nutre alcuna illusione sulle possibilità di prendere possesso dell'eredità: invierà nei pochi territori rimastigli dei luogotenenti fidati perché gettino le basi di una riorganizzazione del potere ducale. Del resto, fin dal 1545 egli ha legato la sorte sua e del Ducato — e la sopravvivenza stessa della dinastia — alla causa spagnola: non avendo esercito proprio si adopera per una vittoria delle armi imperiali che gli permetta di avere ricompense e di far valere il suo buon diritto.

Negli anni della fanciullezza Emanuele Filiberto era stato spettatore e protagonista di eventi che avevano lasciato un'impronta indelebile sul suo carattere, lo avevano temprato per tempo ai casi della vita e gli



di FRANCO BONELLI

avevano conferito — è il giudizio dei contemporanei, amici e nemici — maturità di giudizio e capacità di orientamento, eccezionali per un giovane. Assistito e consigliato da un ristrettissimo gruppo di nobili savoiani e piemontesi, rimasti fedeli alla dinastia, il principe, non ancora diciottenne, era già mosso da una caparbia volontà di resistere, di sopravvivere al naufragio o di evitarlo. Non rassegnato alla sorte toccata al padre — il quale, chiuso in Vercelli, in mezzo ai suoi domini occupati e devastati da eserciti stranieri, senza mezzi, senza uomini, senza più alcuna autorità, coglieva i frutti di una neutralità disarmata e impotente — Emanuele Filiberto aveva maturato la decisione d'imboccare una nuova strada per uscire da una situazione senza sbocchi: andare al servizio di Carlo V, non come cortigiano ma come soldato e per tale via conquistare un prestigio da fare pesare

sulle decisioni dell'imperatore e da gettare sulla bilancia, al momento opportuno, nel corso delle trattative fra i contendenti.

Intanto, però, una vita ben difficile attende il diciassettenne principe italiano che nel maggio del 1545 lascia Vercelli e parte per Worms, dove risiede in quel momento Carlo V: mancherà dei mezzi necessari per un tenore di vita degno del suo rango; dovrà ridurre il suo seguito; chiederà prestiti a destra e a sinistra; dovrà rinunciare ad aiutare suo padre, quasi povero; sarà perfino debitore verso un mulattiere che gli ha fatto un prestito...

La sua fortuna presso l'imperatore Carlo V ha inizio a Ingolstadt nel 1546 quando, a fianco dell'Imperatore, af-

fronta con eccezionale sangue freddo il suo battesimo del fuoco. In seguito, a Mühlberg, si mette in luce come capo della cavalleria e accresce via via la sua fama di valente condottiero, esperto in fortificazioni, intelligente coordinatore dell'azione dell'artiglieria e della cavalleria.

Nel 1553, a venticinque anni, è nominato generalissimo dell'esercito delle Fiandre e la sua fama già domina la scena europea. Invano cercherà, invece, di farsi nominare comandante delle forze operanti in Italia contro i francesi con l'evidente intenzione di tentare la liberazione del suo Ducato, poiché la sua aspirazione urterà contro irriducibili diffidenze e opposizioni.

Nel 1555, Filippo II lo nomina governatore dei Paesi Bassi. Il compito è difficile, ma Emanuele Filiberto lo assolve con successo nonostante che le popolazioni siano esacerbate contro il dominio spagnolo, esercitato con crudeltà, sino a quel momento, dal Duca d'Alba. Riuscirà con vigorose « rimostranze » ad alleggerire le popolazioni di una parte degli oneri finanziari della guerra, che d'ora in poi saranno a carico della monarchia spagnola.

Con la tregua di Vaucelles (1556) sembra sfumare la possibilità di uno scontro definitivo che è invece atteso e voluto dal Savoia. Ma per poco. Tra l'estate e l'autunno del 1557 Emanuele Filiberto logora e liquidava l'apparato bellico francese. A San Quintino, dove emerge la genialità delle operazioni tattiche del Duca, il comandante delle forze francesi, Duca di Montmorency, viene fatto prigioniero.

Si profila la conclusione del lungo conflitto. Per l'opposizione di Filippo II, Emanuele Filiberto non può — come vorrebbe — condurre a fondo l'offensiva contro i francesi. Il trattato di Cateau Cambrésis (1559) pone fine al duello fra la monarchia francese e gli Asburgo e stabilisce che Emanuele Filiberto sposerà Margherita, sorella del re francese; che i francesi presiederanno, per alcuni anni, alcune città del Piemonte, tra le quali anche la capitale Torino; che gli spagnoli manterranno altri presidi. Altre clausole, ed un accordo segreto imposto da Filippo II al Duca, rendono ancora più pesante l'ipoteca delle due potenze sulla futura politica sabauda.

La monarchia francese e quella spagnola intendono creare delle condizioni per cui i Savoia cadano sotto la loro influenza. Non a caso, i due re, ciascuno per ragioni proprie, sperano anche nella sterilità del matrimonio di Emanuele Filiberto con Margherita, già anziana e debole di salute (speranza vana perché dal matrimonio nascerà, di lì a poco, Carlo Emanuele I).

Il Duca, tuttavia, rientra in possesso di territori sui quali ristabilisce una sovranità effettiva: questo gli permetterà di riorganizzare le proprie forze e di avviare la ricostruzione dello stato. Dalla Francia ritorna con il bottino della vittoria di San Quintino e la dote della sposa: una buona premessa per riassetare le proprie finanze. Siamo ad una svolta definitiva della vita di Emanuele Filiberto.

Con costanza ed avvedutezza, ed anche con sacrifici finanziari, recupera, tra il 1562 e il 1574, le città presidiate dai francesi e dagli spagnoli; tra il 1564 e il 1579

ristabilisce l'influenza dei Savoia sui Cantoni svizzeri (anche se a costo della perdita di alcuni territori e con la rinuncia ad aggredire Ginevra) e, con una serie di accordi, tutela da quella parte la sicurezza del Ducato. Mentre rinuncia all'espansione verso la Francia, i Cantoni svizzeri e il Monferrato, con una serie di accordi si assicura lo sbocco al mare e i collegamenti con Nizza con l'annessione dei feudi del Maro e Prà e delle contee di Tenda e di Oneglia. Ligio ai principi della Contro-riforma e allineato con la politica di repressione delle cosiddette « eresie », Emanuele Filiberto, dopo aver perseguitato i Valdesi, si accorda con questi in nome della « obbedienza » che gli viene promessa. In un'epoca di cruenta lotte religiose, e nella parte d'Italia investita dal movimento ereticale, vuole evitare che il Ducato venga logorato da una guerra civile; anzi, cerca di sfruttare a proprio favore le crisi della vicina Francia per indebolire le posizioni dei francesi nel Marchesato di Saluzzo, « testa di ponte » francese al di qua delle Alpi.

Contemporaneamente si sforza di costruire il « suo » stato: organizza un esercito e arma anche una piccola flotta, con la quale partecipa all'impresa di Malta (1565), e alla battaglia di Lepanto (1571). Fortifica Torino, città che sceglie definitivamente a capitale, con la costruzione della « cittadella » primo consistente nucleo edilizio al di fuori del quadrato delle antiche mura romane. Riordina inoltre gli studi nelle due università dello stato, a Mondovì e a Torino (proibisce ai sudditi di recarsi a studiare o ad insegnare all'estero); ricostituisce la Biblioteca e fonda il Teatro; affida ai Gesuiti i collegi. Riassetta l'amministrazione della giustizia, cercando di rendere razionale e organica la distribuzione delle competenze e delle procedure, riunendo le disparate e complesse norme vigenti in apposite fonti legislative. Abolisce l'Assemblea dei Tre Stati, residuo di autonomie che limitavano il potere sovrano del Duca e restringe i privilegi e il potere dei feudatari, dei ceti e dei comuni; istituisce anche un « Senato » per il controllo e la registrazione dei decreti sovrani e sancisce l'uso dell'italiano negli atti della pubblica amministrazione.

