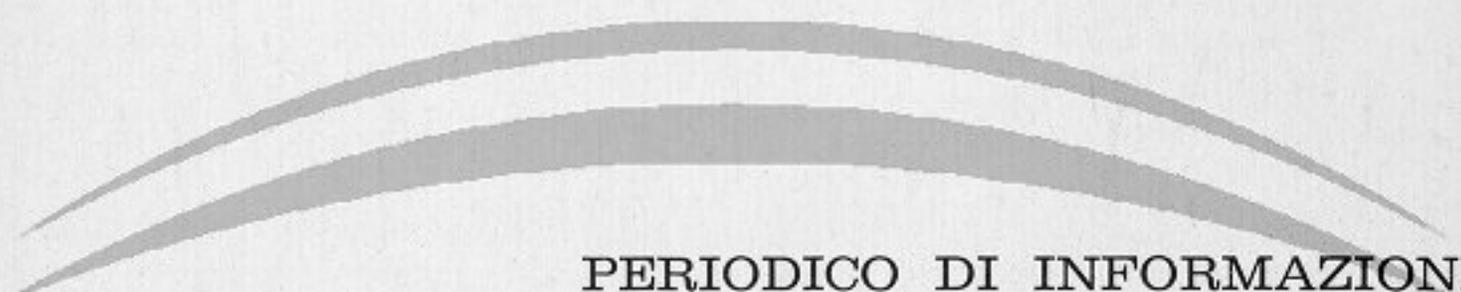


IX
CENTRO
STORICO

FIAT

22 | **23**



PERIODICO DI INFORMAZIONE

CENTRO

STORICO

FIAT



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

CENTRO STORICO

Carlo Pesenti
Una tradizione
che sempre si rinnova

Rodolfo Biscaretti
Incontro con Vincenzo Lancia

Giovanni Canestrini
Vincenzo Lancia corridore

Gianni Mazzocchi
Quando si pensa
ad una Lancia

M. Favia del Core
60 anni della Lancia

Ferruccio Bernabò
Torino Bolzano Chivasso
le fabbriche Lancia

Edouard Seidler
Le souriant M. Pesenti

Ronald Barker
Lancia in the united Kingdom

Francesco Rosso
Viaggio in Israele

Nino Nutrizio
Non si muore solo di sport

Athos Evangelisti
La vocazione alle corse

Ernesto Caballo
Aspirano alla freddezza

Flaviano Moscarini
L'Artena trentasei anni dopo

Stefano Bricarelli
Ardennes

Marziano Bernardi
Antonio Fontanesi

Carlo Mariani
Dal « taquino di papà »

La partecipazione della Lancia
al 17° Salone della Tecnica

Gianni Marin
La riscossa
delle « Chauffeuses »

Piero Casucci
Il difficile mestiere
del telecronista

Paul Frere
Les nouvelles Fulvia
sur la route

Luca Goldoni
Auto Confidential

Sergio Ferraguti
« E » come Europa

Saverio Ciattini
Le ragazze dell'automobile

Severo Boschi
All'amico Dario Zanasi

Raffaello Guzman
Esperienze estive

Lancia nel mondo

Tommaso Tommasi
Sbarcano in Sardegna
i millecinquecento
del Lancia Hi-Fi.

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

Impegno a cura
dello Studio Calderini
di Bologna

Finito di stampare il
28-10-67 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
(89, 70, 71, 72, 73, 74, 89,
90, 91) - Foto di: Acme Pho-
to, Miami (102, 103); Ateller
Prim (106); Autocar, Londra
(24, 27, 29); Autosportpho-
tos, Ginevra (47); Emilio
Chiessa, Torino (17, 110, 111);
Michael Cooper (30); Char-
les Dunn, Greenleafes (25);
Agenzia Europa, Milano (75);
Foto Giffè, Genova (109);
A. Giuliano, Palermo (48);
Luigi Gorzegno, Verona (108);
Guy Griffiths, Surrey (27);
Keystone, Roma (52, 53);
Silvano Mari, Sarnico (104);
Moncalvo, Torino (19); Mon-
tagu Motor Museum (23, 24,
25, 26); Montessor, Torino
(60, 87, 88, 96, 98, 99); Ci-
vica Galleria d'Arte Moder-
na di Torino (63, 64, 65,
67, 68); Photo Junior, Ni-
za (44); Photo Keystone,
Parigi (49, 50, 52, 54, 55);
Tito Piccoli, Milano (77, 78,
79, 80); Publifoto, Milano
(51, 53); Jean Sejnost, Ni-
za (45, 46); H. P. Seufert,
Walblingen (47); Top-Foto,
Helsinki (40); Franco Veri-
sco, Monza (43, 44); Fran-
co Villani, Bologna (81, 82,
83, 84, 85, 100).

È vietato riprodurre articoli,
disegni e fotografie senza ci-
tare la provenienza.

LA MIA LANCIA STACCA FUORI

A passeggio con un giovane amico sotto i portici della piazza di un paese della bassa padana. C'è un silenzio che pare di essere tornati indietro di un secolo. La pioggia accompagna i nostri passi che fanno l'eco. L'amico mi chiede: « Che hai, fratello? Ti vedo assorto, rincorri qualcosa. Che c'è? ».

« Sapessi. Oggi mi hanno affibbiato il compito più difficile. Devo scrivere per la rivista della Lancia un pezzo sui lancisti. E tu capisci che è piuttosto arduo. Devo essere sincero. Poi vi sarà qualcuno che mormorerà "bella fatica essere generosi, come si potrebbe fare diversamente?". Ed invece, e tu mi conosci, sono proprio sincero quando dico della Lancia. E lo sarò ancora. Sarebbe come se dovessi scrivere degli occhi di mia madre che sono azzurri, chiari chiari e splendidi. Potrei dire che non sono azzurri? Capisci? ».

« Sì, capisco. Scrivi quello che ti passa per la mente a proposito delle Lancia. Qualche ricordo. Ad esempio di quel signore, lancista convinto, che sentiva un rumore provenire dal motore della sua vettura ecc. ecc... ».

« Ah, sì! Beh, quello è un po' un caso limite. A tutti i costi, e lo sosteneva con una incrollabile testardaggine, affermava che a tanti giri il nemico scattava: un rumore impercettibile, questo sì (e lo riconosceva che era impercettibile), ma pur sempre rumore. E tutti, meccanici, carrozzieri, ingegneri, ad ascoltare, auscultare, a tastare, a dire di no. E lui a sentirlo quel rumore, distintamente, a tanti giri, quasi fosse sempre sul punto di scoprire di dove provenisse. Poi, da solo, capì che era vittima di un niente, di una fissazione. Forse aveva sentito un rumorino per pochi secondi. E siccome una Lancia non può fare nessun rumore al di fuori di quello previsto dal normale funzionamento, ne era atterrito. E quella paura lo preoccupava, lo attanagliava, gli condizionava i viaggi. Un giorno ha capito il suo dramma e se ne è liberato ». « E poi racconta dei tassisti, i fedelissimi Lancia ».

« Hai ragione, i fedelissimi. Un tipo di lancista particolare. Quando capito a bordo di un taxi Lancia, vorrei che il tragitto fosse più lungo. Hanno fatto centinaia di migliaia di chilometri e ti dicono le cifre con un orgoglio sottile. A Torino ne ho trovato uno che negli ultimi trent'anni ha avuto quasi tutti i modelli Lancia. E di ognuno può raccontare vita e miracoli. Gli chiedi dove abbia messo l'Aprilia, se l'Aprilia sia morta, finita sotto un maglio. Ti risponde che le sue Lancia hanno una vita, fanno miracoli ma che non muoiono. Sì, ma dove sono finite? Ti risponde ancora "là" quasi volesse dirti "in cielo, tra gli angeli". E non c'è verso di tirargli fuori altro. La sua attuale Lancia è una Fulvia. C'è da scommettere che la notte ci resta a dormire. E uno dei tanti tassisti Lancia. L'ultimo l'ho trovato giorni fa. Appia 3ª serie. Quanto ha fatto? 270 mila. Manutenzione regolare, una ripassatina a 170 mila. La cambia? Come si fa? Va bene, benissimo, è un gioiello. La Fulvia mi piace, ma per ora resto con la mia Appietta. Una fedeltà nella fedeltà, dunque. Un altro aspetto del lancista ».

« E quando ci fu il periodo delle corse? Le rosse Lancia a lottare e vincere su strade e piste. Puoi dire anche di allora ».

« Quello fu il tempo di un'esaltazione breve. Parte dei lancisti drizzò il pelo, ruggì, andò all'assalto. L'altra parte ne ebbe un colpo. Troppo rumore, troppi colori, troppo circo equestre. La Lancia doveva restarne fuori. I suoi motori dovevano continuare a recitare la loro quasi inudibile canzone, perfetti, sicuri, generosi. Non dovevano lacerare l'aria con quegli urli da baraccone. In

punta di piedi, dunque, così come si conviene a vetture civili, rispettose degli altri, che fanno la loro strada senza scendere, il più delle volte, a duelli farseschi. Ecco perché al tempo delle monoposto una parte dei lancisti arricciava il naso ».

di GINO RANCATI

« Sì, ma oggi vi sono i rallies con le entusiasmanti vittorie delle Fulvia HF ».
« Stai diventando lancista anche tu, giovin fratello? Sì, ci sono i rallies ed altre corse, ma quelle Lancia sono pressapoco come quella che tu stesso puoi comprare all'angolo della strada, dal commissionario Lancia. Hai detto HF. Una delle vittorie più belle è stata quella di quest'anno a Snetterton. 500 miglia, in pista un mugolo di BMC e tutto uno stuolo di altre vetture. Il giorno delle prove, davanti al box Lancia, c'è una sola Fulvia. Cella, Facetti e Cesare Florio si divertono a lanciarsi un aeroplanino di carta, di quelli che si impara a fare a scuola, con il foglio di quaderno. Per la piccola Fulvia vi è soltanto un anglosassone dimenticanza. Poi cominciano le due ore di prove ufficiali. Vanno tutti come pazzi. La Fulvia è sempre ferma al box. L'ultima mezz'ora, Facetti mette in moto e parte. Tre giri per riscaldare il motore e tocca a Cella fare il tempo. Due giri bastano. Tre secondi meno di tutti. In silenzio, con il loro aeroplanino di carta in mano se ne vanno. Il giorno dopo la Fulvia è prima assoluta. Si è lancisti anche nell'affermazione più esaltante: una stretta di mano, un sorriso, una telefonata a Torino. E pensare che quella di Snetterton è vittoria splendida, l'alloro più glorioso del 1967 ».

« Ma perché si è lancisti? Prova a dirmelo ».

« Provo a dirtelo, ma non ci riuscirò. Intanto penso che non si sia lancisti per libera scelta, ma per conquista. Alla Lancia ci si arriva. E un cammino, talvolta lungo, fatto di desideri e di ansie. Un amico ha una Lancia, tu ci sali e vedi, tocchi, senti che c'è di più. Non puoi prendertela, la Lancia. Ed allora fai i conti. Rimandi. Finquando arrivi anche tu alla conquista. Sì, d'accordo ci sono anche quelli che la Lancia se la possono permettere subito. Ma stai tranquillo, anche loro se la devono conquistare per conoscerla. I soldi non bastano. Ci vuole altro. Hemingway era uno che diceva e scriveva "la mia Lancia". Sì, viaggiava infatti in Lancia. Un uomo che poteva permettersi sempre il meglio: lo champagne, la carabina, il safari, la casa. Sceglieva Lancia. E certamente è stata una conquista anche per Ernest. Chissà quante ne avrà provate prima. Si è fatta l'esperienza, ha soppesato, poi ha deciso. Quindi ha conquistato anche lui la sua Lancia ».

« E così mi hai fatto sapere che anche Hemingway era un lancista. E poi? ».
« Un amico sosteneva: siete lancisti per tre fogli di balestra in più. Un disfattista quasi. Poi anche lui è giunto a conquistarsi la Lancia. Oggi ha dimenticato quei tre fogli di balestra in più. Anzi dice che tutto in una Lancia è tre volte più ».

« Ma perché le Lancia sono automobili con così tanta fedeltà? ».

« Insomma, vuoi farmi fare della propaganda. Per mille ragioni. Solide, personali, eleganti. Si è lancisti anche perché pare di appartenere ad un altro mondo di automobilisti, ad una élite. Ma tutto senza fanatismi, con estrema signorilità. Da Borgo San Paolo (e non da Chivasso...) con amore dice un amico. Sì, forse per amore ».

« Hai visto? Abbiamo chiaccherato, ti ho chiesto, mi hai risposto. Scrivi quanto ci siamo detti e l'articolo è pronto ».

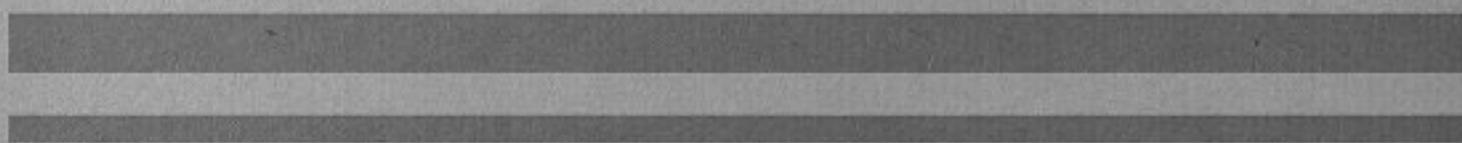
« Sì, è pronto. Allora: la mia mamma ha gli occhi azzurri, chiari chiari... ».



CENTRO

STORICO

FIAT



CARLO PESENTI

UNA TRADIZIONE CHE SEMPRE SI RINNOVA



Quando, molti anni fa, ancora studente universitario, conquistato dal fascino dell'era del motore che stava iniziandosi, seguivo con ammirato interesse i successi sportivi e industriali di Vincenzo Lancia, e già innamorato della bella meccanica mi appassionavo alle geniali innovazioni che quell'uomo eccezionale andava apportando alla costruzione automobilistica, non avrei certo immaginato (anzi, dirò meglio, sperato) che più tardi sarebbe toccato proprio a me l'onore — di cui sono lieto e fiero — di celebrare il sessantesimo anniversario della Lancia, antesignana oggi come allora della produzione automobilistica di alta qualità.

Vincenzo Lancia, sin dal suo debutto nell'agone industriale, aveva creato uno stile, aveva tracciato un indirizzo, aveva prestabilito un obiettivo: costruire macchine diverse dalle altre, ricercare sempre la perfezione tecnica ed estetica, essere sempre al servizio del cliente; affrontare insomma la competizione sui mercati internazionali con l'arma della qualità, pur non trascurando ovviamente quella del prezzo.

Si può obiettivamente riconoscere che a tali principi sono sempre rimasti fedeli i successori, che si sono assunti il luminoso ma anche oneroso retaggio, perfettamente consci della difficoltà del compito e preparati spiritualmente e concettualmente ad assolverlo con lo stesso impegno, i medesimi metodi, gli identici fini del Fondatore.

Vincenzo Lancia era stato sì può dire per costituzione un innovatore. Intravedendo il futuro sviluppo dell'automobile, non aveva esitato ad opporre arditamente alle macchine grosse e pesanti dell'epoca la prima « vettura leggera », che tuttavia di quelle aveva le qualità e le possibilità di prestazioni, addirittura potenziate, e per realizzarla aveva ideato per primo nel mondo la scocca portante divenuta poi di uso generale; per assicurare agli utenti il massimo comfort e quindi la maggiore sicurezza (è proprio a Vincenzo Lancia, per una notevole quantità di ritrovati tecnici, che si può far risalire anche la paternità di quella ansiosa, insistente, ricerca della sicurezza che più tardi è stata gradatamente sviluppata da tutta l'industria automobilistica) aveva inventato le sue famose sospensioni indipendenti, che sono rimaste come una delle pietre miliari nella storia del progresso dell'automobile.

Fedele alla consegna, la Casa da lui creata si è sempre fatto un punto d'onore di essere all'avanguardia nell'ideare, sperimentare ed applicare i più moderni, i più efficaci ritrovati, grazie ai quali l'automobile è divenuta quel mezzo pratico, comodo, piacevole, economico, sicuro che è oggi.

Vale la pena di ricordare per esempio che la Lancia fu la prima in Italia, ancor quando l'innovazione era discussa dovunque, ad adottare su tutte le sue vetture i freni a disco sulle quattro ruote, dopo un lungo periodo di severe prove e sfiibranti collaudi in tutti i climi e su tutti i terreni; così come, più recentemente, è stata la prima ad applicare l'alimentazione a iniezione

nel motore Flavia — e anche in questo caso mentre la quasi totalità delle altre fabbriche consideravano almeno con perplessità l'innovazione —

comprovando con gli eccellenti risultati subito ottenuti sia come incremento di potenza sia come economia di consumo senza la contropartita di reazioni negative, di avere ancora una volta visto giusto, tanto da potersi oggi affermare che il sistema è maturo per diventare di impiego generale, almeno per i motori di grossa e media cilindrata.

Non era certo facile, dato il divenire dell'automobile, la sua rapidissima diffusione, l'accendersi di una concorrenza internazionale sempre più vasta e severa, sottrarsi a talune comode lusinghe, non soggiacere a certe convenienti suggestioni, per conservare, invece, a costo di duri sacrifici di ogni sorta — mi si consenta di dirlo con umiltà, per dovere di cronaca, e non certo per vanteria —, una « linea » che di giorno in giorno risulta più difficile, più oberata di pesi, di rischi, di ostacoli. La Lancia avrebbe potuto abbandonarsi anch'essa a una produzione di massa — tanto più dopo la creazione del grandioso impianto di Chivasso —, avrebbe potuto condizionare la qualità ai costi: ma il suo carattere ne sarebbe uscito snaturato, forse avrebbe acquistato altri clienti, ma avrebbe perso i suoi, quelli di « élite ».

E perciò ha invece sviluppato l'impegno tecnico sempre di pari passo con quello stilistico: oggi come ieri, nel solco di una tradizione sempre rinnovata, ha tenuto nel dovuto conto l'eleganza, la raffinatezza, il comfort (che poi, come s'è detto, si traduce anch'esso in sicurezza) delle sue vetture, sia che abbia affidato la progettazione e l'esecuzione delle carrozzerie alle più famose aziende specializzate nei diversi generi sia che le abbia interamente fatte disegnare e realizzare nei propri stabilimenti mercé la genialità, la capacità tecnica e il buon gusto dei propri uomini, primo fra tutti il professore Fessia artefice così della meccanica come della « vestizione » dei suoi più recenti notissimi ed apprezzatissimi modelli Flavia e Fulvia.

E accanto alle vetture, i veicoli costruiti nello stabilimento di Bolzano, che proprio quest'anno compie trent'anni di vita.

E sempre nella fedeltà ai dettami e alle lungimiranti idee del suo Fondatore, la Lancia ha continuato a tenere in onore l'attività sportiva — quella sana, beninteso, proficua, non esasperata — perché da essa, con la partecipazione delle sue vetture di serie alle più difficili e importanti competizioni su strada, quali i rallies internazionali, le prove in salita, le prove di lunga lena, oltre a ricavarne, com'è legittimo, un'onesta propaganda, ha potuto ottenere la conferma che le vetture destinate alla clientela posseggono doti di robustezza, durata e sicurezza che derivano dalla progettazione e dalla costruzione e sono allo stesso tempo agili e scattanti come è sempre stato nello stile della Casa.

Queste cose che io scrivo oggi, nel sessantesimo anniversario di una delle fabbriche di automobili più anziane del mondo, non sono, ripeto, vanteria di chi, assuntasi volontariamente, ed anzi entusiasticamente, la responsabilità di rinverdire, con la collaborazione di uno « staff » direttivo di prim'ordine, una luminosa tradizione, si ritiene pago delle mete conseguite, ma la sintesi di una realtà che tutti possono constatare, rappresentata con solare evidenza dal crescente successo delle creazioni Lancia; e soprattutto l'impegno formale di proseguire in futuro, con ancor maggiore lena se possibile, nella via segnata.

Le macchine che escono quotidianamente a centinaia dal modernissimo stabilimento di Chivasso — anche questa un'altra imponente realizzazione compiuta nello spirito e secondo gli insegnamenti dell'indimenticabile Vincenzo Lancia — non hanno bisogno di imbonimenti: sono il frutto della passione, del rispetto per il cliente, della fedeltà a sani e inderogabili principi, che animano tutti gli uomini Lancia: e il pubblico lo sa, e ce ne dà atto e conforto per la sua sempre rinnovata fiducia.

C. P.

INCONTRO CON VINCENZO LANCIA

di RODOLFO BISCARETTI

Mi è stato proposto di scrivere qualche cartella per questo numero della bella Rivista Lancia, che appare nella ricorrenza del sessantesimo anno dalle origini della Società e alla vigilia dell'apertura del 49° Salone Internazionale dell'Automobile.

A mia volta, nell'accettare, ho chiesto se ci fosse un determinato tema da svolgere, ma mi è stata lasciata piena libertà, il che se può essere allettante è anche imbarazzante soprattutto per chi non è giornalista. Ho pensato allora di scegliere la via meno faticosa divagando nel tempo e nei ricordi, e rileggendo ho l'impressione di aver prodotto qualche cosa di abbastanza confuso che spero non deluda troppo il mio cortese committente.

In quanto al sessantennio, mi sembra sia già passato perché, come noto, il vero e proprio atto di fondazione della Lancia risale al 29 novembre 1906. Un prospetto sui successivi ampliamenti dell'officina, disegnato da mio padre nel 1912, reca appunto come prima data il 1906 con a fianco la superficie indicata in mq 888!

Fatta questa premessa, probabilmente non condivisa, e dato che come responsabile del Museo dell'Automobile ho ormai il difetto professionale di vedere volentieri le cose sotto il loro aspetto storico, sono ritornato al 1908 e cioè alla prima partecipazione della Lancia al Salone italiano, o meglio alla « Esposizione Internazionale di Automobili » di Torino (18 gennaio/2 febbraio).

Ecco una didascalia de « La Stampa Sportiva » a commento di una fotografia: « Lo stand di Vincenzo Lancia & C. di Torino, l'audace e popolare guidatore della marca Fiat, oggi capitalista e geniale costruttore di un bel tipo di vetturessa ».

In quanto a « L'Automobile », dopo aver salutato l'apparizione della nuova Marca come una « gradita sorpresa » si esprime testualmente così: « Il Lancia, come si sa, da corridore ha voluto diventare costruttore, e da quello spirito avveduto e pratico che è, si è proposto di iniziare la sua costruzione col tipo di piccola vettura a quattro cilindri, perfezionata e completa come le grosse, robusta, maneggevole, elegante, appropriata per il servizio di città. Tutte le grandi Fabbriche hanno messo quest'anno in serie questo tipo, Lancia ha cominciato con esso e ha cominciato felicemente, poiché la sua piccola vettura è riuscita non solo tecnicamente irreprensibile, e da lui con la competenza che ha, non c'era da aspettarsi meno, ma anche graziosa, signorile quale si conviene ad una vettura di uso urbano ».

Si trattava evidentemente del tipo 51, battezzato Alfa a cui ne sarebbero seguiti molti altri, sempre contrassegnati da lettere dell'alfabeto greco o da varianti sul tema, fino alla Dilambda e quindi fino al 1937.

Sono purtroppo questi venerandi progenitori a mancare dalla nostra collezione al Museo. Ci sono però — cimeli preziosissimi — i motori Alfa e Beta del 1908 e 1909, e con loro dieci pezzi perfettamente conservati. Si inizia con la Theta, prima vettura in Europa con impianto elettrico incorporato, costruita tra il 1913 e il 1918. Segue una Kappa del 1919, che raggiungeva allora i 125 orari e che certi raffinati facevano carrozzare con il cofano in alluminio. Ulteriore motivo di ammirazione per noi giovanissimi di allora.

Del 1922 è invece una Trikappa, imponente e veloce torpedo di lusso, a 8 cilindri.

Degni poi di particolare attenzione tre esemplari della rivoluzionaria Lambda, vissuta dal 1923 al 1931.

— Un telaio appunto del 1923 da cui si possono rilevare tutte le eccezionali caratteristiche del modello.

— Al suo fianco la Berlina 6a Serie del 1925, e in ultimo la 7a Serie del 1926, con carrozzeria Weymann (scozza elastica in legno ricoperto di finta pelle). Questo esemplare ha un particolare valore dato che per molti anni fu adibito al servizio personale di Vincenzo Lancia.

Tra i telai un maestoso Dilambda del 1928 che fu vestito dai nostri migliori carrozzieri sostenendo egregiamente il confronto con gli altri tipi della sua classe italiani ed esteri.

Si trova anche la famosa Aprilia (1937-1949), leggera e originalissima, per l'impostazione meccanica e per la nuova linea aerodinamica.

— E per concludere, si passa alla sezione sportiva, dove fanno bella mostra di sé: la « Carrera » sportiva a 6 cilindri, con cui Fangio si affermò nella Carrera Panamericana del 1953, mentre l'anno successivo, con la stessa macchina, Ascari vinse la Mille Miglia. Il modello presentato è munito di una carrozzeria prototipo realizzata da Pininfarina per conto della stessa Lancia.

— La « Formula 1 », progettata da Vittorio Jano, che esordì nel 1955 con Alberto Ascari, trionfando ai Gran Premi di Torino e Napoli.

Dopo la scomparsa di Ascari la Lancia si ritirava dalle corse e donava tutto il suo materiale alla Ferrari, che conquistava con Fangio il titolo mondiale nel 1956.

Il Museo ha così la fortuna di poter annoverare tra i pezzi della sua collezione la serie quasi completa dei tipi più significativi prodotti dalla Lancia, e che tanto hanno contribuito ad affermare il suo nome in tutto il mondo.

Mi è stato spesso domandato se avevo dei ricordi personali su Vincenzo Lancia. Dovrei rispondere di massima negativamente, ma lo conoscevo molto bene indirettamente attraverso mio padre, i cui cordiali rapporti con Lancia risalivano addirittura al 1899, e che aveva poi frequentemente lavorato per lui eseguendo quadri pubblicitari e tutta una serie di cataloghi di parti di ricambio.

Del resto proprio il marchio originale della Casa fu creato da Carlo Biscaretti, e gli schizzi sono in vetrina al Museo.

Fin da bambino, comunque, ero abituato a vedere sul tavolo da disegno paterno qualche cosa concernente Lancia, e ancora recentemente abbiamo trovato in una cartella impolverata degli abbozzi che riproducono pezzi di ricambio della Lambda.

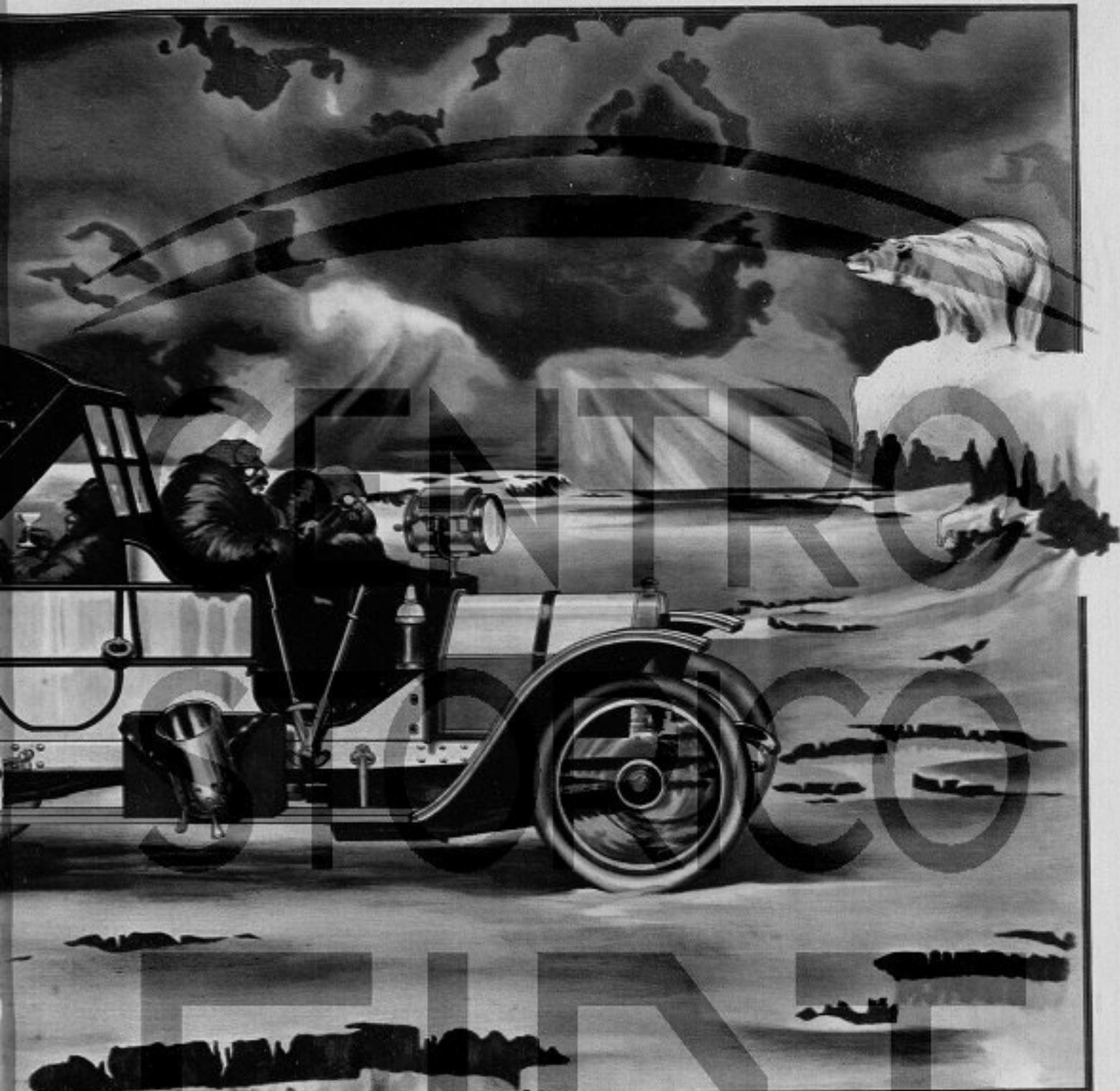
Sebbene non abbia mai avuto una particolare inclinazione per la tecnica, ero però sensibilmente attratto da certe parti meccaniche che periodicamente apparivano in casa nostra e che dovevano poi trasformarsi in disegni industriali. Non so neanche più a quando risalgia una mia visita alle officine di via Monginevro — ma temo siano trascorsi quasi cinquant'anni — a fianco di mio padre per vedere « come si fabbricavano le automobili », e proprio nella circostanza avevo conosciuto, pieno di reverenza, il grande Costruttore.

Altro ricordo personale, un po' singolare, rimonta al 1933 quando ero fresco impiegato all'Automobile Club di Torino. In quell'autunno la Lancia aveva mandato al Salone di Parigi tre berline Augusta per « dimostrazione » sotto copertura di tre « carnet de passages », documento che allora consentiva il transito delle automobili da turismo da uno Stato all'altro, sotto garanzia doganale appunto degli Automobile Clubs.

Probabilmente per una svista, alla Lancia non si era tenuto conto che le vetture da dimostrazione non erano considerate « turistiche » e richiedevano l'emissione di altro documento, per cui occorreva un deposito cauzionale all'atto dell'ingresso in Francia.

Fatto sta che al ritorno dal Salone e al confine del Moncenisio, la Dogana francese bloccò le macchine e impose una elevatissima ammenda corri-





HOMMAGE FAIT PAR M. LE COMTE BISCARETTI
À LA MAISON "LANCIA",

spondente all'incirca all'ammontare dei diritti doganali: oltre 30.000 lire di anteguerra.

Toccava all'A.C. Torino invitare la Casa ad effettuare il versamento, e così si provvedette. Ricevetti in quell'occasione una telefonata del signor Lancia, non particolarmente cordiale, e penso che all'interno dell'Azienda qualcuno sia stato trattato molto peggio di me, che tra l'altro non ero responsabile. Finalmente, dopo molteplici discussioni, l'assegno finì per arrivare un sabato pomeriggio, poco prima della chiusura dei nostri uffici.

Devo ritenere che dopo d'allora le vetture destinate alla dimostrazione siano sempre uscite con tutto in piena regola.

Avevo sperimentato così anch'io la proverbiale durezza di carattere di Vincenzo Lancia, durezza però che unita a un eccezionale genio tecnico e inventivo, a una grande esperienza, fu determinante nel portare le sue creazioni a un livello tanto elevato di perfezione e di rinomanza. R. B.



VINCENZO LANCIA

Per conoscere, o meglio per vedere Vincenzo Lancia, l'eroe dei miei sogni e delle mie fantasie di ragazzo, avevo lavorato alcuni giorni per indurre mio padre ad assistere al passaggio dei concorrenti alla Coppa d'Oro, una specie di Giro d'Italia organizzato dall'Automobile Club di Milano, nel 1906.

Facemmo un paio di chilometri lungo il rettilineo che porta da Rovigo a Boara e ci accoccolammo in attesa delle macchine, sul bordo della strada. Avrei visto finalmente delle automobili in corsa — pensavo nell'attesa — ed avrei visto Vincenzo Lancia. Non sapevo come, ancora, ma lo avrei visto. La strada era completamente sgombra, largamente ed abbondantemente inghiaata, come erano allora gran parte delle strade, punteggiata sui bordi da altri curiosi, od appassionati come me. Finalmente lontano, sul fondo, vidi un puntino nero avvolto da una nube di polvere che andava rapidamente ingrossandosi. « Papà, sono qui. Sarà Lancia? ».

La prima macchina che avanzava saltellando, con due uomini a bordo che sembrava volassero, era proprio Lancia con il suo meccanico. Di lui non ricordo, naturalmente, che i grandi occhiali e la corporatura atletica, resa ancora più imponente dal giubbotto che sotto l'azione dell'aria si gonfiava. Una visione, una semplice visione per me, che ancora oggi ho ben fissa nella memoria ed alla quale mi riporto tutte le volte che a Vincenzo Lancia penso.

Una macchina enorme, avanzante tra baffi di ghiaia proiettata ai bordi della strada ed un uomo, che dico? un superuomo, grande, gigantesco, chinato su un volante smisurato. Qualcosa che ricorda, o può ricordare, Mefistofele con in mano il mondo!

Poco meno di vent'anni dopo, al Salone di Parigi, quando Enrico Minetti salutandomi e prendendomi per un braccio mi disse: « Oh bravo, venga con me. Le faccio conoscere Vincenzo Lancia. E qui nello stand », la visione mi ricomparve e fui preso da una emozione incontentibile. Avrei dunque, finalmente, conosciuto questo mio eroe; gli avrei parlato.

Lancia era sullo sfondo dello stand dietro le vetture esposte. Appena mi vide si alzò e mi venne incontro sorridendo, cordiale, aperto, con la sua grossa mano tesa verso la mia. Quello che mi colpì subito fu la espressione del suo sguardo mite, limpido, puro. Attraverso i suoi occhi si leggeva il suo carattere; si capiva subito quello che pensava.

Mi trovai immediatamente a mio agio, ma non sapevo da dove incominciare per avviare il discorso.

Mi aiutò lui: « Che ha visto di bello al Salone? ».

« Naturalmente — risposi io — la sua "Lambda" ». Questo è il salone della « Lambda »; e avviammo il discorso sulla vettura e sul « come era nata; sul come aveva avuto l'idea di costruirla ».

A tanti anni di distanza non posso ricordare le sue parole esatte, ma ne ho chiaro il concetto.

Soprattutto facendo le corse, mi disse, s'era reso conto che l'automobile senza la strada serviva e poteva servire a ben poco. In corsa, in gara, un corridore può sopportare tutto, violenti colpi di racchetta delle sospensioni, balzi, deviazioni, scotimenti, vibrazioni, ma in un veicolo destinato a tutti, destinato a viaggiare, questo non può ammettersi. Tanto varrebbe continuare a viaggiare sulle rigide e scomode carrozze a cavalli,

*Fu il capostipite
della « scuola italiana »*

CORRIDORE

di GIOVANNI CANESTRINI

con i loro cerchioni di ferro, con le loro sospensioni primitive. L'idea delle sospensioni a ruote anteriori indipendenti applicate sulla « Lambda » gli era stata suggerita proprio da questo: « Se non fanno le strade per l'automobile, sottolineò, facciamo l'automobile per le strade che abbiamo ».

Alle corse allora non pensava, o diceva di non pensarci più. Aveva imparato molto; anzi aveva dalle corse avuto molte conferme a determinate sue concezioni, ma un industriale che ha la responsabilità della produzione e quindi dei costi non poteva sostenere le distrazioni e le spese delle corse.

Nella realtà Vincenzo Lancia alle corse continuava e continuò a pensarci per tutta la vita.

« In casa Lancia non si parla di corse » era il motto ben noto a chi lo frequentava, ma se c'era un cliente che in qualche corsa si distingueva, sotto sotto lo si aiutava. E quando Gildo Strazza, che era l'enfant gaté di casa Lancia, aveva incominciato a partecipare alle corse, sia pure, come diceva, a titolo privato e senza che « Lui » lo sapesse, sapevamo benissimo che Vincenzo Lancia faceva il tifo. Lo si era visto anche sul percorso della Mille Miglia assistere e seguire le imprese dei « lancisti ».

Tutto questo faceva parte del suo carattere: il suo compito era ormai quello dell'industriale e non ammetteva deviazioni. La sua vita era ormai votata alla sua officina, alla realizzazione dei suoi progetti, al miglioramento della sua produzione.

E ricordo con quale gioia negli occhi mi aveva annunciato che il rinnovamento della sua fabbrica era pres-

soché terminato e che teneva a che io la visitassi. « Si prenda un pomeriggio e venga a trovarmi », mi aveva detto.

Nella visita volle personalmente accompagnarmi ed illustrarmi gli impianti; e farmi vedere le macchine operatrici che erano costate di più, e spiegarmi le difficoltà che aveva dovuto superare. Ma finalmente aveva uno stabilimento come lui lo aveva sognato e voluto.

Durante la mia lunga visita un suo collaboratore era venuto, tutto affannato, ad annunziargli che era arrivato il generale Balbo. Lancia non sembrò gradire quella interruzione. « Mi aspetti qui — disse rivolgendosi a me — vado a salutarlo e torno subito ». E così fece; affidò il generale ad uno dei suoi ingegneri e riprese con me la visita agli impianti.

Già allora, l'originale Aprilia era nata nel suo cervello. Ma la sua passione per la meccanica automobilistica, la sua ricerca costante e tenace del veicolo razionalmente concepito nelle sue strutture e nei suoi organi, non gli facevano dimenticare i suoi rapporti con il mondo esterno, soprattutto con i suoi collaboratori, con i suoi operai.

Essi costituivano la sua grande famiglia, assieme ai molti indigenti che tutte le mattine trovava sulla porta di casa sua, prima di recarsi in fabbrica.

Nel corso dei miei incontri con lui non azzardai mai l'argomento delle sue corse. Avevo capito che non ne voleva parlare. Eppure Vincenzo Lancia possedeva un libro d'oro nel quale erano elencate quaranta manifestazioni in dieci anni: tra il 1900 e il 1910 con 18 vittorie assolute, di categoria o di classe.

Aveva iniziato la sua carriera di corridore il 1° luglio del 1900 a Padova, in una corsa di 220 chilometri, portando alla vittoria la prima Fiat 6 cavalli da corsa senza differenziale, e l'aveva conclusa nel 1910 con una corsa sul miglio a Modena, al volante di una Lancia. Ma le sue corse più clamorose restano probabilmente quella della Gordon Bennett del 1905, nella quale dovette ritirarsi dopo il secondo giro per un'avaria al radiatore colpito da un sasso, quando aveva circa 13 minuti di vantaggio sul temibile Théry, che doveva poi vincere la gara; e quella per la Coppa Vanderbilt dello stesso anno, che dovette abbandonare perché investito da un altro concorrente, mentre era fermo al rifornimento, e quando aveva un vantaggio di circa 15 minuti. In tutte e due queste prove a Lancia rimaneva comunque il giro più veloce.

Di Lancia corridore, a me non è rimasta che la fugace impressione della Boara-Rovigo, ma le cronache delle corse da lui fatte, e dei tempi registrati, ci rivelano un pilota di eccezionale combattività, di grandi doti atletiche (a quei tempi per guidare le macchine ci volevano anche muscoli), di esemplare comportamento in corsa. Nelle corse, come nella vita, Lancia seguiva il suo istinto e la sua visione schematica dell'azione. La sua tattica era semplice e squisitamente sportiva: raggiungere il massimo risultato dal mezzo che lui pilotava, e che lui conosceva alla perfezione.

E non c'è dubbio che possa venire considerato il capostipite di quella che venne più tardi chiamata la scuola italiana.

Quando si pensa ad una Lancia

Se è vero che il primo amore non si scorda mai, io come Direttore di « Quattroruote » sostengo che anche la prima auto non si scorda mai.

Raramente però la prima macchina è la vettura ideale. Spesso è una macchina già usata in famiglia o comprata di seconda o terza mano. Anche quando la vettura è nuova spesso è una sotto-utilitaria. Del resto i motivi per una scelta quasi obbligata non sono solo economici. Infatti la macchina piccola anche se usata è ideale per l'uso cittadino e non dà patemi d'animo per le inevitabili ammaccature di parafanghi.

In realtà l'automobilista novello è egli stesso « in rodaggio », non si cimenta subito in grandi viaggi e anche se non lo confessa sarebbe intimidito da una macchina troppo grossa e potente; inoltre, vero o no, sono i genitori che ritengono le macchine piccole meno pericolose.

Come prima macchina la scelta di una vettura piccola e magari usata è dunque in realtà ragionevole, prudente e dettata dall'economia. Se la prima scelta è pressoché obbligata, l'amore resta libero ed è senza limiti. Tanto è vero che il novellino pur adoperando una « mezzo litro » ammira e sogna i bolidi che, per fortuna, vanno in mano a pochi esperti.

Naturalmente man mano che le possibilità economiche crescono, man mano che ci si forma una esperienza automobilistica si comincia a pensare a macchine superiori ed ecco che il giovane pilota con un progressivo senso realistico si stacca anche idealmente dai bolidi di tre, quattrocento cavalli e comincia a pensare sul serio di progredire, di salire nella scala automobilistica, di eccellere sulla massa delle utilitarie.

Per soddisfazione personale, per impressionare meglio l'animo della donna amata, per dimostrare tangibilmente a tutti il successo raggiunto negli studi, negli affari, nella professione, scocca ad un certo punto il momento del gran salto.

E giunto il momento in cui si pensa ad una Lancia.

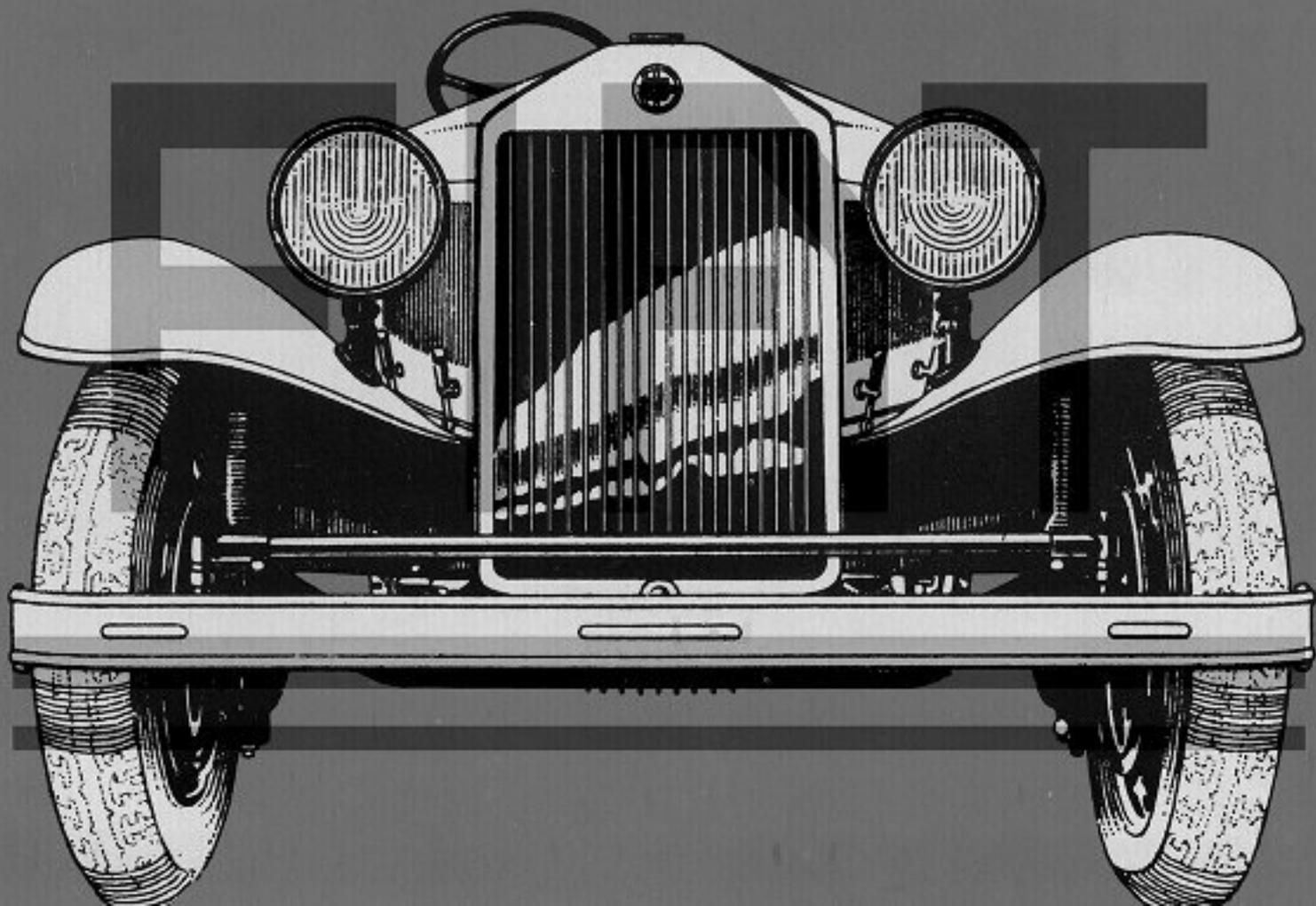
Gianni Mazzocchi

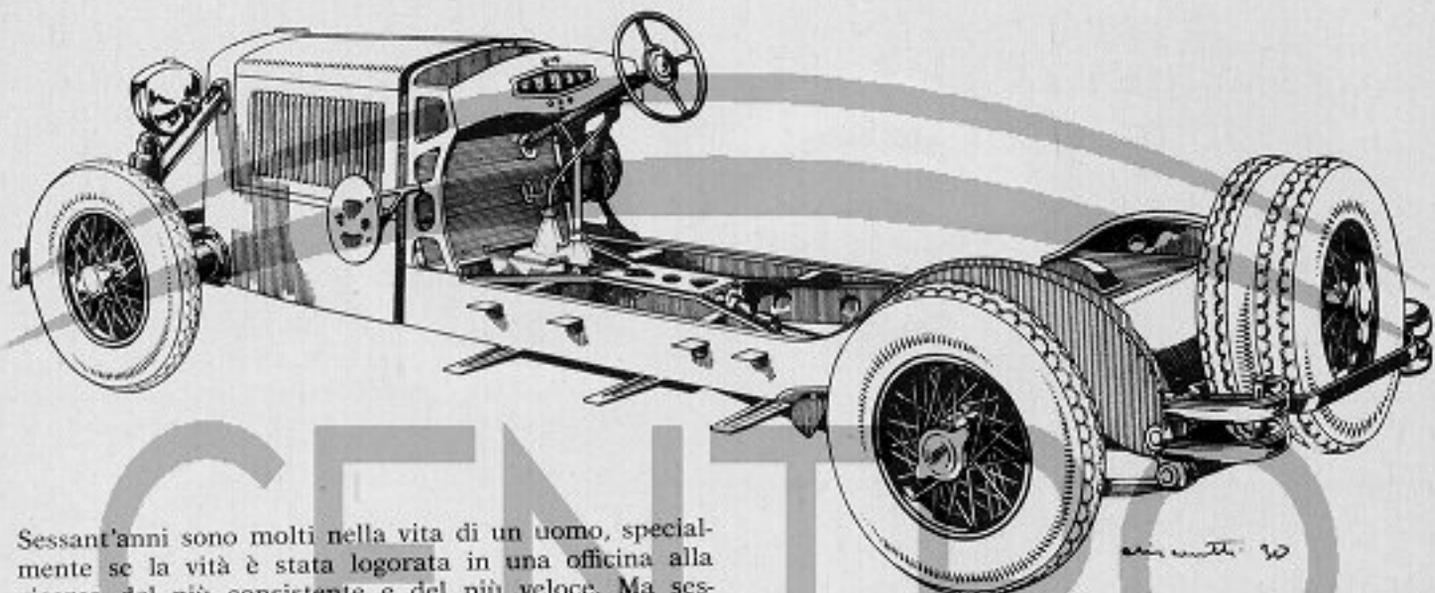
60 ANNI DELLA LANCIA

di M. FAVIA DEL CORE

Molti sono i lancisti, pochi coloro che conoscono la Lancia, fabbrica di automobili sorta per la caparbia volontà di uomo ai primi del secolo. L'automobilista si avvicina ad una vettura che porta l'inconfondibile marchio su di una inconfondibile calandra, e la guarda con ammirazione, prima di acquistarla. Egli non sa, forse, perché si chiama Lancia. È la fortunata sorte dei giovani, quella di non sapere molto di chi fu un precursore, un pioniere.