Per riassetare le finanze e promuovere le attività economiche, Emanuele Filiberto realizza una severa politica finanziaria; alla sua morte, il bilancio sarà in avanzo e il suo patrimonio personale ammonterà ad oltre un milione di scudi d'oro. Riordina il sistema monetario e per combattere l'usura promuove l'istituzione di un Monte di Pietà affidato alla Compagnia di S. Paolo; prende iniziative in campo creditizio e, secondo i canoni della politica mercantilistica, promuove imprese industriali: particolarmente l'industria tipografica e cartaria, quelle della seta, dei velluti, della lana, del vetro e le attività minerarie.

In vent'anni il Ducato assume una nuova fisionomia. L'organizzazione dello Stato Subalpino viene conformandosi ad un'impronta del tutto particolare: un governo centrale forte e accentrato, un esercito permanente, un'amministrazione finanziaria severa ed efficiente (il carico fiscale è particolarmente elevato), una nobiltà subordinata e devota alla Corona. L'unità statale è omogenea e solida, quantunque costituita da una parte





francese (la Savoia) e da una parte italiana (il Piemonte) e nonostante la sopravvivenza di istituzioni amministrative locali assai diversificate e di numerosi privilegi di singoli territori e ceti.

Il quadro d'insieme degli avvenimenti di cui Emanuele Filiberto è protagonista, e il bilancio della sua opera di governo, danno l'impressione che il duca sabaudo sia uno di quei protagonisti di vicende storiche dei quali è difficile indicare le ragioni del successo senza subire la suggestione quasi affascinante della loro complessa forte personalità. Il Duca sabaudo riconquistò lo Stato con le sue « virtù » di condottiero d'eserciti e lo ricostruì da sovrano assoluto, con le capacità di uomo di governo, di diplomatico. Fu, nello stesso tempo, un « principe » del Rinascimento e un « monarca » dell'età dell'assolutismo. Educatore in Italia, « *nodrito con costumi e maniere italiane* » egli è, come dice il Lippomano, « *nato italiano e tale vuole lui che sia tenuto* »; parla cinque lingue ed è solito esprimersi nella lingua dell'interlocutore; legge libri di storia ma trascura Aristotile e Platone; trascura il latino ma si appassiona alla mate-

matica, ai calcoli applicati all'artiglieria, all'architettura militare e anche all'alchimia. Di carattere volitivo, pronto alle decisioni e tenace, è però anche prudentissimo. Non era destinato a succedere al padre ma alla carriera ecclesiastica. I genitori si erano preoccupati per tempo di fare gli opportuni approcci col Pontefice nell'intento di ottenere un cardinalato. Divenne principe ereditario solo dopo la morte del fratello Ludovico. Da quel momento, pur essendo debole di costituzione, cominciò a temprare il suo fisico alle fatiche, alle lunghe marce e alle cavalcate. Basteranno pochi anni e desterà meraviglia la sua resistenza ai disagi della vita militare. Della fragilità della primissima infanzia resteranno solo alcuni segni esteriori come, ad esempio, le « *gambe un poco arcuate* » ed un fisico abbastanza minuto « *tutto nervo con poca carne* ».

A diciotto anni è capace di stare a cavallo per tredici, quattordici ore consecutive. Buon marciatore, gran mangiatore di carne e bevitore di vini forti, particolarmente spagnoli, abituato a non riposare più di sei ore al giorno: le sue attitudini fisiche sono, si può dire, in gran



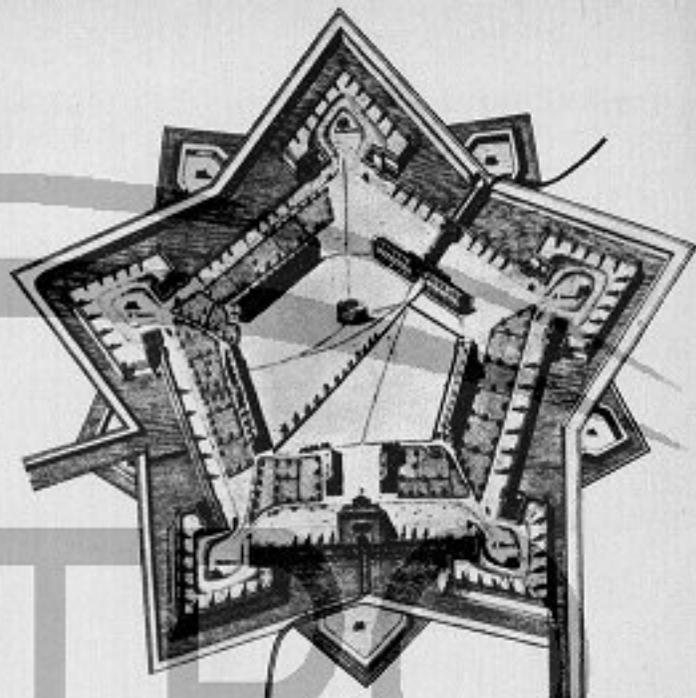
parte acquisite. Ma una vita intensissima, la noncuranza per la propria salute, un'alimentazione irrazionale, dovettero minare seriamente il fisico di Emanuele Filiberto se, poco più che trentenne egli già soffre di attacchi renali, di coliche epatiche e anche di complicazioni polmonari. Sul finire dell'agosto del 1580 una febbre altissima, la paralisi di una parte del corpo e una violenta emorragia lo portano alla tomba.

Il ritratto più efficace del Duca sabardo ci viene dagli ambasciatori veneti. « *E di persona mediocre — osserva il Correr nel 1566 —, piuttosto piccolo e magro che altrimenti; di color bianco e di pelo biondo, ma un biondo alquanto scurello; ha l'occhio bianco non molto grande; porta poca barba e grandissimi mostacchi rivolti in alto, onde è bella cosa da vedere molti e molti dei suoi cortegiani, i quali meritamente possono essere chiamati scimmie del principe, che non sapendo imitarlo in altro lo imitano in questo* ».

All'ambasciatore Matteo Zane lasciamo invece il compito di tratteggiare il carattere e le attitudini di Emanuele Filiberto: « *potrei raccontare molte virtù delle quali è ornato, ma, per brevità, dirò essere prima virtù sua il sapere conoscere gli affetti e le passioni degli uomini, allettarne gli animi e la volontà e renderseli benevoli, parla poco, massima di cose d'importanza, dove può entrare interesse di principi; ma di costumi dei paesi, delle guerre fatte e delle cose del tempo suo, che gli passarono per mano, ragiona volentieri e con diletto. Ha grandissima cognizione delle cose del mondo, degli uomini delle corti, degli affetti e passioni dei principi; il che, accompagnato da natural prudenza e giudizio, lo fa trattare molto fondatamente delle cose dello stato e darne sicuro giudizio. L'animo e i pensieri del signor Duca, per quanto si può conoscere, sono alti e generosi ed è stimato il più atto di ciascun principe a porli in esecuzione, per la grandezza dell'ingegno, per l'esperienza delle cose e per la fama che corre del suo valore e del saper condurre a buon fine ogni grande impresa* ».

Un elemento distintivo del suo carattere è dato dai saldissimi sentimenti affettivi nell'ambito familiare. Affezionatissimo e ubbidiente nei confronti del padre, fu oltremodo affettuoso e sollecito di ogni attenzione nei riguardi dei figli, sia di Carlo Emanuele sia degli altri che nacquero fuori del matrimonio. Per la Duchessa Margherita — sposata per ottemperare alle clausole dei trattati dopo che aveva lasciato cadere altre prestigiose offerte matrimoniali, come quella che l'avrebbe voluto sposo di Elisabetta Tudor — nutrì profondo affetto e sincera venerazione. Margherita di Francia era più anziana di lui, non aveva particolari attrattive fisiche, ma era nota per la sua grande nobiltà d'animo, gli fu a fianco nei momenti difficili e l'aiutò efficacemente nella sua opera di governo con i suoi buoni uffici presso la corte francese.