Tale fu Vincenzo Lancia che alle vetture dette severa capacità di lavoro, estro di tecnica, rudezza alla materia come era nel suo carattere. Di Vincenzo Lancia si dice che fosse abbordabile solo durante una partita a bocce, di cui era appassionato. Solo allora gli si poteva parlare confidenzialmente, ma non di lavoro. Del suo lavoro egli era geloso, e le sue maniere erano chiuse come in un involucro di gelosia. Dalla sua prima vettura ad oggi, sono passati sessant'anni.

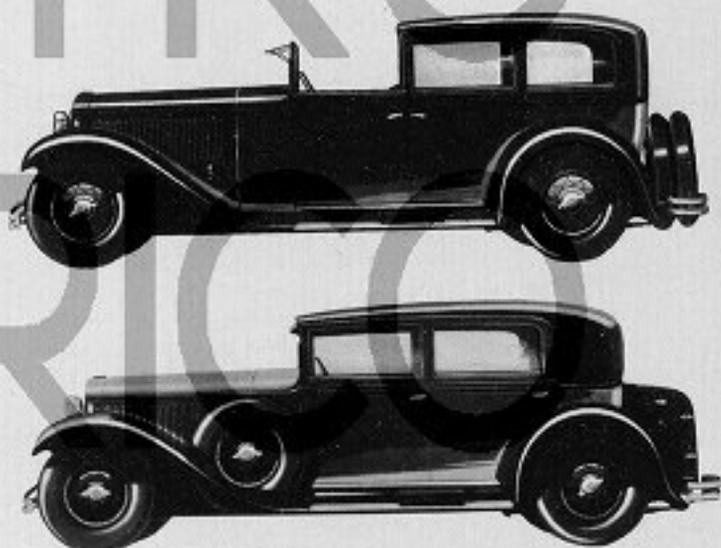




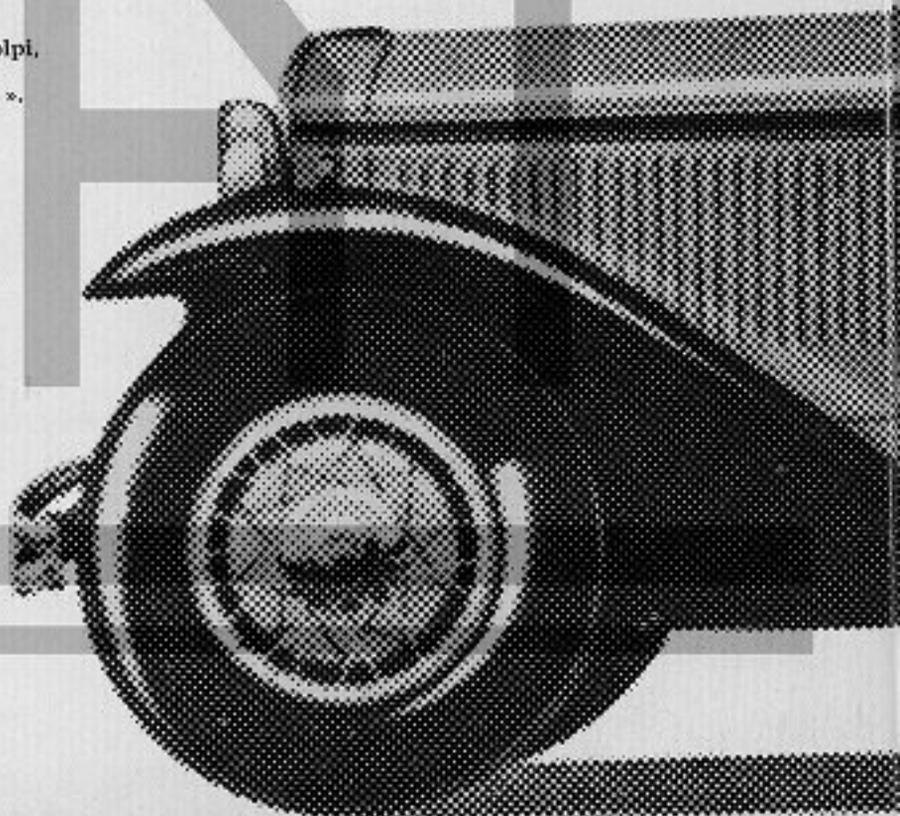
Sessant'anni sono molti nella vita di un uomo, specialmente se la vita è stata logorata in una officina alla ricerca del più consistente e del più veloce. Ma sessant'anni sono molti di più nella vita di una azienda industriale, specie se si considera che si tratta di un periodo iniziato agli albori di questo secolo e in una attività — quale è quella della produzione automobilistica — le cui origini risalgono ad appena pochi anni prima.

Rievocare la vita della Lancia significa, quindi, seguire quasi dai primordi le varie tappe della storia del progresso automobilistico nel nostro Paese, un progresso che si è svolto sotto e più vari aspetti; da quello industriale a quello tecnico, a quello sportivo, a quello commerciale. E per una Casa che può vantare così lontane origini l'aver partecipato ad esso, apportandovi un altissimo contributo e superando traversie ed ostacoli di ogni genere con ininterrotte affermazioni e successi, significa senza alcun dubbio che le basi di partenza erano più che solide; come sicura deve essere sempre stata la guida che l'ha condotta ai risultati odierni.

Per impostare un così robusto edificio occorre eccezionali doti di intuizione e di capacità organizzativa e



Coupé limousine, berlina corta a 5 posti, spyder cabriolet 4 posti su chassis Dilambda. Come si legge su un listino dell'epoca: « nel prezzo della vettura sono compresi i paracolpi, il paraurti posteriore, gli indicatori di direzione, il nettacrystallo e il baule posteriore senza valige ».



direttiva, sorrette da una non meno eccezionale passione. Qualità che non facevano certo difetto al giovane Vincenzo Lancia quando iniziò la sua opera.

Sintetizzare le vicende di questa azienda non è semplice, tante e tali sono le cose da ricordare, tutte importanti e significative al fine di seguirne e spiegarne il progressivo sviluppo. Possiamo però tentare di accennare ai fatti più salienti che caratterizzarono la vita di questa impresa nei vari aspetti sopraccennati.

Contributo alla tecnica costruttiva

Fin dalla prima automobile costruita nella sua piccola fabbrica torinese, Vincenzo Lancia mostrò che egli era ben deciso a trar profitto dalla sua già maturata esperienza di collaudatore e di esperto conoscitore della meccanica non per seguire, ma per sopravanzare gli schemi costruttivi del momento.

Si trattava, infatti, di una vettura che per parecchi versi si discostava dai criteri tecnici fino ad allora seguiti: il telaio basso e leggero, la trasmissione a cardano, l'impostazione stessa del motore, rivelavano senza possibilità di dubbio quali erano le idee di avanguardia che il nuovo costruttore si accingeva a seguire. E tali idee si dimostrarono subito valide, come è testimoniato dal consenso degli acquirenti, che fin da quei primi tempi compresero come la produzione Lancia fosse sinonimo di produzione di qualità e che le innovazioni tecniche introdotte dal costruttore torinese avevano una precisa ragion d'essere.

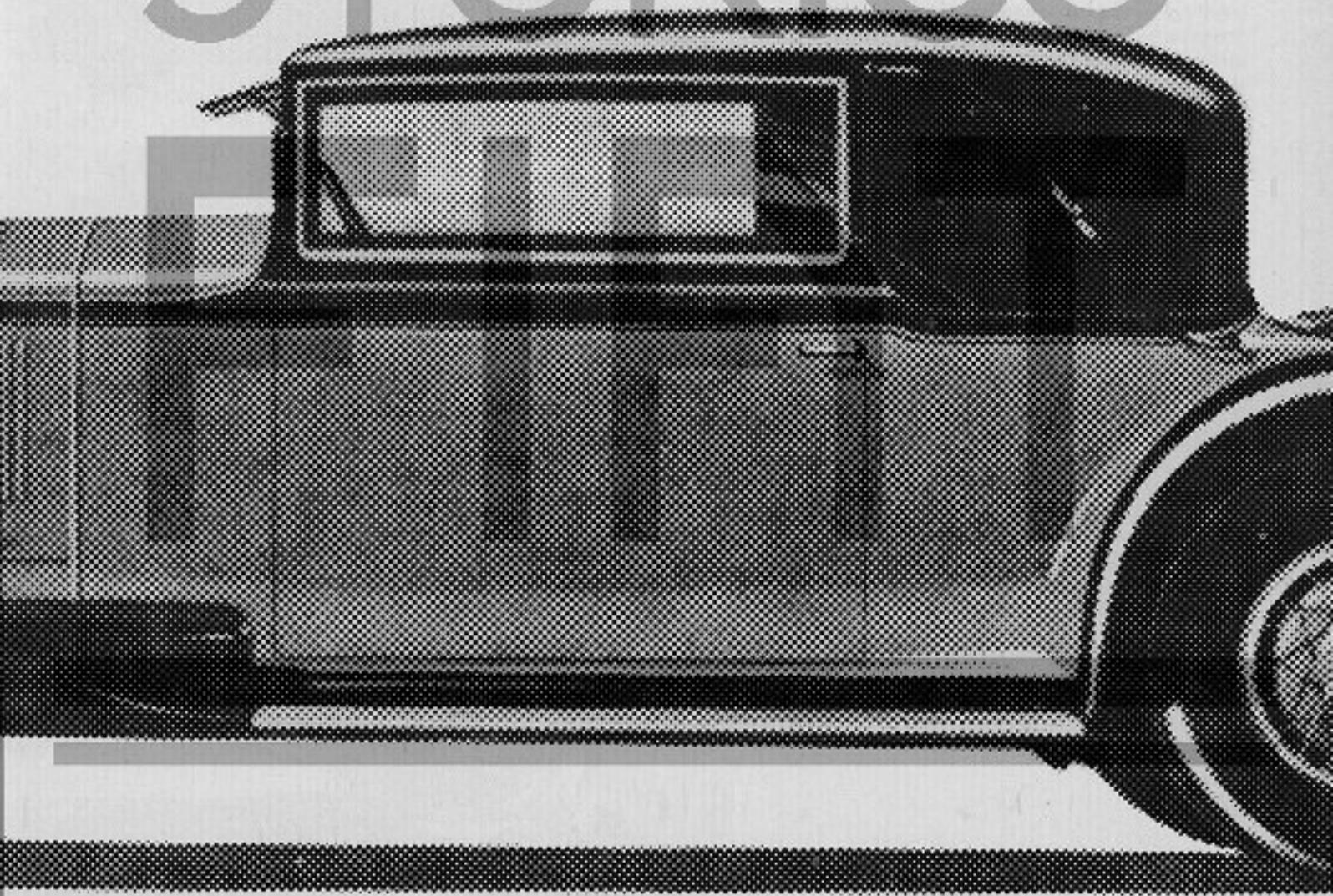
Da quel primo modello, non a caso designato con l'ap-

pellativo di «Alfa», ebbe inizio il susseguirsi di nuovi modelli, ciascuno dei quali rappresentava un effettivo, e talvolta audace, progresso tecnico: dalla prima 6 cilindri a motore monoblocco, all'aumento delle prestazioni in velocità, resistenza, facilità e sicurezza di guida.

E di pari passo con il successo tecnico progrediva il successo commerciale, che traeva seco l'ampliamento degli impianti di produzione e il sorgere di un nuovo stabilimento. Dopo poco più di un sessennio le dimensioni della Lancia si delineavano già come quelle di un'industria di sicuro avvenire.

Accanto alla costruzione delle autovetture iniziava in quell'epoca quella dei veicoli industriali, con la realizzazione di alcuni automezzi militari, anch'essi caratterizzati dallo spirito consapevolmente innovatore che presiedeva allo studio ed alla realizzazione di tutti i prodotti che portavano il marchio di Vincenzo Lancia. E su tali veicoli che apparvero per la prima volta le ruote in lamiera anziché quelle, fino ad allora impiegate, a raggi di legno.

Ma una ancor più importante innovazione Vincenzo Lancia ebbe il merito di introdurre in quegli stessi anni nella costruzione delle automobili, e fu quella dell'impianto elettrico studiato unicamente al complesso del veicolo, e non adattato di volta in volta ad esso come un separato accessorio. Fu una vettura Lancia, alla vigilia della prima guerra mondiale, la prima automobile europea con impianti elettrici incorporati. Ed è di quei giorni anche il progetto (brevettato) di un motore ad otto cilindri a V, la realizzazione del quale peraltro dovette essere rinviata essendo stata anche la





Lancia chiamata a contribuire con tutte le sue risorse allo sforzo che il Paese doveva sostenere nel conflitto mondiale.

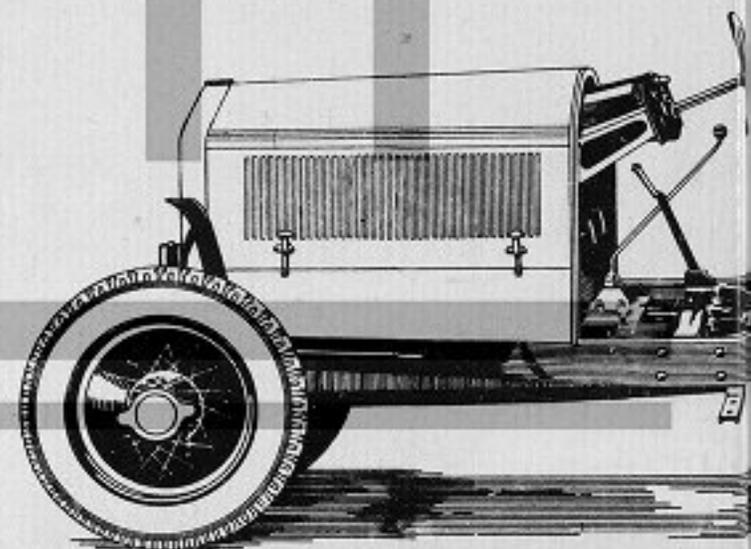
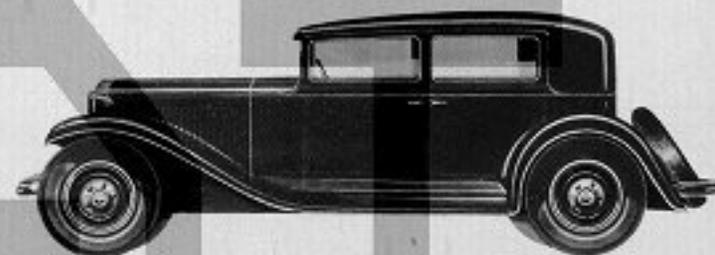
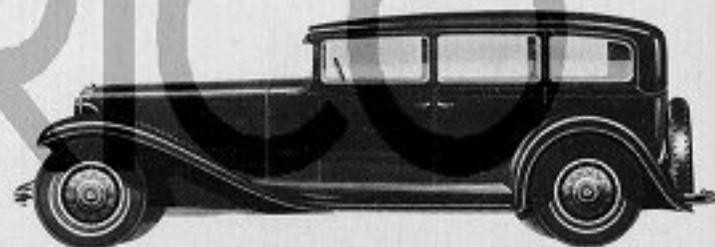
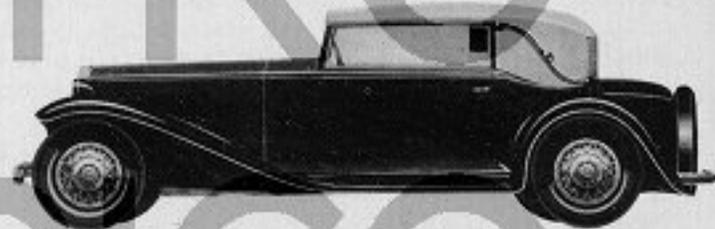
Per lo stabilimento di via Monginevro si aprì una parentesi che fu riempita da un intenso lavoro nel settore dei veicoli industriali. Gli attuali attrezzatissimi veicoli da trasporto Lancia hanno negli autocarri costruiti in quell'epoca i loro antenati: veicoli solidi, potenti, sicuri (freno a pedale sulla trasmissione e a mano sulle ruote anteriori). Non pochi veicoli Lancia furono forniti anche agli eserciti alleati.

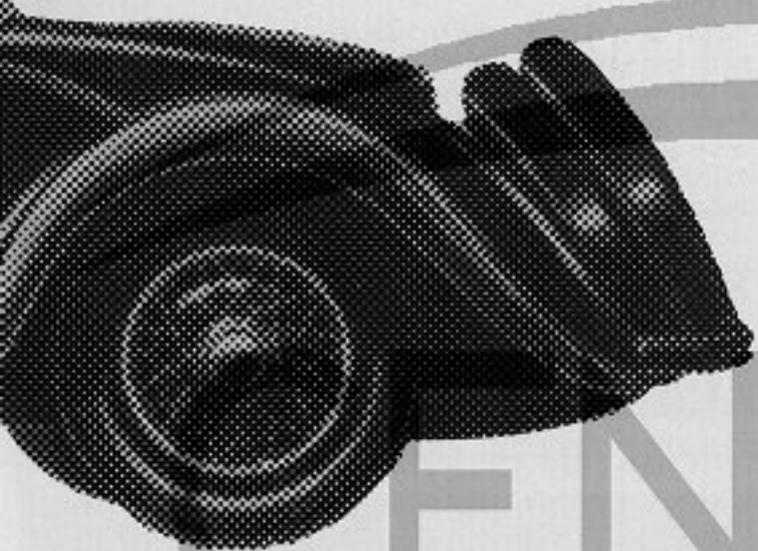
Al termine della guerra Vincenzo Lancia seppe risolvere il non facile problema della riconversione del suo stabilimento — ingranditosi per far fronte alle forniture militari — alla produzione di pace. Egli non aveva atteso l'ultimo momento per ricercare la soluzione, che doveva essere quella di intraprendere una estesa produzione di nuovi modelli di autovetture, capaci di incontrare un largo sbocco sul mercato.

Ed ecco che, prima ancora che il giorno della Vittoria chiudesse la parentesi iniziata nel 1914, la Lancia riprende il suo progetto per motori a V, ad otto ed a dodici cilindri, e subito dopo realizza un prototipo di autotelaio con motore di questo tipo a dodici cilindri, a valvole in testa comandate da un unico albero superiore di distribuzione.

Fu peraltro solo un'interessante esperienza, perché, nonostante i consensi per la concezione tecnica, le scarse possibilità di mercato ne scongiurarono la produzione.

Grande invece il successo del modello « Kappa », dotato di una piacevole carrozzeria e di una eccellente mecca-





nica (fra l'altro la vettura disponeva di piantone dello sterzo ad inclinazione regolabile, di avviamento elettrico a pedale, di leva del cambio centrale) e che fu seguito da un modello più potente con motore di quattro-cinque litri ad otto cilindri a V.

Ma la vettura che gli anziani ricordano come la più prestigiosa fra quelle prodotte dalla Lancia è senza alcun dubbio la « Lambda » (1922). È in essa che principalmente si possono riscontrare i più rilevanti elementi di quella genialità che è alla base del contributo tecnico offerto da questa Casa al progresso costruttivo dell'automobile di cui sopra abbiamo accennato. La Lambda introdusse infatti due elementi costruttivi mai prima di allora applicati e che dovranno esercitare una grande influenza sulle successive tecniche costruttive: la struttura portante ed il motore a quattro cilindri a V stretto, la sospensione anteriore a ruote indipendenti, i freni anteriori, problema questo di soluzione tutt'altro che facile.

La struttura portante consentì anche di abbassare notevolmente il pavimento della vettura e di dotare la Lambda di una carrozzeria quanto mai equilibrata ed elegante, che costituì uno dei pregi non minori di questa stupenda vettura, che ebbe il più grande successo in ogni Paese. La Lambda non passava mai inosservata; chiunque la vedesse non poteva non esserne attratto ed esprimerne la sua ammirazione. E non altrimenti può dirsi per la lussuosa « Dilambda », che ad essa seguì alcuni anni dopo; vettura di gran classe, dotata di una struttura di nuovo tipo, con telaio a crociera, particolarmente rigido, e motore ad otto cilindri a V

e provvista di molti perfezionamenti nel dettaglio. Molte furono le fuoriserie che di essa furono realizzate.

Ma questi eccezionali successi non arrestavano di certo il lavoro in casa Lancia, dove si studiavano frattanto nuovi modelli da realizzare mettendo a frutto le eccellenti precedenti esperienze. Apparvero così, agli inizi degli anni trenta la « Artena », a quattro cilindri, e la più grossa « Astura », con motore ad otto cilindri, ma analoga alla prima nell'impostazione generale e nella struttura, che comportava fra l'altro uno speciale sistema di montaggio elastico del motore. Della seconda specialmente di tali vetture, ricordiamo numerose realizzazioni con carrozzeria fuoriserie veramente pregevoli, che completavano nella veste esteriore e nella confortevolezza, le grandi doti di robustezza e di funzionalità dell'autotelaio.

Ma alla carrozzeria portante la Lancia ritornò poi con un altro modello, che ha segnato anch'esso una tappa nel cammino ascendente della Casa: la « Augusta ». La struttura della nuova vettura fu alleggerita praticando dei fori, che peraltro non ne compromisero la rigidità; fu essa la prima vettura di questo tipo costruita in serie con carrozzeria chiusa a quattro porte.

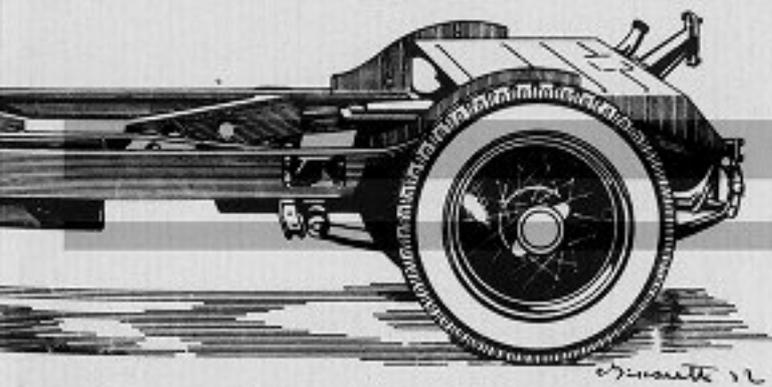
Anche in questo modello si riscontrarono innovazioni tecniche di rilievo, quali ad esempio l'adozione di freni idraulici appositamente studiati e lungamente sperimentati e la trasmissione con giunti a dischi flessibili anziché a cardano. Ed ancora una volta il successo fra il pubblico fu pieno.