Furono i successi militari ad aprire ad Emanuele Filiberto la strada dell'azione diplomatica e la riconquista del ducato. E i successi militari furono dovuti, inizialmente, ad un atto di fiducia di Carlo V il quale affidò al diciottenne principe il comando della cavalleria imperiale.



Le capacità di comando del principe si rivelarono sorprendenti: in un'epoca in cui la condotta della guerra si risolveva in azioni di logoramento e di assedio e raramente in decisivi scontri frontali tra gli eserciti, Emanuele Filiberto attuò nuove tecniche, soprattutto quando poté contare sulla disponibilità di un intero esercito. Pur adattandosi ai mezzi disponibili, all'addestramento delle truppe o alla preparazione degli ufficiali e allo stesso comportamento dell'esercito avversario, dette alle operazioni belliche un'impostazione dinamica e articolata, che richiedeva il movimento e l'azione coordinati dei diversi reparti, in particolare delle artiglierie e della cavalleria.

Nelle sue campagne militari, Emanuele Filiberto attuò un vasto disegno operativo, coordina gli sforzi, i tempi d'intervento dei diversi reparti, gli spostamenti, nello intento di realizzare la massima economia di forze e, soprattutto, dà alle operazioni una spinta offensiva che costringe l'avversario ad accettare battaglia, anche nelle condizioni a lui meno favorevoli. Le iniziative nei diversi teatri di lotta sono coordinate e hanno per obiettivo l'annientamento finale del nemico. Durante la battaglia di San Quintino fa intervenire al momento giusto l'artiglieria, coordinando con l'azione di quest'ultima quella degli altri reparti. E dopo la vittoria propone d'incalzare il nemico, di sfruttare il successo, di puntare su Parigi. Si tratta di una condotta che per quei tempi — fu Napoleone a rivoluzionare la condotta strategica e tattica della guerra — è, a dire poco, del tutto eccezionale.

La sua capacità di spronare ufficiali e soldati nei momenti decisivi, era dovuta al fatto che egli partecipava direttamente alla lotta, alla familiarità che aveva con le sue truppe, con le quali si intratteneva ispezionando le trincee e sorvegliando l'organizzazione del campo. Non disdegnava d'impegnarsi in operazioni di minore portata, ma talvolta pericolose, che erano ritenute a quell'epoca non degne di un principe. In realtà il segreto del suo successo fu l'esperienza diretta dei problemi



operativi, acquisita con la partecipazione diretta agli scontri, le lunghe discussioni con i suoi ufficiali nelle ore di tregua e lo studio diretto della matematica applicata all'artiglieria, dell'architettura militare, della tecnica delle fortificazioni.

Straordinarie la rapidità di decisione e la capacità di orientamento, anche in circostanze che gli fossero del tutto nuove. I cittadini di Barcellona lo chiamarono « Testa di ferro » per l'eccezionale prontezza con cui organizzò, in poche ore, la difesa della città contro un tentativo di aggressione da parte della flotta francese (si era recato a Barcellona per accompagnare l'Infante Filippo, di ritorno dalle Fiandre).

Un principio che egli cercò sempre di mettere in pratica, fu quello di evitare, quanto più fosse possibile, di recar danni alle popolazioni dei territori che erano teatro delle operazioni belliche e di proibire saccheggi e distruzioni. Fu severissimo nel punire gli atti d'insubordinazione.

Il Duca, come si è detto, una volta rientrato in possesso dello stato, ebbe l'ambizione di organizzare un esercito, ma non si lasciò tentare dal suo passato di condottiero d'eserciti. Quasi subito, però, lasciò capire che intendeva comportarsi da sovrano assoluto e governare da solo, avvalendosi di pochi fidati consiglieri, tra i quali, primo di ogni altro, il capace e prudente Provana di Leinì. Di molte decisioni prendeva egli stesso l'iniziativa. Uno dei principali e più significativi atti politici del Duca fu quello di non convocare più l'Assemblea dei Tre Stati, inaugurando, in tal modo, una politica tendente ad eliminare le istituzioni che limitavano il potere ducale.

Un ambasciatore veneto, il Boldin, osserva: « Si può dire assolutamente che le cose che sua eccellenza intende o vuole, ne delibera a sua voglia sola; et per dimostrazione di questa sua potestà, che intende che sia assoluta dico che non ha voluto sua eccellenza tenere li Tre Stati nel suo paese, come l'obligano le conventioni antiche de la cosa de Savoglia co' li suoi feudatarii, osservate sotto cadauno altro principe passato; et di questo ne intesi io da sua eccellenza che la causa era per ciò che sempre vogliono haver più quelli dal principe di che gli diano ». Del resto non mancano precisi riferimenti alla posizione di forza in cui si era venuto a trovare il Duca: egli ave-

va riconquistato lo stato con la forza dopo che i feudatari avevano abbandonato suo padre e lui alla loro sorte. Non c'eran quindi motivi né di riconoscenza, né di fedeltà ai patti, ma piuttosto un certo spirito di rivalsa. Il Duca preferì trattare direttamente con le singole « comunità » del Piemonte e neanche delle volontà di queste tenne poi gran conto, tanto da imporre ad esse gravami fiscali assai onerosi e da limitarne in vario modo l'autonomia. Certamente, come ebbe a dire l'ambasciatore veneto Molin, il Duca « vuole intendere e definire le cose da sé ».

Ebbe l'ambizione di comportarsi da vero monarca e dette alla sua corte e alla sua diplomazia un tono ed uno stile nuovi. Anche la capitale dello stato, Torino, cominciò a presentare un aspetto nuovo: un avvio di rinnovamento urbanistico, alcune realizzazioni edilizie di buona fattura artistica, un certo risveglio culturale. Si sentì la presenza di una « corte », e questa con l'ambizione, dicono gli osservatori, più da re che da duca. Emanuele Filiberto fece venire a Torino l'urbinate Francesco Paciotto, il quale progettò, assistito dal Duca, la « cittadella », un fortilizio costruito secondo nuovi criteri difensivi unico nel suo genere, allora, in Europa. Ospitò il Palladio e Torquato Tasso, ma respinse le offerte di Paolo Giovio, che sperava in un buon stipendio per celebrarne le gesta (come aveva fatto presso altre corti). Alcuni valenti giuristi coadiuvarono il Duca nelle riforme amministrative e insegnarono, insieme a medici insigni, nelle università del Ducato.



Religiosissimo e amico del cardinale Carlo Borromeo — al quale raccomandò, come ad un padre spirituale, il figlio Carlo Emanuele — nei rapporti con il Pontefice badò soprattutto agli interessi del suo Ducato. Cered inizialmente di volgere a vantaggio del Ducato, e di una politica di espansione, il desiderio di rivincita della Chiesa nei confronti dei movimenti ereticali. Progettò anche di coalizzare le forze del Papa e di Filippo II contro Ginevra e nel 1560-61 combatté i Valdesi. Visto che nessuno lo avrebbe aiutato in queste imprese, passò allora ad una politica di pacificazione all'interno e ad una accorta politica verso Ginevra e i Cantoni svizzeri. È il segno evidente che il suo ardore controriformistico era fortemente ispirato dalla « ragion di stato ». Nei confronti della Chiesa, fu un geloso tutore delle prerogative sovrane ma all'interno del Ducato agevolò l'opera dei Gesuiti, che chiamò a fondare collegi e contenne con successo le infiltrazioni ereticali del Marchesato di Saluzzo. La sua morte fu ritenuta una grave perdita per la causa del Pontefice e della Controriforma.