Ma Vincenzo Lancia, instancabile animatore della sua azienda ed appassionato cultore del progresso meccanico, guardava sempre al meglio, al perfezionamento incessante della sua produzione e mise allo studio un nuovo modello non meno significativo dei precedenti, soprattutto per il rendimento e le prestazioni, e fu realizzata la « Aprilia »: una berlina leggera ed aerodinamica con un motore che se nell'architettura (quattro cilindri a V stretto) richiamava soluzioni già note, era peraltro capace di erogare una potenza notevolmente maggiore e con una « forma » particolarmente studiata dal punto di vista aerodinamico. Nella costruzione di questa vettura i tecnici della Lancia si trovarono a

Anni Trenta: l'Astura, una otto cilindri a V stretto di 2600 cmc.

In queste pagine due versioni speciali — un cabriolet spyder della Carrozzeria Garavini e un cabriolet quattro posti della Pininfarina — e due berline di serie, a quattro e a sei posti, « costruite dalla Lancia & C. S.A. ».

Sullo chassis dell'Astura, sospensione anteriore indipendente « sistema Lancia ».



dover affrontare un interessante problema tecnico attinente alle sospensioni posteriori, ma come sempre trovarono la più idonea ed efficace soluzione.

La «Aprilia» ebbe lunga vita per le sue brillanti prestazioni e la modernità della sua tecnica. La produzione di essa durò infatti oltre dodici anni, sia pure in più serie. Fu questo uno dei modelli che dettero maggiori soddisfazioni ai suoi costruttori.

Contemporanea dell'Aprilia fu la realizzazione del prototipo «Ardea». Una vettura con motore di meno di un litro di cilindrata, e che nella impostazione si rifaceva — sia pure con adeguate semplificazioni — alla stessa Aprilia; ovviamente capace di più modeste prestazioni, ma anche con limitato consumo di carburante. Si trattava, insomma, di una solida utilitaria dalle ottime caratteristiche qualitative. La sua produzione ebbe però sviluppo principalmente al termine del secondo conflitto mondiale.

La cifra di 22 mila esemplari prodotti (oltre a novemila veicoli derivati in forma di camioncino) sta a testimoniare in modo incontrovertibile il successo di questa vettura, della quale ancora oggi si vede circolare qualche esemplare.

Un ulteriore importantissimo passo innanzi la Lancia lo conseguì con la «Aurelia», presentata nella versione B 10 nel 1950, dopo lunghi laboriosi studi sul motore (il primo sei cilindri a V di 60°) e sulle varie parti meccaniche, che rivelò subito eccellenti doti di elasticità e di velocità, tanto da ottenere strabilianti successi anche in campo sportivo e che fu seguita da numerose altre serie, e da molte versioni, tutte segnanti un perfezionamento tecnico ed un miglioramento delle prestazioni. Sono ormai trascorsi oltre dieci anni da quando ne è cessata la produzione, ma l'eco delle brillanti qualità dell'Aurelia non è ancora spenta.

Sui successivi modelli Lancia: «Appia», «Flaminia», «Flavia», «Fulvia» ci sembra non sia il caso di soffermarci. La loro storia è storia di oggi ed a nessuno che si interessi di automobile può farsi il torto di ritenere che non sappia quel che rappresentano dal punto di vista tecnico e costruttivo in campo automobilistico, non soltanto italiano, ma mondiale.

Successi sportivi

Giova premettere che Vincenzo Lancia, che pure in gioventù aveva riportato non pochi e risonanti successi nel campo delle corse e che anzi proprio da essi aveva tratto grande notorietà ai suoi esordi, non indirizzò mai la sua attività produttiva in modo particolare guardando al mondo sportivo. La sua eccezionale esperienza di collaudatore e di corridore gli giovò indubbiamente per provare personalmente ogni nuova vettura in costruzione nei suoi stabilimenti e gli consentì di realizzare macchine ben capaci di soddisfare gli appassionati di vetture brillanti e di affermarsi anche nelle competizioni agonistiche, ma questo è pur sempre un risul-

tato, non il fine del suo lavoro, che mirava a produrre vetture di alta qualità, sì, ma per una clientela che si serviva dell'automobile soprattutto per le sue quotidiane esigenze.

Comunque, il nome della Lancia, proprio per le accennate qualità della sua produzione, non rimase estraneo ai campi delle corse, anzi, vi colse una messe di allori. Molti furono, infatti i «lancisti» che si cimentarono nelle gare per vetture da turismo riportando significative vittorie.

Basterà citare quelle ottenute con l'Aurelia, che verosimilmente influirono anche nell'indurre la Casa a realizzare di questa vettura successive versioni di gran turismo, che pur senza discostarsi da quelle che erano le finalità costruttive della Lancia erano in grado di offrire ai loro proprietari sportivi anche quelle soddisfazioni che essi bramavano di conseguire nelle gare. Fu così che nel '51 la Lancia Aurelia B 21 di Bracco e Maglioli si classificò al secondo posto (dopo una Ferrari!) nella più grande e difficile corsa su strada che allora si disputasse in Italia: la Mille Miglia, alla quale pure partecipavano vetture di antica e gloriosa tradizione sportiva, guidate da grandi campioni. Fu una vittoria della tecnica e della qualità della produzione Lancia.

Quella fu tuttavia solo la prima grande affermazione di questa vettura, le eccezionali qualità della quale furono decisamente confermate poi in molte altre gare, come nella Targa Florio, nella 24 Ore di Le Mans, nella Liegi-Roma-Liegi.

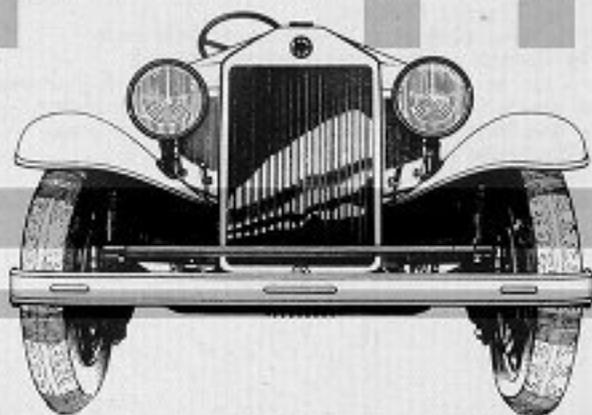
Nei successivi anni non minori affermazioni la Lancia poté conseguire partecipando ufficialmente alle corse nella famosa Carrera Panamericana, dove nel '53 conquistò i primi tre posti nella classifica assoluta e ancora alla Mille Miglia, in cui nel '54 si classificò prima, e in molte e molte altre gare in Italia ed all'estero.

Ma dell'attività sportiva Lancia in questo settore è d'uopo ricordare anche la parentesi in cui essa si dedicò alle corse di velocità pura: quelle di formula uno. Chi non ricorda la prima «D 50» con motore ad 8 cilindri a V, e la sua originale carrozzeria, che si distingueva per i due serbatoi di carburante sistemati ai lati della vettura? Il suo debutto al G.P. di Spagna del '54 contro Mercedes, Ferrari, Maserati, fornì utili indicazioni per le successive affermazioni di Torino nel '55, ma in seguito al tragico incidente poi occorso ad Ascari a Monza, nello stesso anno, la Lancia deciderà di chiudere la breve parentesi cedendo le sue vetture a Ferrari, che le utilizzava con pieno successo nel '56 conquistando il campionato mondiale.

Questa la Lancia che compie il suo sessantesimo compleanno. Possedere una Lancia è un gran vanto per l'automobilista, dicono i lancisti riuniti in una grande famiglia che ha per insegna quell'Hi-Fi, che è l'emblema dell'alta fedeltà. Alta fedeltà dei lancisti alla Lancia, che sorta sessant'anni or sono ha saputo creare una atmosfera di simpatia, di amore, di fedeltà in una cerchia ormai vastissima, che travalica i confini, intorno alla vettura che Vincenzo Lancia creò ed amò tanto. Lancia Vincenzo grande pilota e pioniere della industria automobilistica italiana, ebbe carriera sportiva rapidissima e d'eccezione, vinse gran premi e stabili primati, tecnico ed innovatore geniale diede vita in Torino alla fabbrica di automobili che porta il suo nome e che onora la produzione italiana in questo campo.

Per la Lancia, che menti sagaci conducono ora con alacrità, comincia il secondo turno degli anni sessanta.

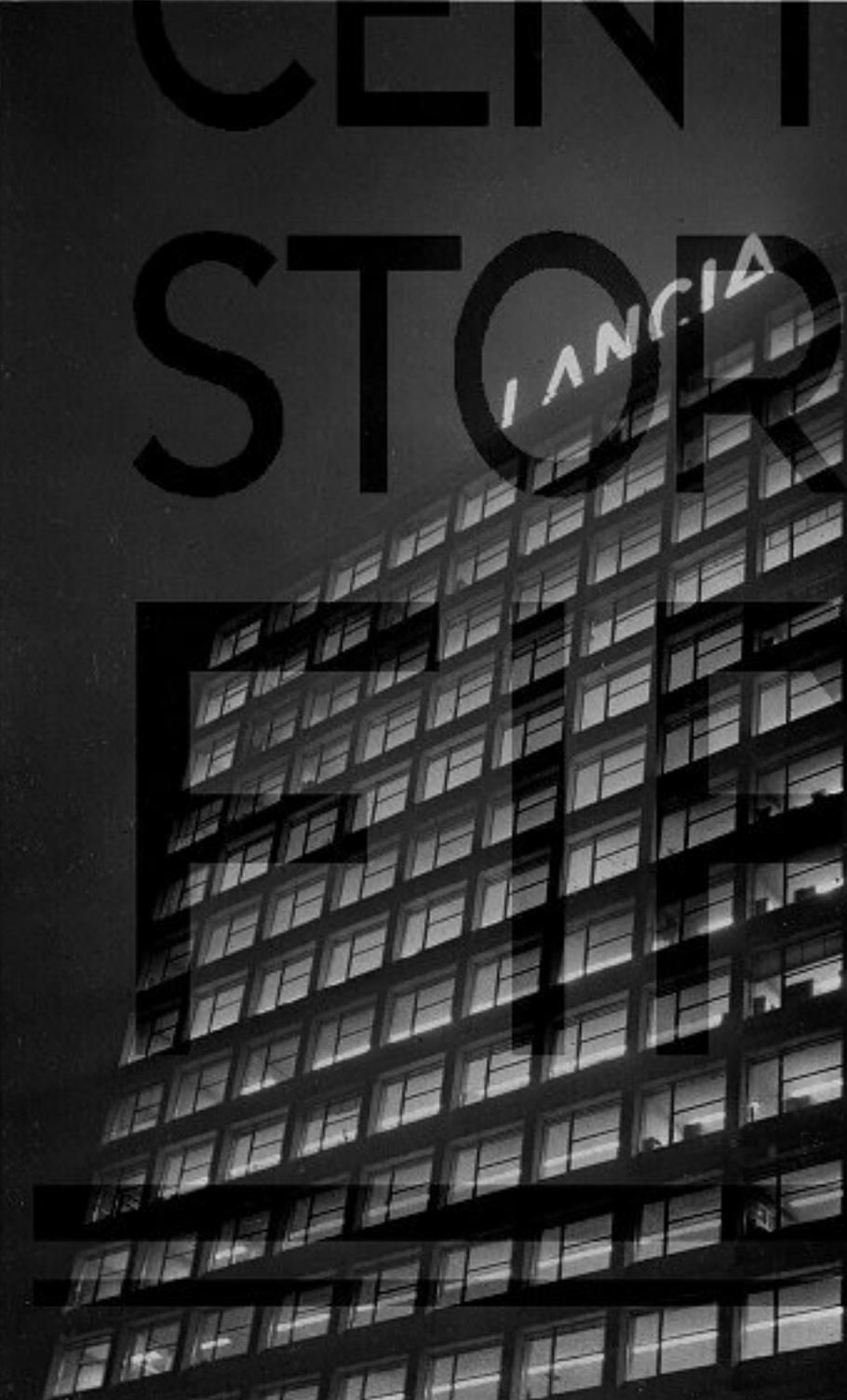
M. F. d C.



di FERRUCCIO BERNABÒ

TORINO
BOLZANO
CHIVASSO

LE FABBRICHE LANCIA



La piccola officina torinese di via Ormea, dove la Lancia, esattamente sessant'anni fa aveva iniziato la sua attività, contava una trentina di dipendenti. Oggi gli stabilimenti sono tre, si estendono su un'area di oltre 1.700.000 metri quadrati e i dipendenti, esclusi naturalmente quelli delle Filiali e delle lavorazioni sussidiarie che fanno capo alla Casa-madre, sono circa 10.000. I tre stabilimenti sono localizzati a Torino, Bolzano e Chivasso. Nel capoluogo piemontese esiste il nucleo principale, le direzioni e gli uffici tecnici, amministrativi e commerciali; a Bolzano hanno sede la fonderia (inaugurata nel 1937) e i reparti metallurgia, meccanica e montaggi degli autoveicoli industriali; a Chivasso è da pochi anni entrato in funzione un grandioso modernissimo impianto per lo stampaggio lamiera, l'assemblaggio scocca, la verniciatura e la finizione delle vetture.

L'espansione della Lancia dal 1907 a oggi è evidentemente la conseguenza dei crescenti successi tecnici, industriali e commerciali conseguiti attraverso la costante aderenza a quegli ideali che del fondatore Vincenzo Lancia erano il vestito morale, e che sono stati gelosamente conservati dai suoi successori a ogni livello gerarchico. Le automobili Lancia, dal modello 1907 alla Theta, dalla Kappa alla Lambda, dall'Augusta all'Aprilia, dalla Aurelia all'Appia, dalla Flaminia alla Flavia e alla Fulvia, così come i veicoli industriali di ieri e di oggi, conservando nel tempo la tradizionale originalità di concezione e l'accuratezza esecutiva, devono le loro affermazioni e la fedeltà della clientela all'attenta scelta qualitativa dei materiali e degli accessori, alla precisione delle lavorazioni, alla severità dei collaudi, all'efficienza funzionale di ogni più piccolo dettaglio.

La Lancia è una delle pochissime fabbriche di automobili che, invece di puntare le sue fortune sulla produzione massiccia di migliaia di pezzi giornalieri, ha scelto la strada dell'altissima qualità nel continuo miglioramento e aggiornamento dei processi tecnologici, ma contenendo il volume produttivo in limiti ragionevoli, e comunque giustificati dalla necessità di lavorazioni di gran classe, quindi non ferreamente legate a troppo stretti tempi di esecuzione.

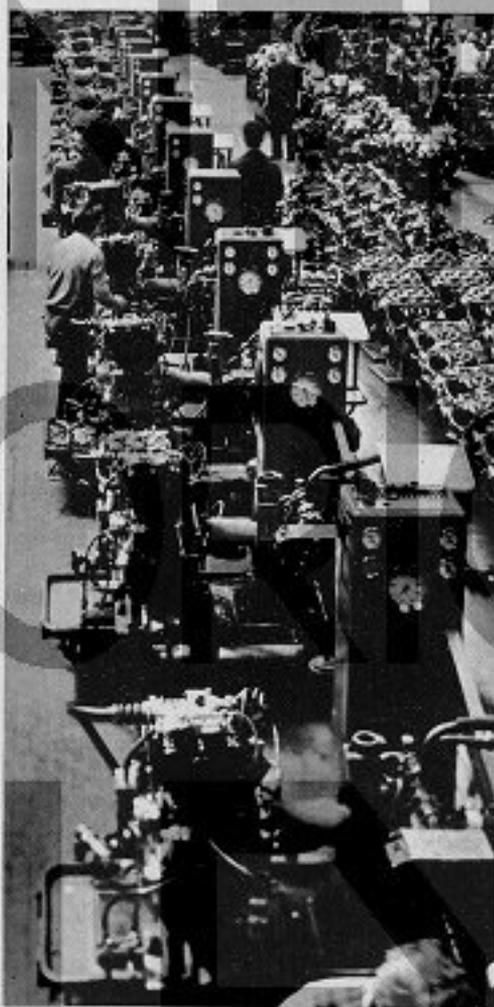
Tuttavia, proprio la fama di cui godono da sempre le vetture e gli autoveicoli industriali Lancia ha portato al successivo ampliamento degli stabilimenti e impianti, per conservare quell'equilibrio tra domanda e produzione che è la base di un'avveduta politica industriale. Le tre tappe della espansione portano dunque i nomi delle città in cui la Lancia si è sviluppata: in ordine di tempo, Torino, Bolzano e Chivasso.

I tre stabilimenti sono complementari e interdipendenti. La fonderia di Bolzano alimenta le officine meccaniche di borgo San Paolo e della stessa Bolzano per la lavorazione dei particolari delle vetture e dei veicoli industriali. Per questi ultimi il ciclo produttivo prosegue sempre a Bolzano:

lavorazione e montaggio dei gruppi meccanici, stampaggio della lamiera, formazione degli autotelai, verniciatura e montaggio cabine e cassoni, finizione, collaudi su strada.

Nelle officine di Torino vengono eseguite le lavorazioni di stampaggio a caldo, le lavorazioni meccaniche e i trattamenti termici, il montaggio dei gruppi meccanici di tutti i modelli di vetture e, per il tipo Flaminia e alcuni modelli derivati (le cui scocche sono realizzate presso carrozzieri specializzati), il montaggio completo in loco.

Nello stabilimento di Chivasso, infine, si eseguono le operazioni di stampaggio lamiera, di formazione delle scocche, di verniciatura, di montaggio finale, di finizione e collaudo delle berline Flavia e Fulvia e della Fulvia coupé. La programmazione della produzione e dei livelli di scorte previste per i tre stabilimenti è centralizzata e si avvale di un centro elettronico, installato a Torino, costituito da un calcolatore ad elaborazione centrale, dotato di memorie magnetiche, e da un secondo complesso che ha il compito di tradurre i risultati delle elaborazioni.



Nelle officine di Torino, il materiale proveniente da fornitori esterni o dagli altri stabilimenti Lancia (in primo luogo Bolzano) arriva a mezzo ferrovia o autocarri. Dal magazzino centrale i materiali vengono avviati alle officine di utilizzazione per mezzo di carrelli a forche. Nelle linee di lavorazione meccanica lo spostamento di particolari singoli e montati tra le varie fasi avviene a mezzo di piccoli convogliatori (del cosiddetto tipo «paperino») e dalle linee alle officine di montaggio complessivi con convogliatori aerei monorotaia.

Ancora per tramite di convogliatori aerei i motori sono avviati alla sala prova, dove vengono scaricati automaticamente su un banco a rulli e presi in consegna dal personale addetto a ciascun banco. Dopo la prova, i motori passano alle linee dove sono accoppiati al gruppo propulsore; successivamente l'intero complessivo è montato sul telaio ausiliario, che riceve anche il gruppo sospensione anteriore, i freni a disco, la scatola guida. I propulsori, dopo il montaggio, vengono trasportati alle sale prova rumorosità (è questo uno dei tanti esempi di scrupolosità di collaudo tipica della Lancia), e da qui con convogliatori a rotaia interrata alla linea finale dove l'intero autotelaio è completato.

Tra gli impianti più moderni delle officine di borgo San Paolo ricordiamo le dentatrici automatiche ad alta precisione; i forni, sempre automatici, per i trattamenti termici di particolari semilavorati; la linea transfert per la lavorazione completa delle teste dei motori; la dentatura e tempera per induzione, limitatamente alla zona di dentatura, dei volani motore.



CENTRO



Bolzano - Fonderia. Particolare colata ghisa nelle staffe.

Chivasso - Formazione gruppi lamiera. Saldatura all'arco dell'ossatura posteriore della Fulvia coupé.

Torino - Reparto trattamenti termici. Batteria forni IPSEN per la cementazione e tempra dei semilavorati.

Chivasso - Reparto montaggio. Particolare del montaggio dei gruppi meccanici sulle scocche.



Lo stabilimento di Bolzano si estende su un'area di 220 mila metri quadrati, di cui 115 mila coperti. I suoi quattro reparti principali sono la ricordata fonderia in ghisa e alluminio, la metallurgia, la meccanica, il montaggio veicoli industriali.

Nel reparto lavorazioni meccaniche sono in funzione quasi 700 macchine operatrici, gran parte delle quali di modernissima concezione, come dentatrici, fresatrici, sbarbatrici, brocciatrici, foratrici multiple. Merita in particolare di venir ricordata la linea semitransfert per la lavorazione delle teste cilindri dei motori Diesel, basamenti e coppe. Il reparto costruzione telai e montaggio veicoli si estende su quasi 15 mila metri quadrati ed è attrezzato, tra l'altro, con presse di varia potenza e numerose saldatrici elettroniche, fisse e pensili. Il montaggio finale degli autocarri, autotelai per autobus e mezzi speciali avviene su quattro linee, con annessi banchi per collaudo e prove di gruppi vari, nonché una grande sala prova motori con ventiquattro freni.

Nella fonderia, infine, operano grandi forni per la ghisa (cubilotti a vento caldo e forni elettrici), una cinquantina di forni per l'alluminio e quasi 150 macchine varie. È un reparto grandioso, dominato dall'impianto automatico centralizzato per la lavorazione delle terre. Dalla fonderia partono le parti gregge necessarie per l'intera produzione Lancia: ogni giorno prendono la strada per Torino autotreni carichi di monoblocchi, testate, scatole cambio, collettori, bracci di sospensione, ventilatori, che sono altrettanti capolavori di fusione. Una parte della produzione viene invece assorbita per le lavorazioni successive nelle stesse officine di Bolzano. In sostanza, il ciclo produttivo del complesso degli stabilimenti Lancia ha praticamente origine dalla fonderia di



Bolzano, che produce mensilmente circa un milione di particolari in ghisa (corrispondenti a quasi 550 tonnellate), e un milione 800 mila particolari di alluminio (400 tonnellate).

Il terzo « cuore » della Lancia è lo stabilimento di Chivasso, che è il più giovane e quindi il più moderno. A Chivasso, come si diceva all'inizio, vengono effettuate le lavorazioni di stampaggio lamiera, l'assemblaggio delle scocche, le operazioni di verniciatura, il montaggio dei gruppi meccanici e la finizione delle vetture Flavia e Fulvia di serie. I gruppi meccanici provengono dalle officine di Torino.

Lo stabilimento si compone di due grandi capannoni paralleli, lunghi 448 metri e larghi 72; tra l'uno e l'altro sorge sulla medesima lunghezza l'edificio dei servizi generali e sociali. A nord, quasi una testata collegata alle due officine principali, è l'impianto di verniciatura scocche, che si protende per 180 metri. Il primo dei due capannoni comprende il grande reparto stampaggio, con due linee di grandi presse e una terza linea di presse medie e piccole, tutte servite da trasportatori. Nello stesso reparto, notevole

l'impianto sotterraneo di raccolta, impaccettamento automatico e spedizione degli sfridi della lamiera.

Dallo stampaggio, le parti in lamiera imbutita passano al magazzino, e da qui al reparto formazione dei gruppi e delle scocche, dove le parti vengono revisionate, collaudate e montate seguendo una linea di montaggio servita da trasportatori a nastro. Ultimata la formazione, le scocche sono agganciate a un convogliatore aereo che le avvia allo impianto di verniciatura. Qui, sempre trasportate con moto continuo, le scocche attraversano dapprima il tunnel di fosfatazione, poi la vasca di verniciatura antiruggine ad immersione totale e la cabina per l'applicazione del primo strato di sottosmalto riempitivo e protettivo, che viene sepiato per renderlo atto alle successive applicazioni di smalto.

Dopo questo trattamento, le scocche ricevono il primo e il secondo strato di vernice. Ogni strato viene essiccato in forno a temperatura di 140-150 gradi. Finalmente sono trasportate da un convogliatore aereo e smistate alle linee di montaggio che occupano il secondo dei due padiglioni paralleli. Appese alla catena di trasporto, le scocche della berlina Flavia, della berlina e del coupé Fulvia ricevono i gruppi meccanici (complessivo motore-propulsore-sospensioni anteriori-freni anteriori, sospensioni e freni posteriori), i cristalli, le ruote, l'impianto elettrico, la selleria (preparata in apposito reparto), gli accessori. Alla fine del montaggio, dopo la messa a punto dei proiettori e il controllo della convergenza delle ruote, ogni vettura passa al doppio collaudo su piste speciali e su strada.

Dopo il collaudo le macchine entrano ancora sulla linea di toletta finale e di definitiva messa a punto in base ai rilievi dei collaudatori, quindi inviate alla grande rimessa a sud dei capannoni.

Così, molto velocemente descritto, a Torino, Bolzano e Chivasso nascono le automobili e i veicoli industriali Lancia. Ciascuno di questi tre « cuori », tanto per restare in metafora, contribuisce a far pulsare generoso e fecondo il sangue sempre giovane della Fabbrica. Organizzazione meticolosa, uomini preparatissimi a ogni livello, rispetto delle tradizioni, progettazioni geniali, mai conformiste, esecuzione impeccabile, sono i cardini della produzione Lancia, ieri come oggi. E i suoi stabilimenti, dal primo e sempre rinnovantesi di Torino, alle suggestive fonderie di Bolzano, alla modernità luminosa degli impianti di Chivasso, ne costituiscono la operante concorde fucina.

F. B.

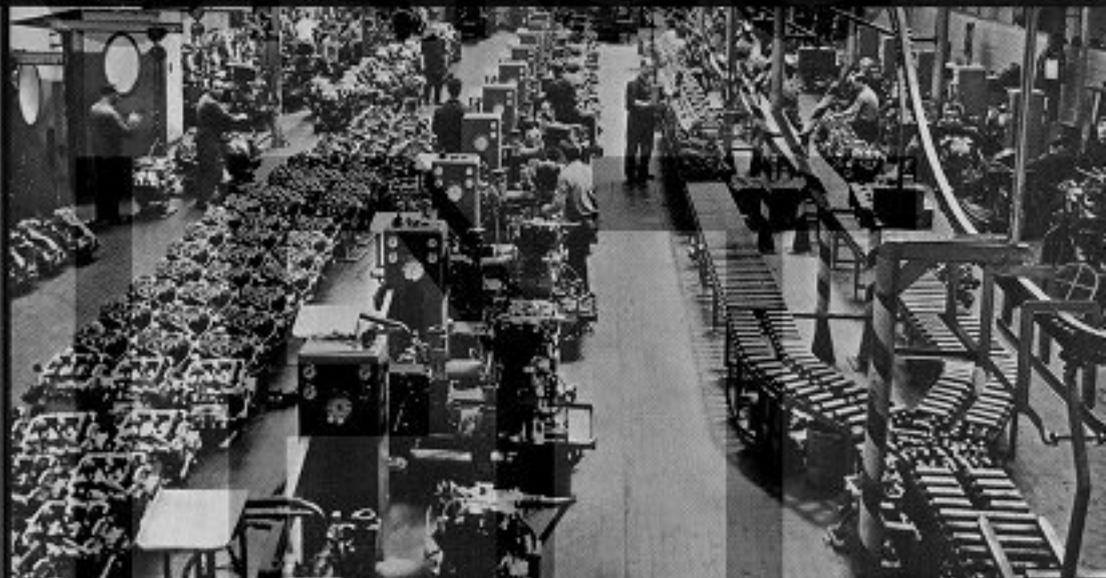


Chivasso - Panoramica delle linee di montaggio.

Torino - Panoramica della sala prova motori.

Bolzano - Fonderia. Forno per il trattamento delle fusioni in lega leggera.

Bolzano - Fonderia. Fusione in conchiglia: particolare della colata alluminio.



LE SOURRIANT M. PESENTI

par EDOUARD SEIDLER



Il est de ces hommes pour qui le repos est une notion strictement abstraite. Toujours en mouvement, il est déjà à Naples quand on le croit encore à Turin, et il atterrit à Paris au moment où on pense pouvoir le rencontrer à Milan.

Generalissime d'une armée industrielle et financière gigantesque, M. Carlo Pesenti inspecte inlassablement toutes les têtes de pont de son front, toujours souriant, toujours simple, avec cette apparence de décontraction et de disponibilité permanente qui fait la force des grands capitaines.

Sorti en 1933 de l'Ecole Polytechnique de Milan avec un diplôme d'ingénieur en mécanique industrielle, Carlo Pesenti était à la tête, neuf ans plus tard, de l'une des sociétés de ciment les plus importantes d'Europe, « Italcementi ». Il n'allait jamais cesser, dès lors, d'étendre son empire.

Parvenus au faite de la réussite, d'autres auraient entretenu des chevaux de course, des danseuses ou une écurie de formule 1. Carlo Pesenti, lui, exerce son mécénat sur une usine de construction automobile.

Lorsqu'il prit le contrôle de Lancia, au mois de mai 1958, il fallait un maximum d'optimisme et de foi pour se lancer dans l'aventure. L'entreprise, héritière d'un nom glorieux, produisait alors 27 voitures par jour et se trouvait au bord de la faillite.

« Nous en construisons aujourd'hui deux cents en huit heures, constate M. Pesenti en souriant. Et nous n'allons pas tarder à travailler en deux équipes pour doubler cette production ».

C'est chose faite désormais. Dès le printemps, d'ailleurs, Lancia avait instauré la semaine de... cinquante quatre heures, afin de pouvoir livrer à partir de mai les premières de ses nouvelles berlines Flavia.

M. Pesenti assistait à leur lancement. Il avait échappé pour quelques heures à ses conseils d'administration, qui le conduisent du ciment à la banque, en passant par les sociétés d'assurance, les groupes immobiliers et les entreprises de construction mécanique. Depuis neuf ans, Lancia ne subsiste que grâce à la foi de cet homme frêle, chauve et souriant qui en est venu, pour satisfaire à un emploi du temps démentiel, à installer un lit de fortune à bord de sa Flaminia.

Roi du ciment, grand financier, considéré comme l'un des capitaines d'industrie les plus riches et les plus influents de la péninsule, M. Pesenti a patiemment comblé le déficit quasi-permanent de la glorieuse firme turinoise. Par passion de l'automobile. Et par fidélité à un nom, celui de Lancia.

Parce que M. Pesenti a toujours été l'homme des gageures tenues, il est en passe aujourd'hui de recueillir les fruits de ses coûteux efforts. En plus de ses véhicules utilitaires et militaires, Lancia a produit l'an dernier quelque 40.000 voitures particulières. Or, 1967 pourrait marquer le début d'une ère nouvelle pour Lancia, au moment précis



où l'on célèbre le soixantième anniversaire de la firme. Elle se rapproche en effet peu à peu de son seuil de rentabilité. Sa réputation, soutenue par les résultats sportifs enregistrés dans les principaux rallyes européens, reste entière. Sur le plan commercial, le lancement d'une gamme remusclée de Fulvias l'hiver dernier, la présentation au printemps de trois berlines Flavia entièrement nouvelles, et la construction prochaine de deux utilitaires, pourraient donner le signal d'un renouveau brillant.

Premier signe de ce redressement: les délais de livraison ont atteint à certaines époques de l'année le seuil de dix semaines! On espère pouvoir produire entre 45.000 et 50.000 voitures particulières cette année, davantage l'an prochain.

De l'époque du mécénat, Lancia pourrait ainsi passer prochainement à celle de l'exploitation industrielle bénéficiaire, et assurer son destin en entreprise adulte. Il reste que le nom de Lancia aura été sauvé grâce à la générosité rare d'un mécène industriel, au moment précis où disparaissent tant de noms glorieux du passé (dernier en date: Panhard), victimes des temps modernes.

LANCIA

CENTRO

STORICO

FILATI

—————
—————

by RONALD BARKER

IN THE UNITED KINGDOM

1909: sulla pista di Brooklands la Lancia Beta di W. L. Stewart dopo aver vinto la Regent Cup. A quell'epoca le vetture non erano contraddistinte dai numeri di gara ma dai vivaci colori delle casacche indossate dai piloti, in tutto simili a quelle dei fantini.



Lancia associations with the U.K. go right back to within a year of the Company's formation, and the make has been strongly represented in these islands during all the peacetime years since. The first concessionaire was W. L. Stewart, who operated a company under his own name, initially with premises in Shaftesbury Avenue, London. After World War I he formed the Curtis Automobile Company, also London-based, to handle the Lancia franchise, and when in 1928 the Turin factory decided to form a British subsidiary to market and service their products, the same W. L. Stewart was appointed Managing Director by Vincenzo Lancia himself. From 1932 he was succeeded for a few years by the good-natured Avv. Domenico Jappelli from Turin, who is still remembered there with affection.

The first Lancia cars to be sent to England reached London during 1908 in time for the annual Show in October, the two exhibits being a 20 hp 4-cylinder Beta chassis and a 30 hp 6-cylinder Dialfa with a three-quarter landaulet body.

During the following year W. L. Stewart entered Lancia cars in a variety of competitions to help publicise the make, often driving himself. Thus a 15 hp Alfa won — on handicap — the Cardiff Motor Club's Rhubina hill-climb in Wales, driven by E. M. Griffiths. At the famous Brooklands Track during the Whitsun holiday meeting in May 1909, Stewart's Beta defeated a 21 hp Vauxhall to win the Regent Cup. In June George Ward, also with a Beta, was placed second on formula in the 1 km Rivington Pike hill-climb organised by the Lancashire and Manchester Automobile Clubs, while W. L. Stewart was putting up a faultless non-stop performance in the Scottish A. C.'s classic long-distance Trial, also with a Beta.

No doubt the personal fame and popularity gained by Vincenzo Lancia as a member of the FIAT racing team helped to give people immediate confidence in the quality of his products when he started manufacturing cars, and eminent British coachbuilders were soon busy building bodies on Lancia chassis for distinguished clients.

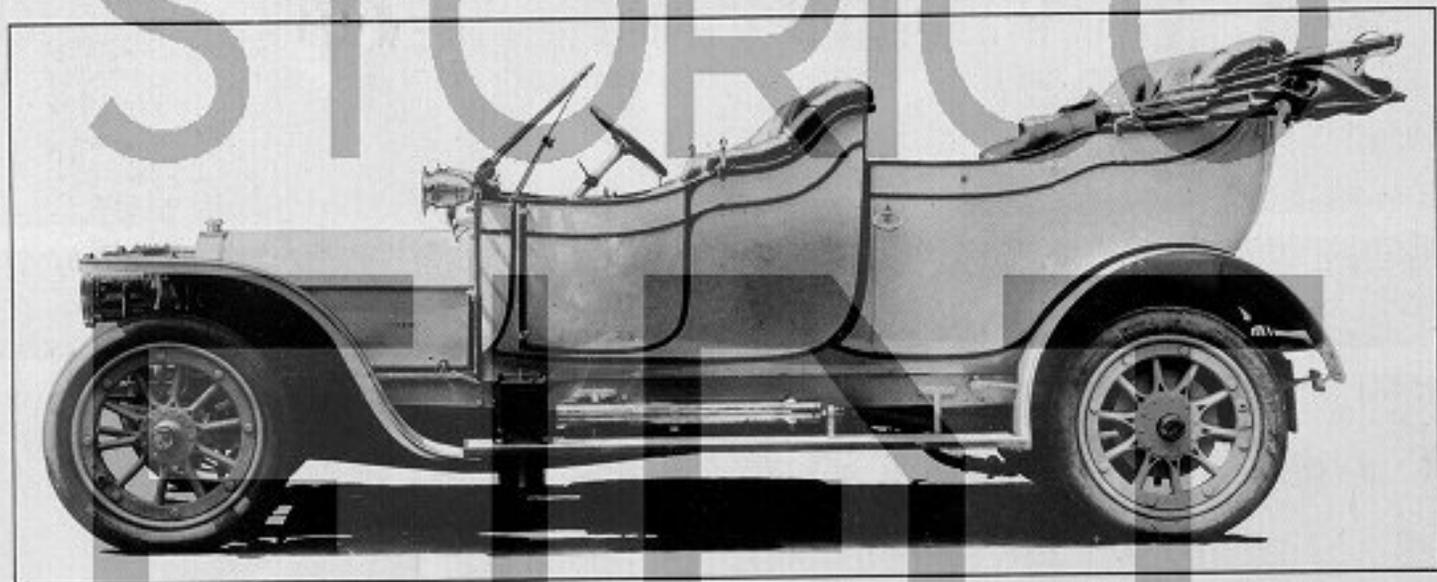
An interesting example, commissioned in 1909 by Mr. H. D. King, prospective parliamentary candidate for North Norfolk, was built by W. and F. Thorn on a Dialfa chassis; it was described as a « Rotund double phaeton with Victoria shaped square corner front seat, high side doors and double extension Cape hood ».



This was still the terminology of the Horse Age, and today you will not find anything at the Torino Salone to match even a phrase of that description. Another that year was a big 20 hp limousine by Maythorn, of which the complete top structure could be detached to convert it into an open car, as with some of the early Lambdas. This one was built for a distinguished Indian, Mian Sahib Hari Singh. The following year the same coachbuilder exhibited at the Olympia Show an open touring body panelled throughout in burnished copper, this mounted on a 24 hp Lancia chassis.

Several of the Lancias sold in the U.K. before the 1914-18 war have survived — after all, a Theta is practically indestructible except by a professional car breaker — and during the War Lancia supplied staff cars and other military vehicles to the British forces.

At the 1919 automobile shows a prototype Lancia super-



Inverness: passaggio della Lancia 20 HP di Stewart durante una gara su lunga distanza organizzata nel 1909 dall'Automobile Club di Scozia.

« Doppio phaeton »
realizzato dalla carrozzeria Thorn
su chassis Lancia Dialfa.

Un elegantissimo « landaulet »
su Lancia 20-30 HP (1912, circa).



car with vee-12 engine created great excitement, but this never reached the production stage; instead, Vincenzo Lancia entered the luxury class with the big 8-cylinder Trikappa, introduced in 1921-22 to supplement the 4-cylinder Kappa and overhead-valve Dikappa. Among the Trikappas sold in England was one for the Astronomer Royal, a very tall man (his head appropriately almost among the stars); so he commissioned an extraordinarily ugly closed body, over 8 ft. high, enabling him to wear his top hat in it. Some years ago this monster was discovered and bought by an enthusiast who found it too high to fit into his garage, so he had it decapitated. Later it was acquired in this state by the factory in Turin, and has now been restored. The year 1922 was probably the most significant in Lancia history, for at the Paris Salon the revolutionary Lambda was first shown to the public—integral body-and-chassis structure, independent front suspension, vee-4 overhead camshaft engine, 4-wheel brakes that really worked, and so on. Not without some shame, I

must record a story about the Lambda told me recently by an Englishman directly concerned. Vincenzo Lancia was keen to have an assembly plant for this model in the British Isles, and brought several British engineers over to the Turin factory for training and instruction. Then he took one of these cars on a personal reconnaissance through England and Scotland — and immediately abandoned the project. «These people», he is alleged to have said, «are insufficiently appreciative of the special qualities of my new design». If he could only look down now and see us from his place among the gods, perhaps he would forgive us, for there are surely more Lambdas still preserved and running in our country than anywhere else in the world.

Nevertheless, the British motor journals were far from lacking in appreciation when they tested the Lambda. Here are a few comments from *The Autocar's* first road test published in May 1923:

«The steering is exceptional, giving absolute certainty without effort a very valuable attribute».



Nello stand della Salmson, al Salone dell'Automobile di Londra del 1911 anche questo pulito cabriolet sullo chassis della Lancia 15 HP. Abbastanza scomoda l'assenza delle portiere sulla fiancata destra.

« The gear change presents no difficulties, though at first it is not easy to realise that so short a lever can possibly be the gear control ».

« It might be thought that a V engine would be harsher than one of normal design, yet few engines are smoother, and it can attain a crankshaft speed well above average ».

« With an almost perfect suspension, the car, when driven at ordinary speeds, gives no indication of the state of the surface, good, bad or indifferent surfaces being alike immaterial; the springs can deal with quite alarming obstacles... ».

« Before driving the Lancia it was difficult to realise that the combination of coil and leaf suspension could give such good results and yet keep the car steady on corners. It is a direct outcome of this suspension that the car is extremely comfortable both in the front and in the back seats ».

« The result of reducing the weight carried by the engine is amply apparent, for the car has a remarkable

At the Alperton (London) works of Lancia (England) Ltd., there are still those who remember the Lambda, and recall, for instance, the blacksmith Bert Harper — an artist with the forge if ever there was one — who could straighten the complex trapezoidal frame of the front suspension with almost uncanny accuracy. Don Christy, recently retired, had joined the Curtis Automobile Co. back in 1922, and used to accompany test drivers taking every new Lambda for running-in and testing on the old Brooklands Track. He recalls how the Italian demonstration driver Gismondi at Olympia Show time used to take out prospective customers, and « thrill them alive » as he demonstrated the front suspension by driving up and down the sidewalk kerbstones at speed, scattering startled pedestrians in all directions. Then in the evenings he would take the car back to the workshops, hide it behind sheets, and check the suspension to make sure it was fit for the next day's demonstrations.

When later Lambdas were given structures that could



liveliness, and its sustained speed is quite out of the common ».

« To those drivers who are enthusiastic, the machine will reveal quite unsuspected powers and give that wonderful feeling of high speed without effort which has to be experienced to be believed ».

« On the level the car can run at 5 mph in top gear and pick up without difficulty ».

« The brake system allows a hitherto unthought-of range of speed in perfect safety ».

The following year the same journal tried out another Lambda, and opened the report with these words: « To anyone who drives many different cars it soon becomes apparent that in one or two cases a machine possesses a soul. How otherwise it is that one can sit down at the wheel, and at once feel in sympathy with the car, at once know that it will do exactly what one wants it to do? Such a car, undoubtedly, is the Lancia Lambda ». And 43 years later one could say the same about any of the 1967 cars from the Lancia factories.

carry separate coachwork, many were fitted with English-made flexible Weymann bodies, with fabric covering over an ash frame. But of all the special bodies constructed for them, none was so unconventional as the Airways Saloon built for the Curtis Automobile Company by the Albany Carriage Company, and exhibited at the 1927 London Show. This was a streamlined coupé — it would now be termed a « fast-back » — with room for a third passenger in the back, his head in a sort of glazed projection in the roof like a submarine's conning tower. The front seats were lightweight wickerwork, like those of an Imperial Airways liner, and above the windscreen were a height indicator and airspeed indicator. The latter instrument disturbed some passengers as it continued to record wind speed when the car was stationary. Initially a compass was fitted, but was abandoned through « showing a decided will of its own and having a needle likely at any moment to revolve erratically on its axis at high speed like a kitten chasing its tail ». For that matter, a contemporary journal's repre-

Una elegante veterana di difficile identificazione; presumibilmente si tratta di una Theta del 1913.

Una Lancia Theta « impegnata » sulla pista di Silverstone durante una recente gara riservata alle vecchie vetture.

Durante la guerra 1914-1918 una intrepida autista del Corpo ausiliario femminile, al volante di una Theta.

sentative also reported that the height indicator read 500 ft at sea level! In England the first Lambda sold for £. 635 complete, and over the years it fluctuated between £. 570 and £. 725 according to the model and body style. This was expensive for a 2-litre, but there was nothing to approach it at any price for roadholding. During the period 1920-30 the old Triota, Tetraiota and Pentaiota commercial chassis were in great demand, especially among operators of holiday charabancs, and these were seen in large numbers at every British seaside resort. They were powerful enough to « climb the side of a house »; not for them the segregationist command when a steep hill loomed: « First class sit tight, second class get out and walk, third class get out and push! ». One well-known operator, who subsequently expanded his business to run a large fleet, began in 1924 with a Tetraiota truck which he used for carting during the week, then converted into a charabanc by adding a canvas tilt and bench seats for week-end excursions. At one time there were hundreds of Lancia



commercials and public service vehicles in Scotland, where they were in their element on the steep mountain roads.

Largest of the truck chassis in the late 1920s was the 50 hp Omicron, which could carry up to seven tons. Only two of these were brought to England, one for the Michelin tyre people, but mechanics still recall with awe how one had to stand on a pair of steps when adjusting the tappets.

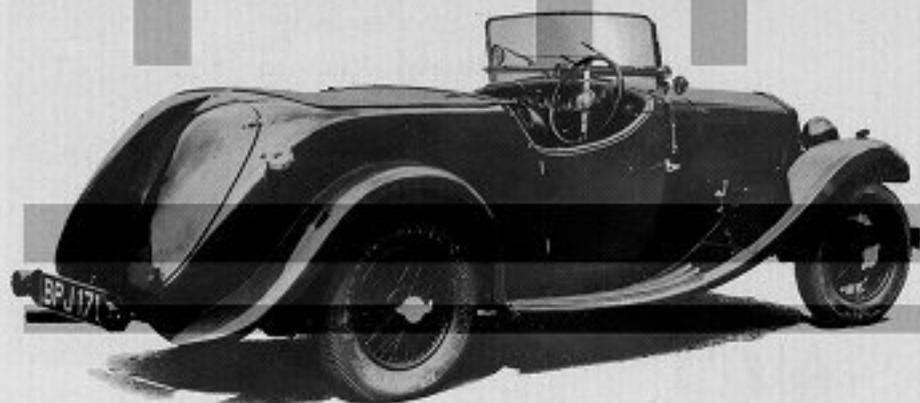
In 1930 the 8-cylinder 4-litre Dilambda was first marketed in England, at £ 875 for the chassis, £ 1,175 for the standard saloon. The more reputable coachbuilders were quick to appreciate the low build and rigidity of this sturdy chassis, and the excellent proportions that the relatively short bonnet allowed. Some very handsome ones were evolved by firms such as H. J. Mulliner. Here are some typical comments from a road test of the Dilambda published by *The Motor* in August 1930. « The experienced motorist cannot help falling in love with the Dilambda ».

« Once he has handled the steering — so accurate, yet light as a feather — or felt the clean surge or power as the accelerator is depressed he wants to go on driving for ever ».

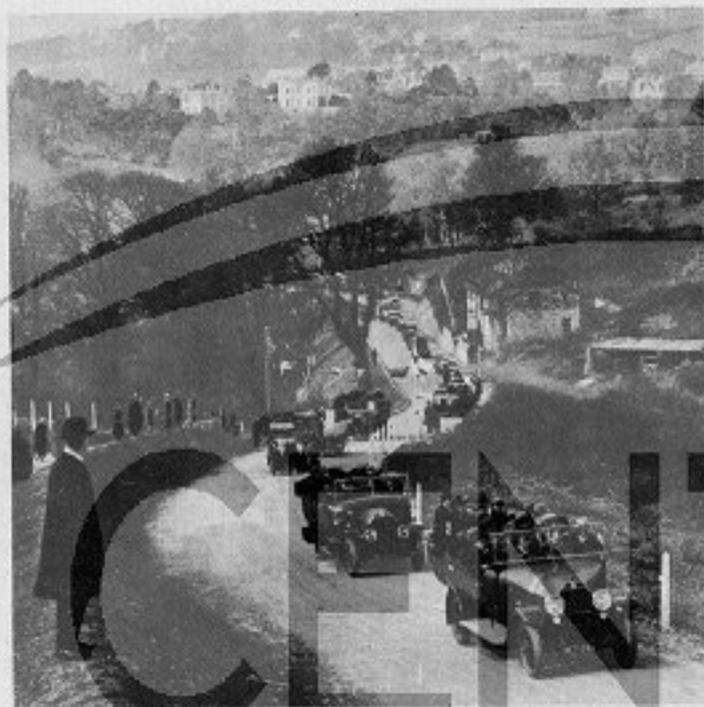
« The steering is accurate to the proverbial hair's



Una leggera Lambda con carrozzeria speciale spider.



La Lancia Augusta « March Special » (1934-36) disegnata dal Conte di March, ora duca di Richmond. La vettura poteva essere equipaggiata con compressore Centric a bassa pressione.



breadth, no matter what the conditions of the road surface ».

« The engine is completely vibrationless and almost inaudible at low and medium speeds ».

« Few cars can rival the Dilambda in roadholding... corners, apparently, cease to exist ».

By today's standards, of course, the Dilambda's steering would no longer be considered feather-light, nor the engine quite so quiet or smooth, but the roadholding qualities would still meet with approval.

In 1933 the advent of the first small Lancia, the 1,200 cc Augusta, was welcomed by British fans of the marque who could not afford the larger models, although it was still much more costly than British light cars of equivalent size. The Augusta has been described as a Rolls-Royce in miniature, for its aristocratic appearance, mechanical refinement and engineering quality — but no Rolls-Royce could match its road manners and stability. At that time there was quite a boom in the coach-building industry in England, parallel to that in Italy at the present time, and even the lowliest chassis such as Austin Seven, Morris Minor and Ford 8 were receiving special attention from small firms that mushroomed to meet the demand.