Poche ore prima di spirare, Emanuele Filiberto chiamò a sé il figlio, Carlo Emanuele, per raccomandargli Andrea Provana di Leini, fedelissimo ministro e consigliere, suo braccio destro durante la difficile opera di governo, appartenente ad una delle poche famiglie che validamente avevano contribuito a salvare la dinastia. Emanuele Filiberto non dimenticava che era stato uno dei Provana a trattenerlo « *putto come era* », nel castello di Nizza, in un momento drammatico, quando i cittadini di Nizza e poche milizie savoie e piemontesi al grido di « Savoia » fecero quadrato attorno al principe, evitando che il castello venisse aperto a Carlo V e al Pontefice, i quali, molto ambigualmente, si apprestavano ad entrarvi insieme con Carlo II, ormai disposto a cedere (per alcuni an-

ni solo Nizza e Cuneo furono gli unici baluardi, liberi da occupazioni, della sovranità sabauda; e alla città di Cuneo, invano assediata per due volte dai francesi, il Duca, in riconoscenza, concesse di inquadrare lo stemma sabauda in quello cittadino con la scritta « Ferendo »).

Emanuele Filiberto voleva garantire la continuità della sua politica, diretta a tener lontano il Ducato dalle avventure belliche e dalle lotte religiose, e ad irrobustire lo stato sotto il profilo amministrativo, militare, economico e finanziario. Le cose andarono poi diversamente, perché l'impulsivo, se pure geniale, Carlo Emanuele I, praticò una politica imprudente, che interruppe l'opera avviata dal padre e ne pregiudicò, in parte, i risultati. Se lo stato sabauda potrà superare la prova in questa come nelle successive crisi del Seicento, ciò si dovrà, appunto, alle salde strutture costruite fra il

1560 e 1580.

Per molti versi, dunque, al nome del vincitore di San Quintino è legato uno dei periodi più fortunati e significativi della storia della dinastia sabauda e dello stato subalpino. In un'epoca in cui l'Italia fu la posta in gioco della lotta per il predominio in Europa e si avviò a diventare oggetto della politica d'equilibrio tra le diverse potenze, Emanuele Filiberto prima e dopo la vittoria di San Quintino e i trattati di Cateau Cambresis fu un personaggio europeo. Ma la sua azione, dopo Cateau Cambresis, non poté svincolarsi dalla situazione che si era venuta a determinare nella penisola e in Europa; una situazione che limitava notevolmente il campo d'azione — diplomatico e militare — degli stati italiani. È suo merito aver capito le condizioni in cui si trovava a governare e aver diretto ogni sforzo a dare basi solide allo stato — dopo averlo riconquistato —, limitandosi a trarre il massimo vantaggio possibile dalle vicende della politica europea.

F. B.



LA VERA DISCRITTIONE
DELL'ASSEDIO ET IMPRESA
DI CONNIO,

co' l' disegno, Forma, e Sito: & l' imprese memorabili, & vittorie ottenute contra de Francesi: da gli Terrazzani,
& paesani, l' Anno di nostra Salute,
M. D. LVII.





IO FUMO TU FUMI EGLI FUMA LA PIPA

di GIUSEPPE BOZZINI

Da qualche tempo in Italia stiamo allegramente passando da un « boom » all'altro: figurarsi se poteva mancare quello della pipa. È stata, la pipa, fra gli oggetti più regalati nel Natale scorso; il maggior fabbricante italiano ha avuto il coraggio di mettere in vendita « pezzi » pregiati da cinquanta, sessanta, addirittura ottanta mila lire, che sono andati come il pane; si sono vendute persino le pipette per signora, con i brillantini sul fornello. Ogni città che si rispetti ha ormai almeno un negozio specializzato in cui si respira (oltre che aroma di Latakia) aria di iniziazione. Per le strade, al cinema, nelle banche, negli studi professionali è sempre più frequente l'uomo con la pipa in bocca, e non è più soltanto il solito giovinetto esibizionista o il solito pensionato. Le pipe rincarano e la radica di pregio si fa sempre più rara.

In pochi mesi un'associazione, che riunisce i « club »

dei fumatori di pipa e pubblica una sua rivista, ha acquistato tale forza numerica da essere guardata con occhi golosi dai politici che già pensano alle elezioni del '68. Non c'è settimanale che abbia rinunciato a dedicare una « nota di costume », un articolo, un servizio a colori al « fenomeno »; e le rubriche « per lui » dei giornali femminili fanno eco con gli immancabili consigli. Il nostro geloso Monopolio si è visto costretto ad aprire porte (sia pure con cautela e con... tassazione congrua) a quei tabacchi inglesi di cui ogni fumatore favoleggia (salvo poi a « correggerli » con le nostrane spuntature di toscani). Sensibile all'onda del momento, la canzone si è subito gettata sul fenomeno: Mina, gridando a pieni polmoni « Per me - tu puoi - fumare la tua pipa quando vuoi - perché - mi piaci molto di più », è facilmente diventata la più grande cantante del mondo per la rivista dei pipatori, grata, entusiasta, estasiata.

Spiegazione del « boom »? Vengono subito alla mente due nomi, Terry e Maigret. Il famoso rapporto Terry sui danni del fumo fece molto clamore, ma in fondo... terrorizzò un numero limitato di fumatori; determinò — questo sì — un po' di conversioni dalla sigaretta alla pipa. La scienza medica — almeno quella divulgata sulle colonne dei giornali — accetta pacificamente (o quasi) il dato che la pipa è meno dannosa alla salute della sigaretta (non c'è carta, il fumo non è in genere aspirato e comunque arriva meno caldo alla bocca e alla gola, si finisce per fumare meno) e i medici si sono messi addirittura a « prescrivere » la conversione. Quanto a Maigret il riferimento va ovviamente all'interpretazione televisiva di Gino Cervi, il quale, per primo, ci ha preso tanto gusto da mettersi a fumare sul serio la pipa e da diventare presidente dell'associazione di cui ho parlato. Sappiamo quanta forza suggestiva, di persuasione, abbia il martellante ripetersi delle immagini sullo schermo. Ed ecco che tutti sentono la spinta di imitare Maigret, che sta sempre con la pipa in bocca e che alcuni, parecchi, si danno ad imitarlo davvero. Del resto — e a questo punto mi allontano dalle spiegazioni più correnti — la pipa è « contagiosa »: più se ne vedono in giro e maggiore è la tentazione di « provare ».

In realtà (parlo con cognizione di causa, perché da almeno quindici anni mi sono dato allo studio della pipologia), se il fenomeno « di massa » è recente, la pipa in Italia ha cominciato a interessare molto prima del rapporto Terry e delle esibizioni televisive di Cervi-Maigret. Ed è stato in buona parte un fatto d'importazione, con il diffondersi dell'whisky e dello champagne, un po' snobbistico e un po' di imitazione, legato al miglioramento del tenore di vita, all'aumento del benessere e del tempo libero. L'equivalenza pipa-benessere è provata dalla constatazione che il maggior numero di fumatori si trova proprio in popoli di elevato livello di vita, come gli inglesi, gli americani, gli scandinavi.

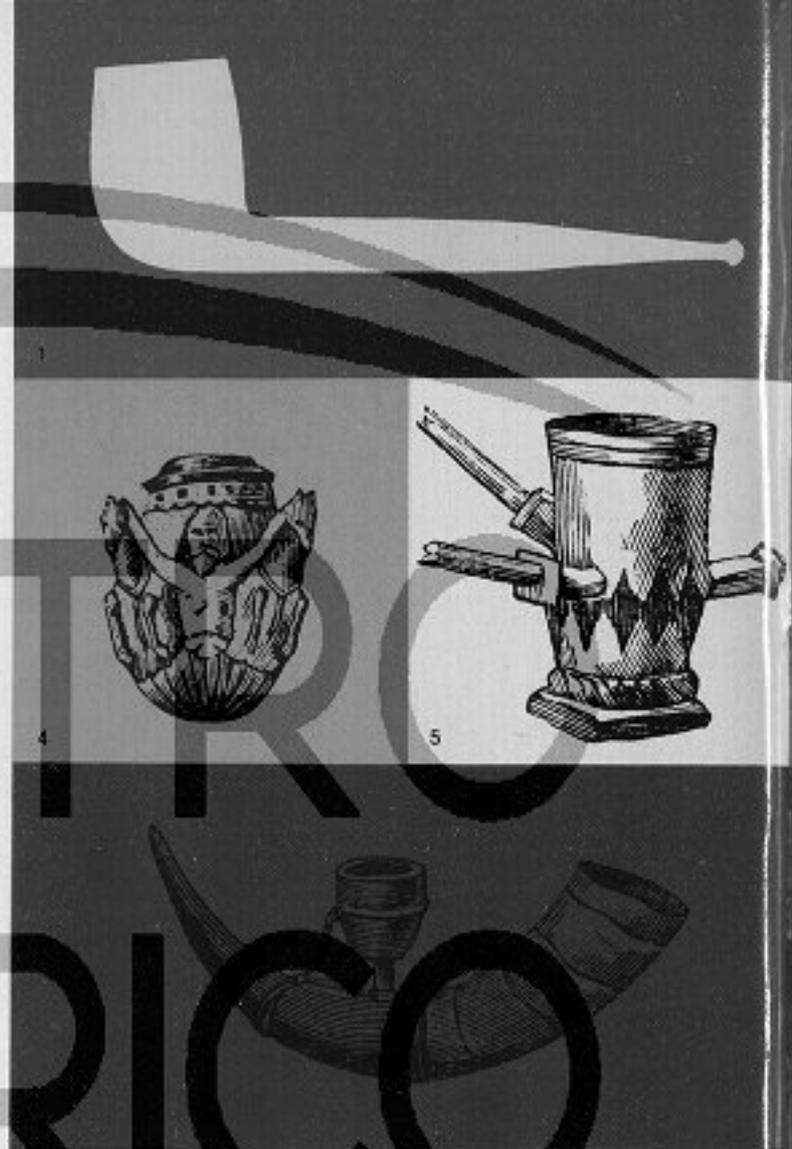
Mi piace, infine, pensare ad un'altra possibile spiegazione della nuova voga della pipa. Se fosse una reazione all'artificio, alla meccanicità, alla frenesia della vita che siamo costretti a condurre? una difesa dell'individuo contro il livellamento? un tentativo di raccoglimento interiore in un mondo sempre più esteriorizzato? Ci sono, del resto, altre « voghe » che potrebbero essere ricondotte alla stessa spinta, agli stessi bisogni spirituali, per esempio il « ritorno alla campagna », per esempio l'interesse per l'antiquariato (e anche questi fenomeni — inutile dirlo — sono connessi a maggiore disponibilità di denaro e di tempo). La pipa è « un pezzo di natura », qualcosa di vero e di vivo; e fumarla implica, non dico il possesso di certe attitudini men-

tali, ma almeno l'accettazione di certe regole o condizioni, che sono in contrasto (reazione, appunto) con miti, abitudini, frenesie di oggi.

Ma qui c'è un punto delicato. Se la reazione la facciamo in pochi, ha un certo gusto, se diventa fatto di maggioranza, se è generalizzata, non è più nemmeno reazione. Ecco perché molti fumatori di pipa ante-boom guardano al fenomeno con occhio sospettoso per non dire disgustato. Parliamo ancora più chiaro: i pipatori si sono sempre considerati un'aristocrazia, spiriti eletti e un po' estrosi, niente affatto portati a far partecipi gli altri delle loro gioie segrete, anzi piuttosto negati al proselitismo, gelosi, esclusivi. Si è fatto portavoce di questi sentimenti (o risentimenti) Paolo Monelli, il quale trova una « contraddizione insanabile » fra la pretesa di costituire associazioni con relativa disciplina e la solitaria arte del fumare la pipa; e afferma: « Sarebbe grande iattura che sotto la spinta di neofiti che si son dati alla pipa per imitazione o per esibizionismo i veri pipatori dovessero perdere il loro aristocratico riserbo, farsi imbonitori di se stessi, sbandierare in pubblico un'inclinazione che ha del filosofico e del soprannaturale. C'è infatti un che di arcano nei vapori che esalano dalle foglie che bruciano lentamente nel fornello, il ricordo di ciò che certamente alle origini dell'umanità fu un rito magico ».

Fare esperienza, sia pure in certi momenti di grazia, « di un'ebrezza mistica, di un presentimento di cose avvenire, di un congiungimento con quanto c'è di misterioso e di fatale nella vita », come sostiene Monelli, è indubbiamente privilegio (e conquista) di pochi fumatori. Gli altri chiedono molto meno alla pipa: un piacere personalizzato e consapevole (fumare una sigaretta è gesto meccanico, che si può compiere distratamente, addirittura senza accorgersene; è l'automatismo del piacere, ed è un piacere anonimo; scegliere, caricare, accendere, fumare, svuotare, pulire una pipa, sono atti che impegnano, ma proprio per questo soddisfano); un « rituale » distensivo e con qualche sfumatura di preziosità; un argomento di riflessioni e di discussioni; la soddisfazione della fantasia, dell'estro (per esempio, nelle miscele di tabacchi); un godimento estetico; il gusto del silenzio; un aiuto alla meditazione, qualche volta all'ispirazione; un passatempo che ha una nobiltà spirituale e nello stesso tempo impegna e soddisfa almeno quattro dei cinque sensi (e se vogliamo, anche il quinto: all'orecchio può giungere il sinistro suono di uno sfrigolio, di un sibilo, e allora bisogna correre ai ripari; ma arriva anche, nei momenti di grande silenzio, la musica lieve e ritmata della labbra che « succhiano » al cannello, ed è il suono umanissimo e tenero del poppare e del baciare).

La pipa dà tutto questo, può dare anche di più, ma occorre saperlo chiedere. Quanti, fra le migliaia di neofiti, sanno? Quanti, dopo un approccio di giorni o di settimane, rientrano nel gregge dei bruciatori di sigarette? Hanno tentato un'evasione per la quale non erano preparati. La pipa è una conquista, non un'avventura sbrigativa; bisogna arrivarci con un minimo di attitudini spirituali, di pazienza, di conoscenze tecniche. Colto da un attacco di insana generosità, ignoro i rim-



- 1) Una « classica » del nostro tempo: « la canadese ».
- 2) Pipa cinese da oppio. E' provvista di un compartimento che contiene gli attrezzi per la pulizia della pipa.
- 3) Pipa africana d'argilla nera.

brotti di Monelli, dimentico che oggi pago una pipa il doppio di quanto la pagavo quattro anni fa in grazia delle nuove e nutrite schiere di fumatori, e decido di spezzare per loro un po' della mia scienza. È chiaro che non gli svelerò i segreti dell'arte, non li farò partecipi di certe raffinatezze; non possono pretendere di respirare il fumo degli eletti (siamo poche decine), si accontentino di qualche bonario consiglio che gli serva per non entrare da vandali in questo mondo meraviglioso. Poi, impareranno per conto loro a camminarci e a coglierne le delizie.