To conform with this vogue, Lancia (England) Ltd.



designed a swept-tail 2-door coupé for the Augusta, made for them by John Charles & Co. Ltd.; another Augusta conversion was the March Special, designed by the Earl of March (now the Duke of Richmond and

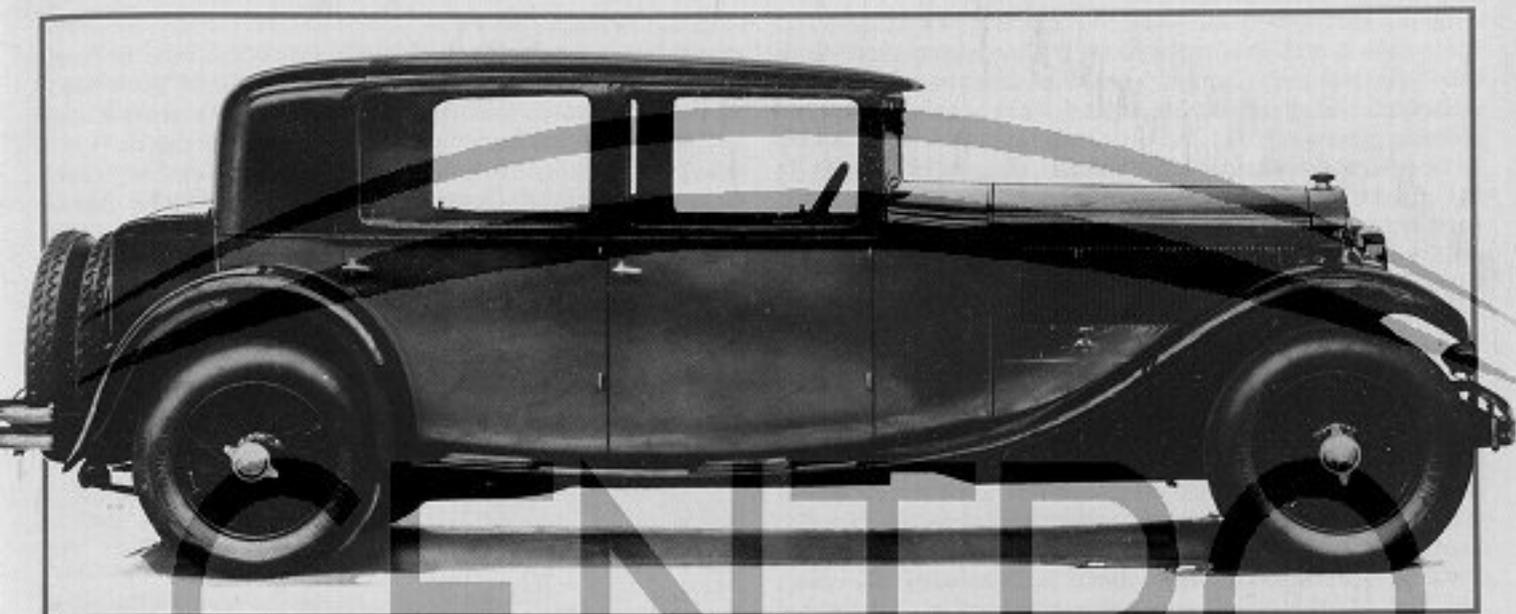
Gordon). This was a stylish, sporting 4-seater with graceful flared mudguards, costing £ 450 as compared with £ 430 for the factory de luxe saloon and £ 475 for the John Charles coupé. For an extra £ 37 10s the March Special could be supplied with a Centric low-pressure supercharger, giving it about the same powers of acceleration as the later Aprilia, but a somewhat lower maximum speed of about 75 mph.

Vincenzo Lancia's final masterpiece, before his untimely death at the age of 55 in 1937, was the Aprilia, as much a prodigy of its time as the Lambda 15 years earlier. It marked a new phase for the Lancia image, providing perhaps the most advanced overall technical concept of its time at a price that really made it a cat among the pigeons. In the U.K. the Aprilia standard saloon, at £ 298, was almost £ 100 cheaper than the superseded Augusta, and once its qualities became known British drivers began to forsake their Rileys and equivalent heavier, slower and more conservative machinery. But

Durante gli anni Venti la Lancia « charabancs » fu molto popolare in Gran Bretagna.

Una elegante ed equilibrata carrozzeria del carrozziere londinese Mulliner per una Dilambda del 1930.

Una « sport » realizzata da Ronald Barker, autore di questo articolo, utilizzando una berlina Astura del 1934. La vettura ha ottenuto nel 1955 il primo di una lunga serie di successi.



not all of them could yet accept its functional, streamlined form, so revolutionary at that time. Once again the British journal reports were full of praise: listen to *The Autocar* in its road test of June 1937:

« There is the impression of the little car sweeping along with hardly a sound of mechanism working; it seems impossible to overdrive it ».

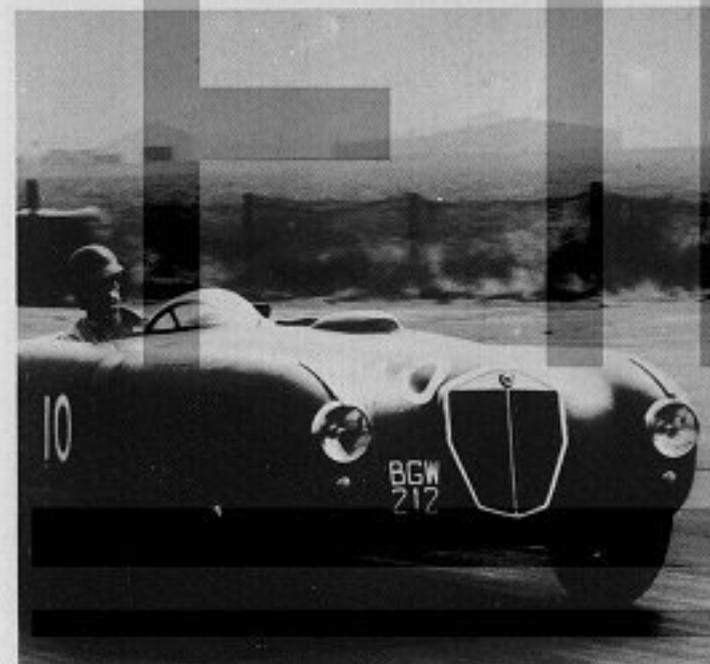
« The comfort of riding is quite exceptional for rear seat as well as front seat passengers ».

The engine was reported as smooth as most sixes, and both *The Autocar* and *The Motor* were specially im-

pressed by the absence of wind shriek around the wind-screen pillars at speed — then a major problem with conventional body profiles. On performance alone the Aprilia proved more than a match for many a car with over twice the engine capacity — and almost nothing could compete with it in England's tortuous and narrow country lanes. Although one or two local coachbuilders tried their hands at producing special bodies for the long-wheelbase Aprilia chassis — coupés and convertibles — none of them was aesthetically successful, while the extra weight and lower final drive ratio ruined the car's character.

In September 1938 race-goers had the rare privilege of watching Lancias competing on a British circuit. Eugenio Minetti had prepared two special Aprilia-based sports cars with aerodynamic bodies for the Tourist Trophy race at Donington Park, the drivers being Minetti himself and Marelli. They raced under the banner of the Squadra Ambrosiana, but both regrettably retired with burnt out front brakes; not fully appreciating the nature of the course, with few opportunities to cool the brakes between corners, they had not thought to cut cooling air ducts in the deep front apron. Probably the next Lancias to be seen racing in these islands were the D50 Formula 1 Grand Prix cars, but not until 1956 when they had been handed over to Ferrari.

After the unhappy years 1939-45 it was some time before the flow of Lancia cars to England could be resumed, but the subsidiary company at Alperton meanwhile helped to look after owners of pre-war models with customary attention and quality of service. During the late 1940s, incidentally, old Aprilias were specially popular as everyday transport for young amateur racing-



drivers, who could find nothing else so sympathetic to their tastes and driving styles. A fair number of Aprilias are still in regular use today, the spare parts-situation being still easier than for many a post-war British product.

In recent years the Alperton Works of Lancia (England) Ltd. have been completely modernised and expanded, to meet a greatly increasing demand for the current models, the new Fulvias being especially popular with British customers: but the atmosphere there remains as informal and strongly personal as it ever was, and the traditional standards of workmanship are maintained. It may sound far-fetched to suggest that the indefinable character of a car, reflecting the skill and care of those who assemble it as well as the conception formulated in its designers' minds, can exert an influence on the people who work on it even in another country; yet that is one's predominant impression when visiting Alperton.

Leading the current team there is Managing Director Anthony Hemelik, a Briton with one foot in Italy so to speak, since his wife is Italian, and whose background includes seven years at the Lancia factory in Turin. Joe Weedon, Service Manager, has been with Lancia

(England) since 1940 and is known personally to every owner who takes his car there for attention; in fact, Joe's professional experience with the make goes back some 37 years, so that his technical and practical knowledge of the earlier types is often in demand, even though Alperton no longer has the facilities for ministering to them. Commercial Manager is the jovial «Dusty» Miller, whose infectious regard for anything made in the via Vincenzo Lancia or at Chivasso is reflected in the present healthy flow of new cars between Turin and London.

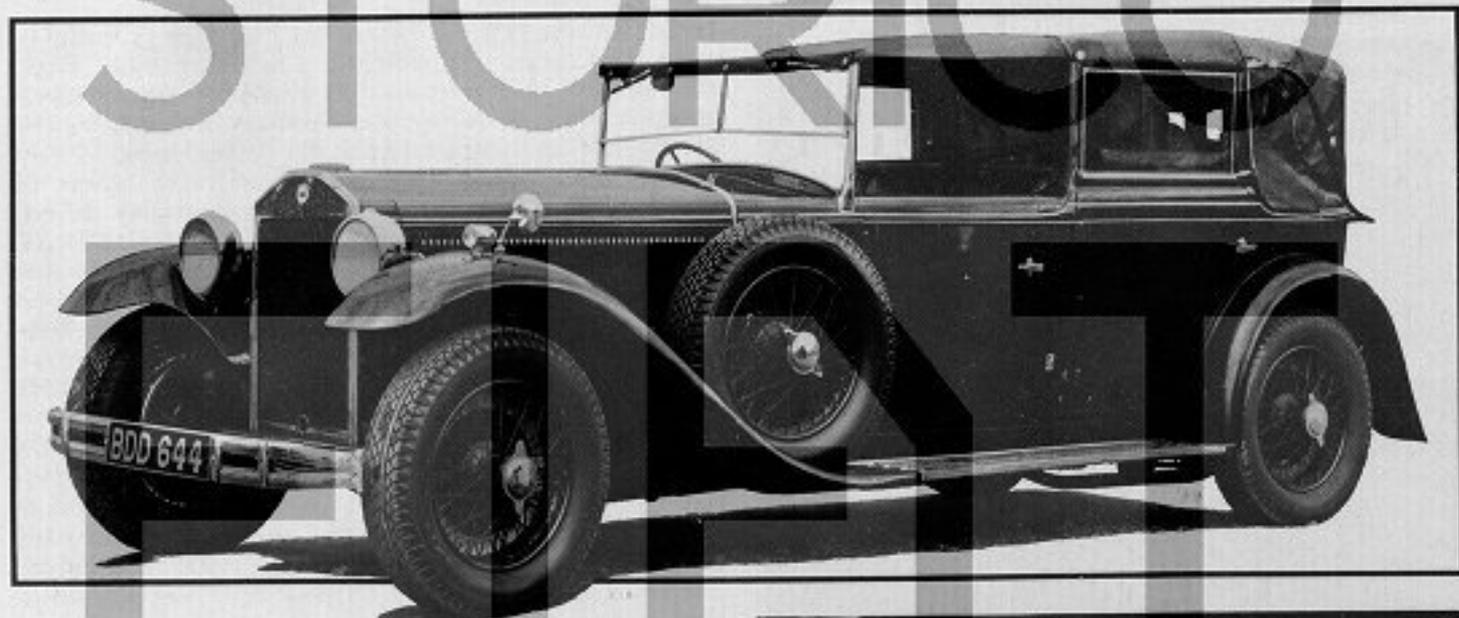
It is a measure of the make that, while there are a number of transport museums in the British Isles, scarcely any Lancias are to be found in them. Thus the Montagu Motor Museum at Beaulieu, in the New Forest, has a good 6th series Lambda belonging to a private owner, and a transport museum in Belfast, Northern Ireland, has a first war armoured car chassis. But I know of no others; it is because even the earliest Lancias were nice to drive, as well as durable, that people still prefer to keep them mobile.

There are two clubs in Britain that serve Lancia owners. The Lancia Motor Club was founded in the

« Coupé de ville » su Dilambda 1930,
carrozzato da Pininfarina
(di proprietà di Ronald Barker).

Questa splendida Astura è stata ricostruita
qualche anno fa da Pininfarina.
La vettura è in tutto identica al modello originale
realizzato da « Pinin » trent'anni fa.

Una Lambda alla partenza
di un rallye notturno per vecchie vetture.



late 1940s by a group of fanatics for the marque, including the Club's current President, Air Commodore N. R. Buckle, who competes frequently in European rallies as well as events of all descriptions — races, trials, rallies and hill-climbs — organised by this club and the Vintage Sports Car Club. He has two Lambdas (and no more modern vehicle) and is an acknowledged expert on these and others of the earlier types; but there are others, too, who understand intimately all the whims and tantrums of the various older models, and with this fund of knowledge and experience, backed by considerable stocks of new and used spare parts, help to keep themselves and fellow Club members on the road.

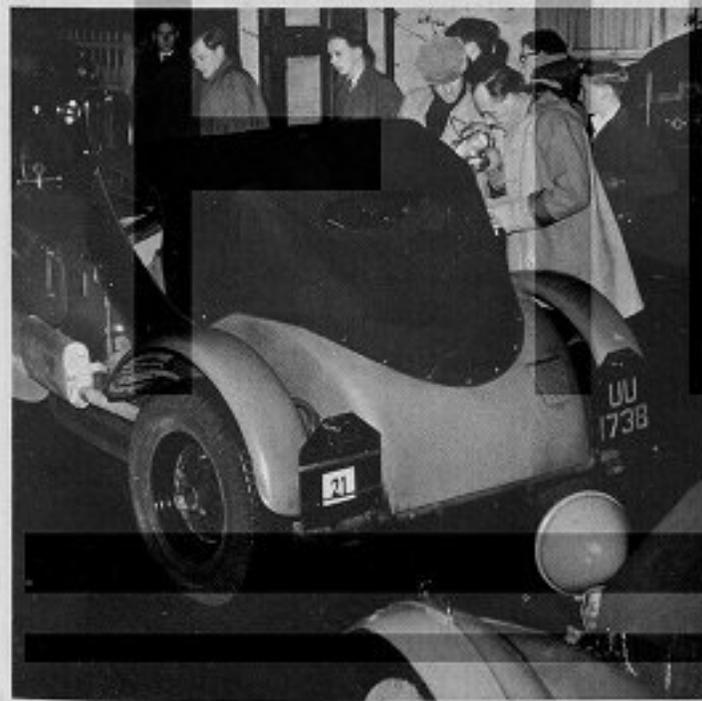
While owners of the earlier cars still form the backbone of the Lancia M.C. and contribute most to its organisation, everything possible is being done to attract owners of later models, and the balance is changing fast. At the latest count there were some 350 members



of whom 40 were overseas; if one regards the Aprilia as a pre-war model, then the last census showed 185 pre-war cars and 161 post-war, but these are probably well below the true figures. They include no fewer than 56 Lambdas

and 89 Aprilias, plus 3 Thetas, 1 Kappa, 5 Dilambdas, 19 Augustas, 10 Asturas and 2 Artenas.

However, the Aurelia is the most prolific type with 95 representatives. Of the other post-war models we can claim a dozen Flaminias, 28 Flavias and 16 Fulvias, but the numbers of these later cars are growing weekly. Apart from its own social gatherings and competitive events, the Lancia M.C. combines with a group of other clubs to promote an annual race meeting at Silverstone. A quarterly Journal is published, which con-



tains technical information and advice about old and new models as well as the usual domestic news.

There is a considerable overlap of membership between the Lancia M.C. and the much larger and longer-established Vintage Sports Car Club, which admits all pre-1940 Lancias. The V.S.C.C. was founded in 1935 and now has well over 5,500 members. Right from its inception the Lambda has been a special favourite, and carried off some of the major competition trophies year after year. At the last count there were 61 Lambdas belonging to members, of whom four were overseas, and the total was 119 Lancias — 1 Iota, 2 Thetas, 6 Dilambdas, 5 Asturas, 16 Augustas, 2 Artenas and 26 Aprilias making up the balance.

Among the older Lancias of special interest in the U.K., I am particularly proud of my own 1930 Dilambda, which carries one of the first bodies made by the late Cav. B. Pininfarina after he had set up his own business. It is a handsome cabriolet de ville with division, and the original owner was Lord Berkeley, who bought it through Ditta Minetti of Milan. I brought this car to Italy in 1961 to compete in the Vecchio Piemonte Rally, and again this year for the Coppa Monza. Also in my stable is the unique sports-racing Astura built by Eugenio Minetti for the Squadra Ambrosiana in 1939. With this Franco Cortese defeated the works Alfa Romeos to win the Circuit of Modena race in 1946, and also the Circuit of Luino. It has a special cylinder head with inclined valves and Aprilia-type valve gear.

Another Pininfarina car is Michael Scott's superb Astura cabriolet of 1937-38, with power-operated top. It was rescued a few years ago in an indescribably dilapidated condition and restored to perfection for him — gratis — at the Pininfarina factory. Of the many Lambdas, none are more original or more beautifully cared for than two in Northern Ireland, belonging to members of the Ulster Vintage Car Club — David Fairley's 4th Series torpedo and Will McVeigh's 5th Series.

When the front-drive Flavia was introduced back in October 1960, *The Autocar's* technical editor, Harry Mundy, opened his description of the car with these words:

« Ever since the foundation of the Lancia company in 1908 by Vincenzo Lancia, they have enjoyed a reputation for sound engineering, and the courage to adopt an unorthodox approach to engineering matters if it were theoretically desirable. Cost often seemed a secondary consideration ».

So long as this policy and philosophy continue, the marque can be sure of a staunch following in the British Isles, especially with the minority who can gain satisfaction from simply gazing on a beautiful mechanism under the bonnet, as well as from its behaviour on the road.

R. B.



VIAGGIO IN ISRAELE

di FRANCESCO ROSSO

5-11 giugno 1967: sei giorni che hanno travolto l'equilibrio socio-politico-geografico del Medio Oriente, sei giorni che possono avere un significato determinante per Israele che, con la fulminea avanzata del suo esercito, ha pressoché triplicato la superficie del proprio territorio. Sono conquiste temporanee, s'intende, che potranno durare qualche mese, un anno, forse più, ma non possono in nessun modo significare un'espansione territoriale definitiva. Però, bisogna tener conto degli effetti psicologici, oltre che economici e politici, sugli israeliani, delle conquiste.

Oggi, Israele non è più quello precedente il 5 giugno scorso, e non intendo giudicare se il mutamento sia avvenuto in meglio o in peggio; è ancora troppo presto per trarre illazioni definitive, la cronaca è ancora calda di lotta appena conclusa, e bisognerà attendere qualche tempo per riflessione aiutando, avere un quadro più limpido della situazione, ora alquanto confusa e contraddittoria.

Limite, perciò, la mia indagine ad Israele entro i vecchi confini tracciati con scarsa visione del futuro, bisogna riconoscerlo, nell'armistizio di Rodi, successivo alla prima guerra arabo-israeliana del 1948. Gerusalemme spaccata in due tronconi, era facile prevederlo, non poteva non diventare argomento di dispute. La striscia di Gaza, annessa all'Egitto, ma politicamente, etnicamente, geograficamente parte integrante della Palestina, era un'alta spina nell'equilibrio del Medio Oriente. Due guerre in meno di vent'anni, sono la prova che i confini del 1948 non tenevano alcun conto della realtà, erano soltanto un tentativo di accontentare un po' tutti cedendo un pezzo di terra qui ed uno là ai paesi che vantavano più forti protettori. Furono tutti errori imputabili alla Inghilterra, allora amica degli arabi, che aveva appena concluso il suo periodo di mandato sulla Palestina affidato nel 1918 dalla Società delle Nazioni? Anche qui il giudizio è arduo, troppi interessi s'innestavano su una causa che non aveva precedenti nella storia; la nascita di uno stato nuovo di zecca, lo stato di Israele.

La storia insegna che non bisogna meravigliarsi di nulla, nemmeno di certi ricorsi di cui persino Gian Battista Vico non aveva tenuto conto: per esempio, che gli ebrei ritornassero, dopo duemila anni di dispersione, a reimpiantarsi nelle terre in cui, dopo la cattività in Egitto, Mosè aveva riportato i loro antichi padri. La Terra Promessa, cioè il focolare, la casa del popolo ebraico era la Palestina, per lunghi secoli popolata dagli arabi. Non facciamo processi alla storia, accettiamo la realtà attuale, guardiamo questo nuovo Stato, che non ha ancora vent'anni, com'è oggi nella sua composita e complessa esistenza. Economicamente, gli israeliani prevedono di poter diventare autonomi entro il 1970, cioè di raggiungere l'autosufficienza senza più ricorrere agli aiuti finanziari esterni. E questo è già un mezzo prodigio, se si pensa agli inizi del nuovo Stato. Nella Palestina in cui si sono insediati gli israeliani c'erano sì zone fertili, soprattutto attorno a Tel Aviv e nella regione settentrionale, cioè nella Galilea, ma gran parte del territorio era arida sterpaglia, deserto e, in Galilea, palude malsana.

Oggi si viaggia dall'estremo nord, al confine tra Libano e Siria, dove Israele si insinua con un cuneo acuminato, fino all'estremo sud, ad Eilat, sul golfo di Aqaba, e si vede un paese in piena fioritura agricola e industriale. In vent'anni, anche per favorevoli congiunture esterne, Israele ha camminato davvero in fretta, ha corso addirittura, e sempre senza avere il fiato grosso; segno della sua vitalità. E dentro a questo paese dalla superficie esigua, meno di due milioni e mezzo di chilometri quadrati, tutto proteso in lunghezza, ed in certi punti così stretto da sembrare un corridoio di casa nostra (meno di undici chilometri tra Kalkilia, la città giordanica più avanzata, e la costa mediterranea) una popolazione altrettanto ridotta, meno di due milioni e mezzo di israeliani.

Il paesaggio è piuttosto noto dopo quanto si è scritto in questi ultimi mesi; verde, vario, fertile e suggestivo



da Tel Aviv in su; torrido, giallo, bruciato da Tel Aviv in giù. La Galilea, verso Nord, con le sue verdi colline, il lago di Tiberiade, i ricordi evangelici di Nazaret, Cana, Magdala, Cafarnao, il Monte Tabor, il colle delle Beatitudini; s'inciampa in una pietra di Gafilea, e scaturiscono i ricordi di una « parola » che ha rivoluzionato il mondo, redento l'umanità con l'insegnamento dell'amore, della carità, del perdono. Ogni volta che percorro queste strade della Galilea e mi affaccio al lago di Tiberiade, non riesco a sottrarmi al fascino di questa luce soave, di questa pace diffusa in cui mi par di sentir riecheggiare dall'alto della breve collina che domina Cafarnao: « Beati i mansueti; beati i poveri in spirito; beati coloro che soffrono... ».