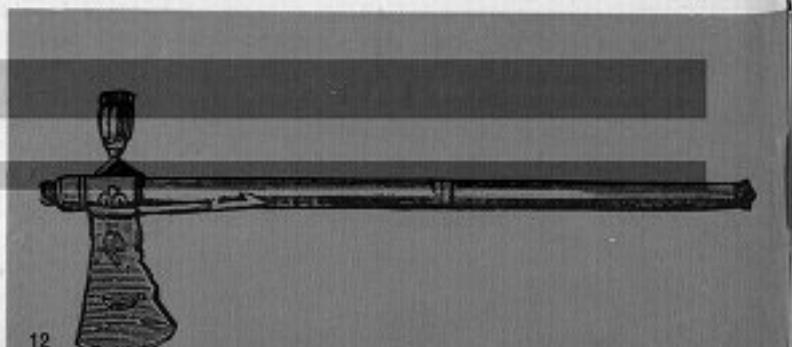
La prima pipa sia « media »: di dimensioni, di prezzo (tre-quattro mila lire e non più), di foggia (evitare le stravaganze, per le forme ardite c'è tempo). Ovviamen-

12) Pipa tomahawk donata nel 1763 da Luigi XV al capi indiani alleati della Francia.

13) Pipa giapponese della corporazione dei lottatori di « Sumo ».

14) Pipa boema del secolo scorso.

15) La « curva quadra ».





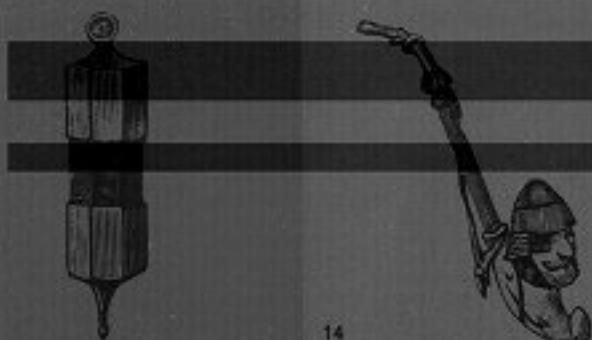
4) Artistica pipa italiana del 17° secolo.
 5) Pipa da famiglia a cannelli multipli (Gabon).
 6) Pipa in corno di bue portata in Francia dalla regione del Capo di Buona Speranza, all'inizio dell'Ottocento.

7) Antica pipa in vetro di Murano.
 8) La moderna « cornetta ».
 9) « Houka » persiana in argento lavorato.
 10) Pipa indiana in legno.
 11) La « quadra », un'altra classica dei nostri giorni.

te, pipa di radica, che da cento anni è « la pipa »; la schiuma la lasciamo ai collezionisti e ai raffinatissimi con molto tempo libero e mani delicate, le altre sostanze non esistono, sono scherzi (come la pannocchia) o attentati alla gola (come il gesso, la terracotta, la porcellana). Nessuna preparazione, niente alcoolici, niente miele, la pipa è già pronta all'uso: prima di caricarla, si passa un dito bagnato di saliva nell'interno del fornello, più che altro per toglierne la polvere, e se si hanno scrupoli igienici si disinfetta il bocchino. Ecco un esempio di preparazione come la intendevano i vecchi pipatori. Ho conosciuto il tipo, un contadino veneto, me l'ha spiegata lui stesso. Prendeva (è morto, poveretto, ma di semplice vecchietta) un pacchetto di trin-

ciato e lo imbeveva di una grappa che si faceva in casa; riempiva la pipa nuova e il resto del tabacco lo avvolgeva con una carta oleata intorno alla pipa. Faceva un bel fagottino con altra carta e stracci e ficcava il tutto nel letame, proprio dentro nel mucchio perché secondo lui la fermentazione naturale era l'elemento determinante dell'operazione. Dopo due o tre mesi la pipa era pronta: fumate celestiali.

Una pipa nuova deve essere « fatta » e un accurato rodaggio è essenziale per la sua vita futura. La regola del rodaggio è semplice: buon tabacco e pazienza. Il discorso sul tabacco sarebbe lungo, in genere il fumatore non si accontenta delle miscele in commercio, ma prova e tenta finché non ha trovato quel che fa per il



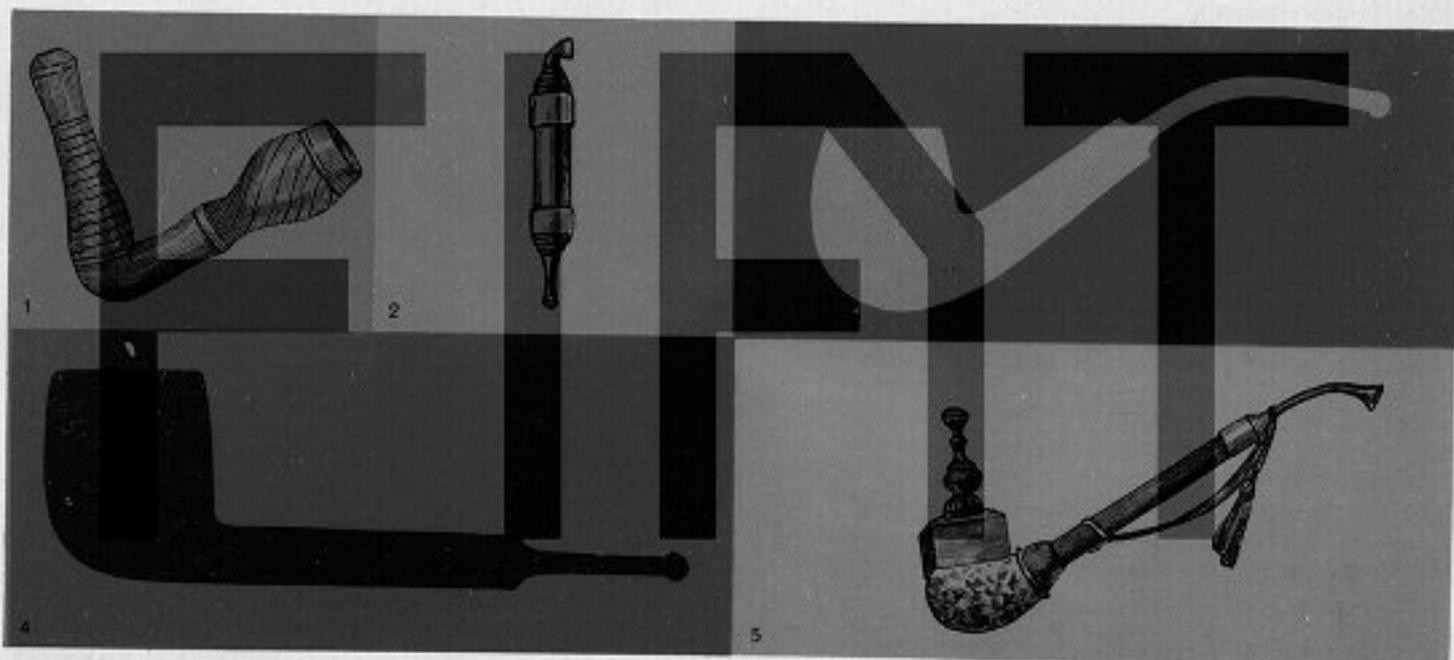
suo gusto. Oggi le nostre tabaccherie ci mettono a disposizione trinciati italiani (i forti fumatori trovano squisiti quelli a buon mercato), olandesi (quasi tutti molto profumati), inglesi (buoni ma piuttosto cari), un paio di americani. Nel periodo del rodaggio è consigliabile un tipo leggero e non troppo aromatico; dopo, ognuno per sé e il Monopolio per tutti.