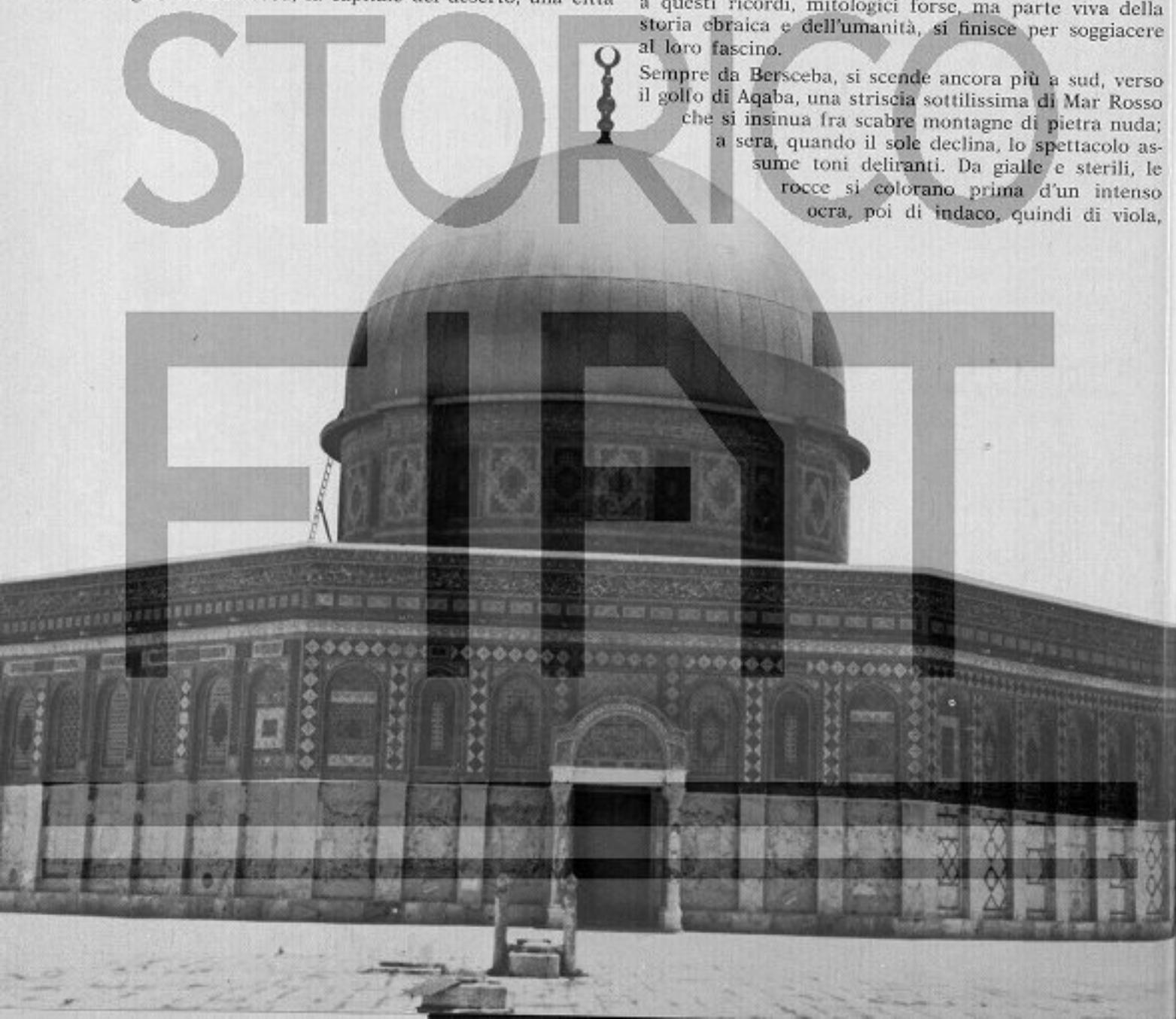
Ma queste sono sensazioni mie, personalissime; altri possono anche rimanere indifferenti alla scena, avere, ad esempio, maggior interesse all'opera idraulica gigantesca che gli israeliani hanno costruito nel ventre del colle delle Beatitudini, per pompare l'acqua dal lago di Tiberiade (il lago di Pietro, il lago della pesca miracolosa, il lago sulle cui acque Gesù e Pietro camminarono a piante asciutte), per spingerla fin giù nel sitibondo Neghev, il deserto più assoluto che si possa immaginare, per conquistarlo all'agricoltura. Ed anche questa è un'opera che merita di essere guardata e studiata, perché può dare l'idea di ciò che sanno fare gli israeliani in ogni settore di attività produttiva.

Più giù, c'è Bersceba, la capitale del deserto, una città

che vent'anni addietro era un crocevia di carovane di beduini, con poche case di fango e molte tende di lana nera, ed ora è una metropoli nelle cui strade s'incrociano i cammelli degli arabi beduini, le vetture di lusso ed i pesanti autocarri che fanno la spola tra il porto di Eilat, Tel Aviv e Haifa, il maggior porto israeliano sul Mediterraneo; muta il paesaggio, ma non l'efficienza tecnologica israeliana. Il Mar Morto uccide col suo fiato greve ogni pervenza di vegetazione, nella depressione di quasi quattrocento metri sotto il livello del Mediterraneo vivere diventa un inferno, specialmente d'estate; gli israeliani estraggono il potassio da quelle acque in cui non può vivere nessun pesce, né alcuna forma di plancton per la sua densità, con impianti fra i più moderni.

Lì, in quella depressione, la leggenda afferma che sorgevano Sodoma e Gomorra, distrutte dal fuoco divino. Può darsi che sia anche vero; le guide turistiche indicano un'alta colonna incrostata di sale, che al sole luccica come di vetro, ed affermano che quella è la moglie di Lot, trasformata in statua di sale perché voltatasi a vedere la distruzione di Sodoma. Leggende, direte, ma che hanno il loro fascino, come la fontana di Engheddi, un poco più a nord, dove Davide tagliò un lembo del mantello di Saul addormentato per dimostrarli che avrebbe potuto ucciderlo, e non lo fece per non apparire vile. Per quanto si tenti di sfuggire a questi ricordi, mitologici forse, ma parte viva della storia ebraica e dell'umanità, si finisce per soggiacere al loro fascino.

Sempre da Bersceba, si scende ancora più a sud, verso il golfo di Aqaba, una striscia sottilissima di Mar Rosso che si insinua fra scabre montagne di pietra nuda; a sera, quando il sole declina, lo spettacolo assume toni deliranti. Da gialle e sterili, le rocce si colorano prima d'un intenso ocra, poi di indaco, quindi di viola,





e diventano d'un azzurro metallico per stemperarsi infine in un rosa estenuato con l'ultimo raggio. Si dimenticano i quaranta all'ombra, si dimentica il deserto, presi nell'intimo da quella tavolozza che la natura dispiega ogni sera con prodigialità. E si dimenticano persino i problemi connessi a Eilat, ed all'esigua striscia di terra, poco più di undici chilometri nell'estensione dell'arco che forma il golfo, su cui si affacciano quattro paesi: l'Egitto a ovest, Israele e Giordania al centro, Arabia Saudita ad est.

Nel novembre del 1956, quando scoppiò la guerra anglo-franco-israeliana contro l'Egitto, Eilat era niente; sulla spiaggia c'erano quattro baracche per pescatori che sfuggivano il mondo. Ogni tanto, ma di rado, giungevano dei matti che andavano a cercare pietre sulla sponda, pietre bellissime, variegata d'azzurro e nero, di

rosa e nero, per la presenza del rame, che si estrae ancor oggi in notevoli quantità poco lontano, nel deserto, dove millenni or sono, si dice, Salomone estrae il metallo per adornare il tempio di Gerusalemme. Si chiamano ancora « miniere di re Salomone ». Nel 1956, rotto il blocco al golfo di Aqaba mantenuto dagli egiziani, Israele incominciò a costruire un porto petrolifero sulla sponda occidentale del golfo; in quella centrale incominciarono a sorgere i primi, grandi alberghi con aria condizionata per turisti. Poi fu costruito l'oleodotto, chiamato Rotschild, per trasportare il petrolio che giungeva dal golfo Persico, alle raffinerie di Haifa, non potendo le navi israeliane navigare nel canale di Suez.

Oggi, Eilat è una fiorente città di mare, con un porto congestionato ed una popolazione di circa quindicimila abitanti, destinata ad ingrandirsi ancora se, com'è nei piani di Israele, sarà costruito il secondo, grande oleodotto capace di trasportare quaranta milioni di tonnellate di petrolio l'anno, da affiancare all'attuale, che ne può trasportare quindici milioni. Da Eilat, risalendo verso nord, s'incontrano alcuni kibbuzim (plurale di kibbutz) tra cui il più celebre è quello di Sede Boker perché lì si ritira, nuovo Cincinnato, il patriarca di Israele, colui che fondò lo Stato, il gran vegliardo Ben Gurion, ad allevare montoni. Da questo sperduto punto nel deserto del Neghev, possiamo partire per una rapida escursione nella storia e nella funzione del kibbutz, una delle più singolari forme associative di Israele, un po' cooperativa e un po' astratta forma comunistica; taluni kibbuzim sono religiosi, altri agnostici, altri, infine, decisamente laici.

Il kibbutz ha rappresentato un momento eroico del popolo ebraico dalla fine del secolo scorso fino a pochi anni addietro; rappresentava la rinuncia alla civiltà dei consumi, la realizzazione degli ideali un po' utopistici dell'uomo che ritorna alla natura in una forma romantico-russoiana.

Nei giorni caldi girano per le viuzze di Gerusalemme i venditori arabi di tamarindo, sfoggiando fantasiosi recipienti di lucido ottone.

La Moschea di Omar, dalla cupola dorata e i muri rivestiti di maioliche bianche ed azzurre, è per importanza il secondo santuario musulmano dopo la Kaba della Mecca. Sorge sull'area dove un tempo sorgeva il grande Tempio di Salomone.



Senza il kibbutz e la soave follia di cui erano pervasi i suoi abitanti, Israele non avrebbe avuto la forza per sopravvivere come Stato in questi ultimi drammatici vent'anni. Il kibbutz aveva riportato alla terra un popolo che, durante la dispersione, s'era fatto mercante, studioso, professionista; i medici-contadini, i professori, ingegneri, letterati contadini, non si contano nella storia del kibbutz che, per lungo tempo, situato alle frontiere, fu anche l'argine che arrestava l'ondata araba.

Col passare del tempo, rinsaldandosi come popolo e come Stato, Israele perdette un po' d'occhio il kibbutz, anche per la massiccia immigrazione di popolazioni ebraiche provenienti dai paesi arabi dell'Africa settentrionale, alle quali l'esistenza nel kibbutz non era congeniale; preferivano vivere nei grossi agglomerati urbani, soprattutto a Tel Aviv, Haifa e dintorni, dov'era possibile impiegarsi in attività terziarie: camerieri e commessi di negozio, polizia e funzionari di Stato. Oggi, il kibbutz è nettamente in declino, occupando meno del tre per cento della popolazione israeliana, divenuta maggiore in molti settori della produttività industriale. Tuttavia, anche se assolutamente minoritario, il kibbutz rappresenta tuttora l'aristocrazia della società israeliana, ed è un vanto per gli uomini di governo, per gli scienziati, per i diplomatici, dire: « Io provengo da questo, o quel kibbutz ».

Apparentemente, la società israeliana è fra le più compatte, legata da fervente nazionalismo, che si esplica soprattutto nei momenti più drammatici del paese; la « guerra dei sei giorni » l'ha dimostrato ampiamente. Ma sotto il velo del sentimento nazionale, si scorgono le infinite differenziazioni di questa società, formata da gente che proviene dai quattro angoli della terra, con abitudini, gusti, costumi diversissimi. All'ingrosso, la società israeliana si divide in due settori, gli askenazi, cioè coloro che provengono dall'Europa centro-orientale, ed i sefarditi, i provenienti dalla seconda diaspora, cioè dalla cacciata degli ebrei dalla Spagna, che li ha dispersi un po' in tutto il bacino del Mediterraneo, ma specialmente sulle coste dell'Africa settentrionale. Tra i due gruppi, anche fisicamente diversissimi, ci sono scarse affinità, e rari sono i matrimoni fra askenazi e sefarditi, benché il governo abbia svolto una costante politica di unificazione, fino a stabilire un premio per i matrimoni, diciamo misti per essere più chiari.

Lentamente, però, le cose stanno mutando; i figli degli askenazi e dei sefarditi frequentano le stesse scuole, compiono insieme il servizio militare, praticano gli stessi sport, frequentano gli stessi ambienti; la demarcazione fra i due gruppi, perciò, tende a scomparire, anche perché i giovani acquistano pienamente la coscienza di essere tutti israeliani e, specialmente, di essere tutti sabra, una parola strana per indicare le generazioni già nate in Israele. Sabra significa fico d'India, e vuol indicare il temperamento degli israeliani giovani, spinosi di fuori, ma di polpa dolcissima di dentro. E sono così, in effetti, i giovani d'Israele, di grana un po' grossa, decisamente texani nell'atteggiamento, di gusti semplici, anche nel divertimento.

I sabra, proprio perché integralmente israeliani, sono in antagonismo con le generazioni più anziane, gli uomini che essi definiscono « i russi », anche se provengono da altri paesi. Il Ministro degli esteri Abba Eban, per esempio, è nato e cresciuto in Sud Africa, ha fatto i suoi studi in Inghilterra ed America, ma per i sabra egli è un « russo », definizione che coinvolge un certo metodo politico. I « russi » sarebbero, secondo i sabra,



Vecchi e giovani hanno lasciato le loro case nel settore arabo, dopo la occupazione israeliana.

Splendida nella sua armoniosa architettura, la Porta di Damasco fatta costruire da Solimano il Magnifico, è l'ingresso trionfale alla Città Santa.





continuatori di un socialismo romantico e tolstoiano ormai superato; per Israele, paese nuovo, che non ha ancora vent'anni, occorre « inventare » una politica differente, soprattutto nei rapporti coi paesi arabi, dai quali Israele è circondato. Quali siano le linee direttive di questa « politica nuova » non è ancora ben chiaro, ma i sabra si sentono i soli in grado di enunciarla ed attuarla; nati in Medio Oriente, essi pensano di poter meglio intendersi con gli arabi per giungere ad una pacificazione e ad una delimitazione definitiva dei confini israeliani.

Questi contrasti fra generazioni nuove ed anziane sono soltanto un aspetto dei fermenti che agitano la vita politica israeliana che, per molti aspetti, può essere considerata una delle più perfette espressioni della democrazia. I suoi due milioni e mezzo di abitanti suddividono le loro preferenze elettorali fra gli undici partiti che formano il panorama parlamentare di Israele. Il

Materassi, utensili da cucina, una macchina da cucire: le povere cose care da portare via nell'esilio oltre il Giordano.

più forte partito è il Mapai, che all'incirca, corrisponde al socialismo di stampo europeo. E come il socialismo europeo, il Mapai, che è al potere quasi ininterrottamente fin dalla nascita di Israele, si è frazionato in tre partiti: l'Ahdut Aavoda, che rappresenta l'ala estrema di cui il massimo esponente è il ministro del lavoro Ygal Allon; il grosso del partito Mapai, che è rappresentato dal primo ministro Levi Eshkol, dal ministro degli esteri Abba Eban e dall'ex ministro degli esteri signora Golda Meir. Infine, c'è l'ala destra del socialismo, il Rafi, di cui la personalità più insigne rimane Ben Gurion, affiancato dai suoi due delfini, il generale Moshe Dayan e l'ex vice ministro alla difesa Shimon Peres.

Immediatamente prima che scoppiassero le ostilità, fu formato un governo di unità nazionale, ed il Mapai cedette alcuni portafogli, uno al liberale Begin, l'altro al generale Moshe Dayan, divenuto ministro della dife-

A Gerusalemme, come in tutte le città arabe, bastano tre arance e sei confetti per trasformare un bambino, o un uomo, in un commerciante.



sa, un terzo ad Ygal Allon; fu un espediente per affrontare il momento drammatico che il paese attraversava, ma anche un tentativo di riunire i tre tronconi del socialismo israeliano, tentativi che, dopo molte incertezze, sta dando risultati positivi benché i sabra, cioè Moshe Dayan, Shimon Peres, Begin, Ygal Allon, vogliono bellamente mandare in pensione coloro che hanno guidato per tanti anni la politica israeliana, e direi con successo. La debolezza del partito socialista si riflette, inevitabilmente, anche sul governo che sta attraversando un momento di crisi. Di questa crisi approfittano i partiti religiosi, che sono tre, per imporre talune loro pretese. Affermare che i partiti religiosi siano strapotenti, e che Israele sia uno Stato teocratico, sarebbe esagerato; è però facilmente avvertibile a chi vive anche una sola settimana in Israele, quanta influenza abbia la religione nella vita del paese. Anche i partiti laici, come il Rafi, per opportunità elettorale subiscono le imposizioni dei rabbini, che in definitiva, se non governano, esercitano però un impressionante potere sul popolo.

Non in tutto il paese, però; il sabbath, ad esempio, che è il giorno di riposo assoluto per gli ebrei, non è ugualmente rispettato nei kibbuzim, a Tel Aviv e Haifa; ma a Gerusalemme, al tramonto del venerdì, ogni forma di attività cessa. Se durante la settimana, in quasi tutti i ristoranti si mangia *kosher*, cioè un cibo stabilito dalla legge rabbinica per cui, ad esempio, chi mangia carne non può mangiare anche burro o formaggio, perché la Bibbia vieta di nutrirsi contemporaneamente con la madre ed il figlio, cioè la mucca ed i suoi prodotti latticaseari, il sabato ognuno rispetta, specialmente a Gerusalemme, città santa anche per l'ebraismo, le rigide regole imposte dalla Bibbia. Non si deve accendere il fuoco, né la luce; non si dovrebbe circolare in automobile; è consentito camminare a piedi per distanze regolari al metro.

Come ho detto, a Tel Aviv e Haifa, città cosmopolite, queste regole sono in molti casi bellamente ignorate soprattutto dalla gioventù che, il venerdì sera, si riversa nelle sale da ballo, o parte in automobile per lunghi viaggi. Ma a Gerusalemme nessuno oserebbe violare il riposo del sabbath, anche per la presenza dei più rigidi ortodossi della fede ebraica, alcune sette che, pur essendo poco numerose, si fanno notare per la loro intolleranza fideistica. Queste sette abitano quasi tutte nel quartiere di Mea Shearim, che significa le cento finestre, un quartiere che si trovava sulla linea di demarcazione

fra Giordania ed Israele quando Gerusalemme era spaccata in due.

Sono personaggi pittoreschi, specialmente i più estremisti, quelli della setta dei Naturei Karta, che significa « guardiani delle mura ». Il governo li esenta dal servizio militare perché essi obbediscono al precetto: « non uccidere » e li tollera anche se, talvolta, gli creano dei guai. Mentre Israele era impegnato nella lotta per la sopravvivenza contro gli arabi, essi hanno inscenato violente dimostrazioni a Gerusalemme contro l'autopsia, considerata una profanazione del corpo umano e contraria alla volontà divina. Gli ortodossi ebrei, come ho detto, sono pittoreschi anche per l'abbigliamento. Per esempio, non si radono, per non alterare l'architettura umana creata da Dio; si lasciano crescere barbe fluenti se sono sufficientemente pelosi, oppure vezzeggiano quattro peli biondicci che gli spuntano sul mento. Non si tagliano i capelli, specialmente le basette, perché la Bibbia afferma che nessun ebreo deve toccare la tempia con una lama. I lunghi capelli sono raccolti in boccoli attorcigliati che, talvolta, gli scendono fin sul petto.

Per le loro donne hanno accorgimenti diversi; quando si sposano, la loro donna deve radersi il cranio, perché la procreazione non deve nascere dalla voluttà. Nelle giornate solenni indossano lunghe palandrane nere e inalberano vasti cappelli fatti con code di volpe, un abbigliamento che, mi dicono, deriva da un costume tipico del 1600 ungherese. Oggi, anche questi strani personaggi che fanno colore ed aiutano il turismo, si sono un poco ammansiti. Per esempio, non si mettono più sulle strade a lanciar sassi contro le automobili che circolano di sabato, si limitano ad essere figure singolari, che si rifiutano di riconoscere l'esistenza dello Stato di Israele perché, affermano, Israele rinascerà soltanto dopo la ricostruzione del tempio (quello costruito da Davide, reso sfarzoso da Salomone, distrutto durante molte invasioni, ricostruito da Herode, distrutto definitivamente dall'imperatore Tito nel 70 d.C.) quando il popolo eletto si sarà purificato (forse come quando Mosè condusse il suo popolo nel deserto per punirlo di aver adorato il vitello d'oro).

Questi aspetti contraddittori, che rendono composita e complessa la società israeliana, nulla tolgono però alla compattezza nazionale, che fanno di Israele un paese davvero unico al mondo. Per vent'anni è stato come rinchiuso entro i suoi limitati confini, cosa che ha dato agli israeliani un acuto senso di claustrofobia. Inclini per natura a muoversi, non c'è israeliano, giovane



Sull'orizzonte di Gerusalemme la Chiesa della Dormizione, dove la Madonna chiuse gli occhi. La cupola della chiesa è stata gravemente danneggiata dai bombardamenti.

Sacerdoti di varie confessioni sulla soglia della Basilica del Santo Sepolcro deserta.

Nella Basilica della Natività, sacerdoti di rito armeno-ortodosso celebrano le funzioni vespertine alla luce tremolante delle candele e del sole che sta morendo.



o vecchio, che non abbia visitato in lungo ed in largo il proprio paese; che era, però, tanto piccolo da esser conosciuto in brevissimo tempo. La vittoria nella guerra dei sei giorni ha dilatato improvvisamente, e forse temporaneamente, i confini israeliani. Da qui il desiderio frenetico di andare nei territori occupati, visitare tutto il visitabile.

Si calcola, ad esempio, che in un solo mese oltre settecento mila israeliani siano andati a fare le loro lamentazioni al Muro del Pianto, un discusso residuo archeologico dell'antico tempio distrutto da Tito, nella zona di Gerusalemme araba, e che nello stesso periodo oltre due milioni di israeliani siano andati in Cisgiordania, nella striscia di Gaza, sull'altopiano di Golan in Siria per vedere, non tanto i campi di battaglia, ma le due sorgenti del Giordano, quella di Banyias e quella di Yarkon, che sono lo spettacolo più affascinante cui si possa assistere. Le sorgenti che formano il Giordano sono tre, ma una è rimasta agli arabi, in territorio libanese; quelle che sgorgano dall'altopiano siriano rappresentano un mistero, un prodigio. Dopo tanta aridità polverosa e pietrosa, d'improvviso si giunge ad un anfratto e dalla roccia scabra, gialla, ecco il miracolo dell'acqua gelida che sgorga limpida dopo aver percorso in meandri sotterranei la infinita distanza dal punto in cui nasce, nel lontano monte Hermon, la cui cima appare sfumata nel cielo rovente, con qualche tenace chiazza bianca di neve.

Non intendo entrare nel merito politico-militare dell'attuale situazione israeliana, ma non fosse che per vedere le fonti del Giordano, il viaggio avrebbe già una sua giustificazione. E gli israeliani ne approfittano, invadendo ogni recesso, specialmente a Gerusalemme; il settore arabo della città è diventato la meta preferita degli irrequieti israeliani, e la folla che invade la città vecchia, chiusa entro le mura fatte ricostruire con sfarzo da Solimano il Magnifico nel secolo XVI, pare un magma umano compatto, infendibile. Tanta affluenza ha generato alcuni inconvenienti, e molte incomprensioni, ma non bisogna dimenticare il particolare momento in cui tutto ciò accade a Gerusalemme, a Gaza, a Kunetra, è una situazione che, passata la prima euforia, ritroverà sicuramente un suo più misurato ritmo. Questo, almeno, prevedono gli israeliani più avvertiti. F. R.



NON SI MUORE

Sui tralicci della corrente ad alta tensione spicca il cartello con il teschio e la scritta ammonitrice: « Pericolo di morte ». La gente gira al largo. Se un imprudente, nonostante l'avvertimento, tocca i fili, resta fulminato. Soltanto gli uomini del mestiere, gli addetti ai lavori, si arrampicano sui tralicci, dopo che la corrente è stata tolta. Ma talvolta, per una dimenticanza o una imprecisione o per la fretta, avviene la disgrazia. Anche gli esperti, anche i preparati, anche i consapevoli del pericolo possono morire. E una attività rischiosa, come quella dell'aviatore, come quella del paracadutista, come quella del palombaro, come quella del pompiere. Come mille altri mestieri.

Basta aprire i giornali: cinque operai ustionati a morte per lo scoppio di un fulmine. Il fulmine è entrato in una cabina di trasformazione dall'esterno, lungo un cavo metallico, risalendolo. Il calore ha gassificato l'olio degli avvolgimenti. Il gas è esploso. La pressione e il calore hanno ridotto in fin di vita degli uomini che avevano concluso la loro giornata di lavoro e si stavano togliendo le tute per tornare a casa. I tecnici hanno dichiarato: quanto è avvenuto supera le umane possibilità. Volevano dire, probabilmente, che la morte, alle volte, arriva per vie e con sistemi che superano ogni possibilità di immaginazione della mente umana. Lasciamo stare le morti violente, di cui sono piene le cronache.