La pazienza non la vendono le tabaccherie, ma è ancora più importante del trinciato. Bisogna mettersi in testa che le prime quindici-venti fumate in una pipa nuova sono un sacrificio, non un piacere. Prima volta: riempire il fornello solo per un terzo e fumare fino in fondo, a costo di riaccendere ripetutamente. Stessa regola per le successive quattro o cinque pipate. Poi, caricare fino a metà e fumarci tre o quattro volte; quindi, aumentare gradualmente la carica di tabacco fino alla dodicesima-quindicesima fumata. A questo punto la pipa dovrebbe cominciare a diventare « buona »; ci sono però le carogne che vogliono mesi di pazienza e di fatica e, purtroppo, anche quelle di animo decisamente malvagio che « buone » non lo diventeranno mai. I saggi parlano di incompatibilità di carattere fra pipa e fumatore. Fuor di leggenda, si può dire che ogni pipa è un individuo, anche fra quelle uscite da uno stesso ciocco di radica e dalla stessa fabbrica non c'è n'è una uguale all'altra; che a volte pipe con tutti i crismi di marca e di prezzo deludono e pipette da pochi soldi danno riuscite meravigliose: anche in questo sta il fascino della pipa. Scopo principale del rodaggio è la formazione del « carbone » all'interno del fornello, formazione che deve essere graduale e partire dal basso. E questa incrostazione che fa dolce il fumo e impedisce al legno di bruciare. Va mantenuta, naturalmente, ma ad uno spessore che non superi uno o due millimetri; il resto si gratta via (badando a conservare uniforme la superficie interna).

In rodaggio, ma anche poi, la pipa deve raffreddarsi e asciugarsi dopo ogni fumata. Ecco la necessità di averne più di una e alternarle; ecco la strada fatale verso

il collezionismo (ogni buon fumatore è un piccolo collezionista). Non date retta alla mania di chi ne possiede sette, per fumarne una ogni giorno della settimana (e ci sono i perfezionisti che ne hanno otto per non cadere nella monotonia della stessa pipa fumata sempre nello stesso giorno). Basta averne un certo numero, per consentire i « turni di riposo »; e scegliere seguendo l'estro del momento (un mio amico dice che si avvicina alla rastrelliera e sente che c'è una pipa che si offre, che vuole essere fumata). Più avanti, s'impara a tener conto dell'ora, del luogo, dell'occupazione: in poltrona, con il giornale, una pipa grossa, paciosa, magari ricurva (ricordate la bandiera delle tre P: pipa, poltrona, pantofole); in macchina, una pipa corta, leggera, che non pesi tra i denti.

Capisco: considerata la sede, è urgente aprire una digressione che intitolerò « Del fumare in auto ». Ci siamo sentiti dire, molte volte, che non va bene. Sono d'accordo. Ma siccome lo faccio — e scagli la prima pietra chi non lo fa — mille volte meglio la pipa della sigaretta. Tolto l'unico inconveniente che non si può accendere mentre si marcia (ma la cosa è imprudente anche con la sigaretta), tutto il resto è vantaggio. Con un sapiente gioco di spiragli e correnti che assicurino il miracoloso equilibrio tra ricambio d'aria e tiraggio, si va che è una bellezza. Adesso, poi, c'è addirittura la pipa per auto. Fa furore in America, ha avuto l'onore di citazione con foto sul più importante giornale automobilistico francese, ma è italiana. L'idea l'ha avuta — senza prenderla troppo sul serio — Achille Savinelli. Il corpo principale di questa pipa per auto è il fornello, un blocchetto di radica opportunamente forato, applicabile al cruscotto per mezzo del solito disco calamitato. Il fornello può essere chiuso da un coperchietto a molla che risponde a tre esigenze: evitare l'uscita del tabacco e della cenere; lasciare circolare l'aria indispensabile alla combustione; premere il tabacco senza sporcarsi o scottarsi le dita. C'è infine un cannello flessibile che ha un'estremità ficcata in un apposito foro del fornello,



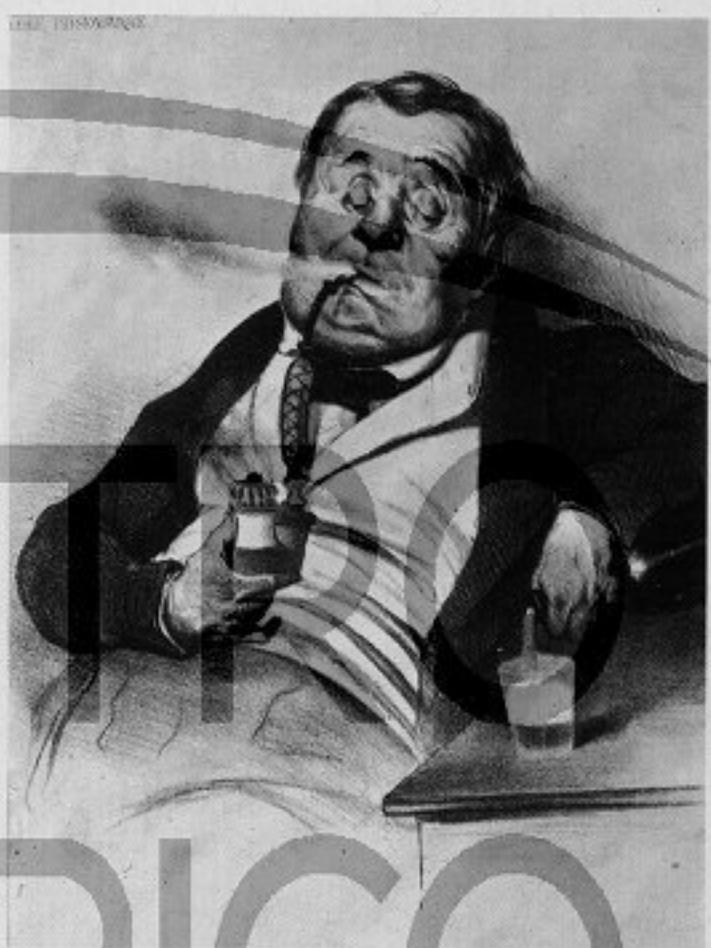
- 1) Pipa in terra bianca (Damasco).
- 2) Antica pipa giapponese.
- 3) La « curva classica ».
- 4) La « Lovat ».
- 5) Pipa tirolese, inizio del 1700.

mentre l'altra estremità arriva alla bocca del fumatore o, quando lo strumento è in riposo, alloggia in un altro apposito foro del fornello medesimo. Ai vantaggi che si possono chiamare tecnici (peso lievissimo da reggere con i denti, mani sempre libere per la guida, lunga durata del fumare) questa pipa unisce il fascino orientale del narghilè, che il lungo cannello flessibile ricorda. E curioso che gli americani — i quali ne hanno escogitate di tutti i colori in fatto di auto e di pipe (è americana l'atroce idea della pipa di metallo, con il cannello a radiatore, pipa che non ha più niente di umano) — si siano fatti battere proprio sul loro tipico terreno delle « trovate ».

Fumare la pipa in auto: io incoraggerei l'abitudine con premi, sconti sulle autostrade e buoni-benzina. La classica scena dell'automobilista che spalanca la portiera con il viso stravolto, si precipita giù, getta via con rabbia la sigaretta e affronta (qualche volta persino a revolverate) il nemico, cioè l'altro automobilista, che intanto ha compiuto i medesimi gesti eccitati, questo classico e disgustoso spettacolo scomparirebbe dalle nostre strade, se non altro per impossibilità tecniche, mancando un gesto essenziale: non si getta a terra con rabbia una pipa. C'è da augurarsi sul serio che il placido ritmo della pipa arrivi un giorno a prevalere sulle nostre strade nevrotiche e convulse. Ho letto da qualche parte che ancora sessanta o settanta anni fa i barcaioli del « treschkuit », che era la diligenza acquatica dell'Olanda, misuravano le distanze col fumo della pipa. Di qui — dicevano — al tal posto ci sono, non tante miglia o tante ore di navigazione, ma tante pipate. L'idea di sostituire la pipa al contachilometri mi sorride: « Sai, ieri ho fatto Milano-Roma in otto pipate. L'ho fatta anche in sette, altre volte, ma cosa vuoi, ieri era una bella giornata, un panorama splendido, la pipa tirava che era una meraviglia, ho pensato che in fondo pipata più pipata meno... ». Non accadrà, ma lasciatemelo sognare.

E i consigli ai principianti? Poveretti, li ho abbandonati al rodaggio, proprio al periodo meno piacevole della loro carriera piparia. È urgente descrivere una fumata normale. Scelta (o subita) la pipa, il buon fumatore ci soffia dentro per controllare che sia ben vuota e pulita. Quindi la carica. Operazione delicatissima, da compiere a piccoli pizzichi, poco pressati i primi, progressivamente più « stretti » i successivi. Una carica accurata assicura un buon tiraggio e buon tiraggio vuol dire pipata felice. Tabacco troppo pressato si spegne, poco compresso dà fumo caldo che brucia la lingua. Gesto da vero esperto: prima di accendere, provare il tiraggio (e aspirare l'aroma del tabacco). Usare fiammiferi di legno; tollerato l'accendino a gas, proibitissimi quello a benzina e i cerini che danno gusto cattivo. Accendere al centro, premere il tabacco che si sarà sollevato, dar fuoco a tutta la superficie (qui ci sarebbe la teoria del colpo di pollice, ma siamo a livello universitario). Fumare a boccate ritmate, lente, brevi, distanziate; la pipa non deve scaldarsi, il fumo quasi non si vede. Abituarsi a non aspirare non è facile, per chi si è abbruttito con le sigarette; ma è questo uno dei lati più belli (e il più salutare) della pipa, che il suo fumo soddisfa senza che sia necessario respirarlo.

Finita la fumata, svuotare il fornello della cenere e dei residui di tabacco (servirsi di un curapipe, di una matita, di un dito; mai battere la pipa contro qualcosa di duro, neppure contro il tacco della scarpa, che pure è una mossa considerata classica); passare due o tre volte uno scovolino nel bocchino e nel cannello per eliminare i depositi di condensa e nicotina, senza però



aprire la pipa, cosa da farsi solo ogni dieci o quindici giorni, quando per una pulizia più radicale, si possono usare anche i liquidi speciali che sciolgono la nicotina. La pipa pulita è più buona e non puzza, chiude la bocca alla più noiosa delle mogli.

Ho così accennato anche agli accessori fondamentali, scovolini e cura-pipe: questo è un oggetto di metallo con tre elementi per tre funzioni, calcatoio del tabacco, ago per eventualmente sbloccare il cannello, lama per raschiare l'interno del fornello. Ce ne sono altri, di accessori, ma sono un po' come quelli per le auto, mi avete capito. Il tabacco, per esempio, si conserva magnificamente in quei vasetti di vetro da marmellata, con chiusura stagna, che si comprano per poche lire nei negozi di casalinghi.

Non è molto, quello che ho consigliato, ma è l'essenziale per cominciare. Il resto può essere accademia, amore per il pelo nell'uovo, eccesso di raffinatezza; anche vagheggiamento dell'oggetto amato, se si vuole. Nel caso che questo resto vi interessi, se mai un giorno troverò il coraggio di portare a termine un certo libro che mi trascino da anni, compratelo e saprete. Dimenticavo un consiglio: la pipa a riposo. Non chiudetela in un cassetto, lasciatela respirare (o asciugare). A fornello in alto o in basso? Una domanda da nulla! Al grave dilemma è dedicato un intero capitolo dell'accademico, raffinatissimo, fantomatico libro che probabilmente non leggerete mai.

G. B.

vetrine di NATALE



Anche quest'anno
lucci, colori e fantasia
nelle vetrine
del nostri Commissionari
e anche quest'anno
siamo lieti di pubblicare
una scelta di fotografie
delle vetrine
che hanno partecipato
al nostro tradizionale concorso.





Nella pagina a fianco, dall'alto,
le vetrine delle Commissionarie:
Nicolò Riolo S.p.A. - Palermo
(2° premio);
Ghiara e C. - Genova,
Augusto Chiurli e F.lli
del rag. Francesco De Poi - Perugia,
Guido Saccami - Domodossola,
tutte al quarto posto a pari merito.



In questa pagina, dall'alto,
le vetrine delle Commissionarie:
Alessio Gelmini - Parma
(1° premio);
Franco Bocca - Biella
(3° premio);
Italam S.p.A. - Roma,
Comm. E. Del Pio - Conegliano
al quarto posto a pari merito.



SI FA PER... STERZARE

CAVALLO

— Prima del tamponamento,
tra la mia auto e la sua,
non c'era un'utilitaria?



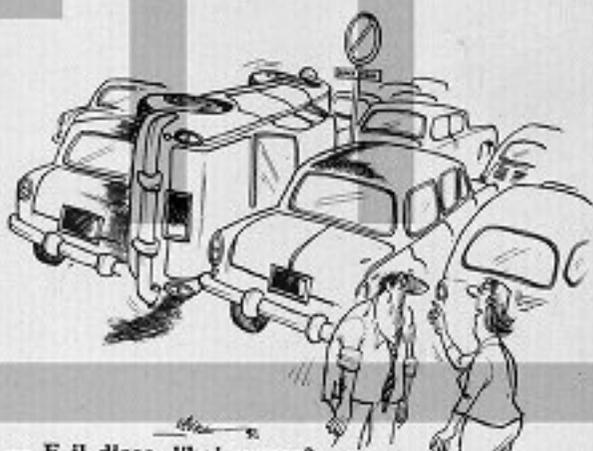
— Visto?
Te l'avevo detto di non comperare
automobili di seconda mano!



— C'è scritto: « Caduta massi ».



— Non lo vede il rosso?



— E il disco, l'hai messo?

LE FIGARO

MARS 1967

Une phénoménale partie de volant et d'accélérateur...

C'est à Cervinia-Breuil, à 2.000 mètres d'altitude, au pied du Cervin, versant italien, que les journalistes avaient été conviés à essayer les nouveautés présentées par Lancia au Salon de Genève: trois coupés et une berline « Fulvia ». Il faudrait vraiment faire la fine zouche pour ne pas apprécier sur le parcours Turin, autoroute de Ivrea, le val d'Aoste et Valtournasche, le coupé HF 1 1 3, version améliorée de celui qui a permis à l'équipe Lancete de décrocher les places de deuxième, troisième et cinquième au dernier rallye de Monte-Carlo.

De même, les coupés Zagato et Rallye, avec lesquels les journalistes étaient autorisés à « savonner » les pentes, lacets, virages et courbes. Mais, pour agréables et favorables qu'elles fussent, les impressions d'essais devant être effacées par l'attraction que le grand constructeur turinois avait préparée pour ses invités: une descente de 4 kilomètres dans la neige, sur route gardée, avec le géant suédois de 28 ans, Ove Andersson deuxième du Rallye de Monte-Carlo et grand vainqueur de la dernière épreuve complémentaire. La plus violente, la plus brutale invention foraine apparaît comme une tasse de camomille éventée à côté de cette phénoménale partie de volant et d'accélérateur, de cette immense glissade entrecoupée de furieuses accélérations, de furieux coups de freins (mais oui, sur la neige, la glace ou la « soupe »).

Il faut avoir vu de ses yeux le mur de neige d'une épingle à cheveu arriver vers le point de mire de la calandre à une vitesse telle que l'on sent déjà le choc, puis chavirer pour une nouvelle ruée à travers les rails de neige, les bosses de glace, carrosserie en large et en travers, mais presque jamais en ligne, cognant de l'arrière les murs de neige pour s'aider à retrouver la bonne direction, roues plongeant dans les ornières, pneus tordus jusqu'à la jante, tandis que le conducteur travaille à toute allure des deux pieds et des deux mains, volant, embrayage, frein à pied, accélérateur, levier de vitesse et frein à main, pour comprendre la supériorité actuelle des Scandinaves dans les rallyes d'hiver.

Didier Merlin



CENTRO

STORICO

FIFTY