È uno scempio, una ridda, un torcere di cadaveri. La vita umana continua a perdere punti nelle quotazioni dell'opinione pubblica media. Se si escludono le morti che suscitano per qualche motivo emozione o angoscia, per il resto non ci si volta nemmeno indietro. Ognuno cammina per la sua strada, illudendosi che non tocchi a lui. I film di maggiore successo sono quelli con il maggiore numero di morti. In un « western », in programmazione in questi giorni, sono talmente tanti che non si riesce a contarli. È il caso di dire che gli uomini vi muoiono come scarafaggi.

Ai morti in automobile non è riservata generalmente sorte diversa. Nella decade di ferragosto si sono avute 286 vittime. Le statistiche commentano: dodici più dell'anno scorso, 123 più del '65, 98 più del '64. E a mo' di contentino aggiungono: però la circolazione, negli ultimi due anni, è quasi raddoppiata, dai cinque milioni di automezzi siamo passati a otto. Un guidatore stanco che

si addormenta o un imprudente che in un sorpasso male calcolato finisce sulla corsia opposta dell'autostrada e provoca una strage uccidendo chi arrivava tranquillo e ignaro dall'altra parte, non solleva più processi, né indignazione, né polemiche. Ma se uno specialista della guida, un campione di velocità, un pilota di formula uno muore in corsa, l'indomani è scontata la ripresa della solita solfa: è tempo di mettere fine alle corse automobilistiche, a questo inutile scempio di vite umane. E assistiamo alle campagne giornalistiche, alle tavole rotonde, alle immancabili interrogazioni in Parlamento.

Se Enzo Ferrari nega le macchine a piloti italiani che nel suo insindacabile giudizio non sono sufficientemente preparati sul piano tecnico e professionale, viene attaccato e condannato. Ma se su una Ferrari un pilota muore, si apre un processo contro Ferrari perché avrebbe dovuto prevedere ed evitare quello che è accaduto. Insomma se un uomo

ad altissimo potenziale di coraggio accetta il duello a viso aperto con la morte e soccombe, si alza da ogni parte un coro di lamenti. Ma se un incosciente, in possesso della patente da poco tempo, causa la morte propria e altrui, non si spende una parola, quasi non ne valesse la pena. Quali le ragioni di questo diverso modo di giudicare? Come si spiegano i due pesi e le due misure? In linea di massima si potrebbero far ascendere a tre motivi principali: la popolarità, la retorica, la incompetenza.

La popolarità riguarda, ovviamente, il pilota caduto. Lo « choc » provocato dalla morte di Lorenzo Bandini a Montecarlo, dopo settanta ore di straziante agonia, tocca vertici raramente raggiunti prima. C'è la tensione del Gran Premio; c'è l'analogia con un altro incidente occorso anni prima ad Alberto Ascari; c'è, nella realtà, un episodio descritto mirabilmente in un film che quasi tutti hanno visto; c'è la televisione in presa diretta; c'è la giovane mo-



SOLO DI SPORT

di NINO NUTRIZIO

glie che aspetta nel box il passaggio del marito. A Lorenzo Bandini tutti volevano bene già prima; nel momento della disgrazia, tutti soffrono per lui come per un congiunto, per un amico, per una persona cara e conosciuta. Da dove è nata la popolarità di Bandini? Dalle corse. Perché è diventato popolare? Forse perché andava adagio? No, perché era il più bravo, il più serio, il più preparato, il più coraggioso. Perché il nostro corridore batte contro la cordatura del marciapiede all'82° giro? Forse per imperizia? Sarebbe sciocco affermarlo. Se era passato ben 81 volte, poteva passare anche la 82° e le seguenti. Vuole vincere. Sebbene stanco, si propone di avvicinarsi sempre di più al limite, magari di superarlo. Nelle corse di automobili esiste un limite, al di là del quale non si va, limite risultante dalle componenti uomo-macchina-strada. Bandini ingaggia a viso aperto il duello con la morte. E soccombe. Riducendo il numero dei giri, frenando in tempo, rinunciando

a vincere, oggi sarebbe ancora fra noi. Ma non sarebbe più Bandini, sarebbe uno come tanti altri. La popolarità dell'uomo, esplosa e moltiplicata dall'incidente, fa assurgere l'episodio a fatto di portata nazionale, europea, mondiale. Di lui non si dice che è un morto in automobile, il 150° o il 151° di quella domenica di primavera. Per lui si celebreranno, pochi giorni dopo a Milano, funerali dei quali da tempo non si aveva più il ricordo.

Su piste parallele alla popolarità, avanza a vele spiegate la retorica. Retorica dell'entusiasmo se si tratta di vittoria; retorica dello sdegno se il fatto è odioso; retorica del compianto se una bara passa in mezzo a una folla piangente. La retorica è come quelle strisce di carta gommata e zuccherata, che un tempo servivano per far la guerra alle mosche, quando non era stato ancora inventato lo « spray » carico di liquido insetticida. Le mosche si avvicinavano, com'è dolce dicevano e restavano impigliate.

La retorica fa presa. La retorica scansa il cervello per arrivare al cuore. Al termine della « tirata » retorica si finisce quasi sempre per condividere la tesi enunciata. Povero ragazzo, era così giovane, così bravo, così bello. D'accordo. Ma non era un impiegato, non era un portaflettere, non andava tutte le mattine a risponder messa. Correva in automobile con la formula uno, pilotava macchine di 300 e rotti cavalli, capaci di toccare i trecento chilometri in rettilineo. Adorava il rischio. Il rischio gli è stato fatale.

Quanti hanno il coraggio di sedersi nell'abitacolo di un bolide di quella potenza e di spingerlo al massimo? uno su un milione, forse due.

E tanto coraggio non ha diritto al rispetto e all'ammirazione, anche nel giorno del supremo sacrificio? Di qua da una linea sottile e invisibile c'è l'ebbrezza della vittoria, di là il gelo della morte (anche questa è retorica, retorica dell'« anti »). Se resta di qua è un idolo; se passa di là, basta con le corse, non è consentito stroncare giovani vite cui l'avvenire sorrideva pieno di promesse. Niente affatto. L'avvenire per un corridore è correre: sempre più forte, sempre meglio degli altri, per vincere. Chi corre per perdere è un intralcio, un incapace, un seccatore. Uno che non è al posto giusto. Esiste invece — e vorremo concludere — una campagna sacrosanta da fare: ridurre il numero delle corse, la proliferazione delle manifestazioni inutili; combattere la mentalità secondo la quale ogni comune, così come ha un mercato delle vacche o del vino, delle angurie, o del formaggio, pretende di avere la propria corsa automobilistica. E manca la capacità negli organizzatori, l'attrezzatura tecnica, la sicurezza sull'anello stradale. Allora si verificano gli incidenti che potevano essere evitati. La compiacente condiscendenza nel dire di sì prima è delittuosa; non il pianto o l'esecrazione o la condanna dopo, quando i morti giacciono sul terreno.

Le corse automobilistiche non sono imprese da dilettanti, specie quando si entra nel campo delle formule speciali. Pochi circuiti classici, collaudati, perfezionati di edizione in edizione. Meno giostre e caroselli, per imbonire il pubblico e dare lustro alle ambizioni sbagliate. Questo è il saluto reverente che rivolgiamo ai venti piloti caduti questo anno in corsa in tutto il mondo, da Lorenzo Bandini a Geki Russo, da Tiger a Fehr Beat, da Bob Anderson a Gunther Klass.



**DALLE VETTURE
DI
VINCENZO LANCIA
ALLA GALOPPATA
DELLE**

HF



**LA VOCAZION
FI
CORSE**

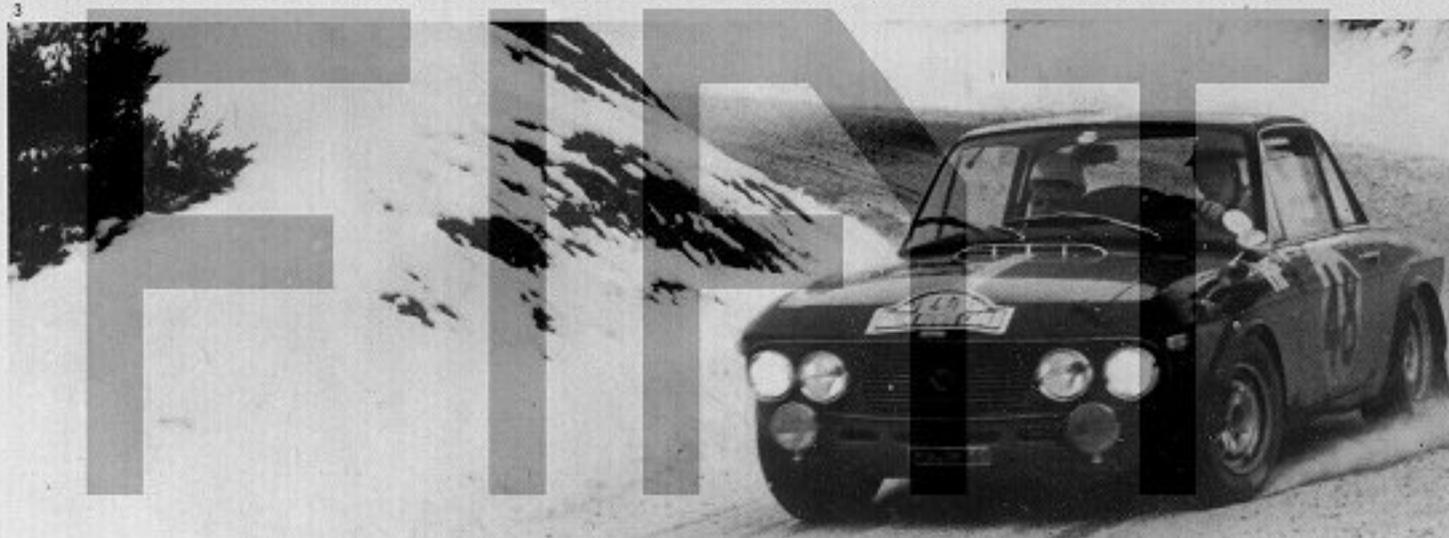
di ATHOS EVANGELISTI

Si discute dell'utilità delle corse: se contribuiscano, e quanto, alla evoluzione tecnica dell'automobile, se l'impegno richiesto dalla assidua pratica agonistica valga, o no, il risultato, l'effetto propagandistico. La discussione avviene, quasi sempre, su di un piano generico e le obiezioni, le domande, le risposte, non distinguono casi particolari, per cui quello che vale per questa Casa automobilistica vale anche per quella e per quell'altra.

Non ci sembra giusto. Perché non ammettere anche la possibilità di una vocazione alle corse, quasi di un destino? Vocazione legata all'origine di una fabbrica e rafforzata nel trascorrere del tempo fino a diventare non solo tradizione ma addirittura condizione di sopravvivenza.

È, ci sembra, il caso della Lancia. Furono le corse ad avvicinare Vincenzo Lancia all'automobile, soltanto quelle. A diciannove anni la prima - una riunione a Padova - e poi una cinquantina di gare, più di metà vinte, dall'estate del 1900 all'autunno del 1908. Si è detto che quando Vincenzo Lancia divenne costruttore le corse furono per lui un capitolo chiuso; non è del tutto vero.





1) Tre Fulvia HF al secondo, al quarto e al quinto posto nella « assoluta » del Rallye di Montecarlo (quelle di Anderson-Davenport, di Cella-Lombardini, di Munari-Harris) hanno assicurato alla Lancia la vittoria a squadre. Nella foto la Fulvia HF di Miracoli-Morazzoni. - 2) Sandro Munari, a destra, e il navigatore George Harris, alla premiazione del Rallye di Montecarlo. - 3) Nella dura prova monegasca, soltanto 92 vetture, delle 195 partite, si sono classificate. La

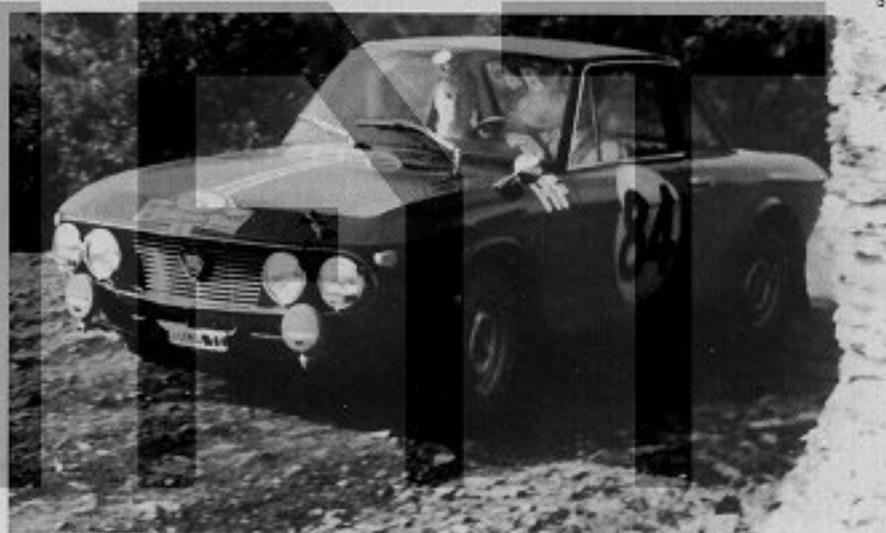
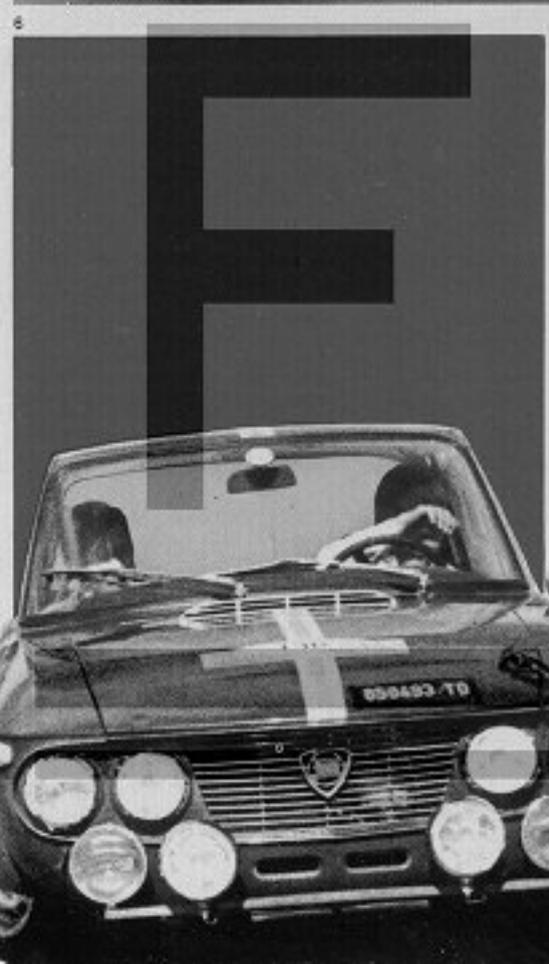
Nel 1910 a Savannah, in Georgia, una Lancia vinse per la seconda volta consecutiva il Gran Premio d'America per vetture leggere: « Questa stupenda vittoria, perché una sola Lancia, quella che ha vinto, partecipava alla corsa, costituisce la più gradita e fiera nostra rivincita per la sfortuna della Fiat nel Grand Prix. E la seconda volta, adunque, che il nostro invincibile Lancia allinea una delle sue impareggiabili vetture in una gran prova di velocità e per la seconda volta egli vince il Gran Premio d'America per le vetture leggere. Questa vittoria è tanto più gloriosa e significativa in quanto la vettura che ha vinto è fornita di un motore perfettamente identico al modello commerciale. Nessun dispositivo speciale, nessuna struttura particolare, né valvole in testa, né altro per aumentarne il rendimento, dovuto soltanto alla perfezione dell'assieme e del funzionamento e alla elevata compressione che un tempo si credeva incompatibile alle alte velocità lineari. Lancia che è un eccellente e appassionato costruttore che cura egli stesso, meticolosamente, le sue macchine, ha saputo in guisa eccellente superare tale difficoltà tecnica e l'odierno successo lo dimostra. Lancia può essere orgoglioso, ciò che egli ha ottenuto in America, per due volte di seguito, è veramente meraviglioso. Queste vittorie, del resto, non vengono che a confermare uno stato di fatto già stabilito. Poiché è ben risaputo come le vetture Lancia siano tra le più quotate e tra le più altamente pregiate ». C'è di più: nel 1910 lo stesso Vincenzo Lancia partecipò alla guida di una Lancia, ad una « riunione » a Modena e corse il miglio a 113,5 chilometri all'ora.

D'accordo, vennero gli anni in cui ufficialmente la Casa torinese evitò qualsiasi partecipazione alle corse, ma ciò non impedì a numerosi clienti di partecipare, a titolo del tutto privato, a competizioni di vario genere: con l'Alfa, la Dialfa, la Theta, con la Kappa, la Trikappa e soprattutto con la Lambda, più tardi anche con la piccola Augusta. Finché si arrivò all'Aprilia, vettura che più di ogni altra favorì la passione e le ambizioni dei « gentlemen drivers ». E sul finire degli anni quaranta fu ancora l'Aprilia a riallacciare il filo della tradizione sportiva interrotto dalla guerra.

Scomparso Vincenzo Lancia nel 1937, la direzione gene-

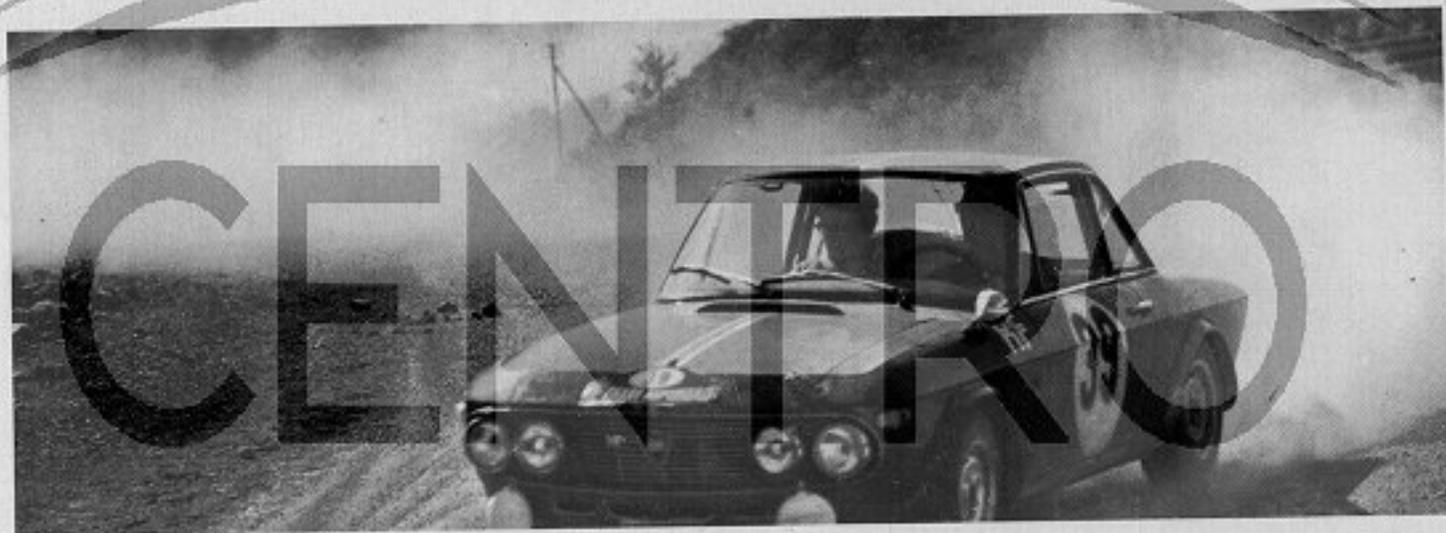
« HF » del finlandese Mikkala-Salinnen. - 4) La Fulvia HF dell'americano John Gunn; vincitore del G.P. di Savannah, in Georgia. Esattamente cinquantasette anni fa, a Savannah, una Lancia vinse il « G.P. d'America per vetture leggere ». - 5) Vic Elford e David Stone al 7° Rallye dei Fiori. - 6) Rallye Stuttgart-Charbonnières: per René Trautmann vittoria di classe nella « Turismo speciale ».

H F



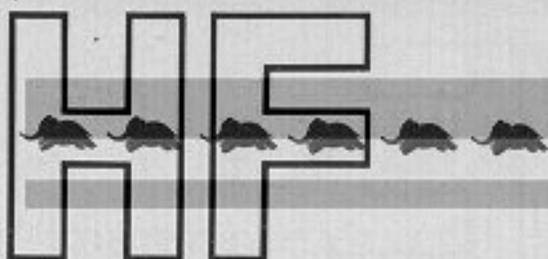
1) Sulle difficili strade del Rallye dell'Acropoli: Andersson-Davenport secondi assoluti e primi di classe nella G.T. - 2) Claudine Trautmann Bouchet, campionessa di Francia con la Fulvia HF, al Criterium femminile Parigi-San Raphael. - 3) Scattata alla vigilia del Rallye di Montecarlo, in questa fotografia tre piloti italiani che contribuiranno alla vittoria della Squadra Lancia: da sinistra Giorgio Gatti, Sandro Munari, Leo Cella. Nello scorso settembre Giorgio Gatti, un giovanissimo che si era già affermato in numerose

gare importanti, perdeva tragicamente la vita in un incidente automobilistico. - 4) «Sel Ore» del Nurburgring: Claudio Maglioli che in coppia con Baghetti vincerà con largo margine nella Turismo 1300. Maglioli si è aggiudicato lo Challenge Europeo 1967. - 5) Sandro Munari e George Harris: secondi assoluti nell'impegnativo Rallye di Ginevra. - 6, 7) Due passaggi della Fulvia HF di Leo Cella e Giuliano Facetti primi di classe alla «500 Miglia» di Snetterton.



rale della società era intanto passata al giovane ingegnere Gianni Lancia. Vennero l'Aurelia e poi la famosa B 20: 135 chilometri all'ora la prima, 165 la seconda. Nel 1951 l'impresa di Giovanni Bracco: durante la Mille Miglia la B 20 dell'irresistibile campione biellese arrivò al controllo di Firenze con due minuti e mezzo di ritardo sulla vettura in testa, la quattro litri Ferrari di Gigi Villorosi, e al traguardo di Brescia finì seconda assoluta. «L'impresa della Lancia e di Bracco è una grande lezione; la tecnica dell'automobile normale, da turismo veloce, ha aperto una nuova pagina, insegnando che le prestazioni pratiche di una vettura possono raggiungere vertici eccezionali senza fare ricorso alle conoscenze acquisite nel campo sportivo propriamente detto». Diversi le parole e lo stile, il commento è identico a quello dell'attento cronista del «Gran Premio di Savannah per vetture leggere» di quarant'anni prima.

La B 20, la D 20 e infine la D 24 la vettura che ha il merito di una delle più suggestive vittorie dello sport automobilistico italiano: la Carrera Panamericana del 1953. Nell'anno seguente le grosse sport della Lancia non conobbero avversari alla Mille Miglia, per merito di Alberto Ascari, alla Targa Florio e al Giro di Sicilia con Taruffi, al G.P. di Oporto con Villorosi, che precedette il compagno di scuderia Castellotti. Per la terza volta la Lancia si vide assegnare la Coppa Automobilistica, riservata alla Casa con la miglior classifica in dieci gare che per il 1954 erano le seguenti: Rallye di Monte-





1) Sulle strade finlandesi in terra battuta la Fulvia HF di Toivonen-Salonen durante il Rallye dei Mille Laghi. - 2) Al termine di una stagione che lo ha visto affermarsi nelle gare più importanti, a Sandro Munari il titolo di campione italiano dei Rallies.

Dopo una lunga parentesi, nel 1962 i piccoli elefanti galoppanti, che alla Lancia vogliono dire corse, riapparvero sulle fiancate delle vetture torinesi. Fu l'inizio della stagione della « squadra corse HF », una stagione fortunata e felice.

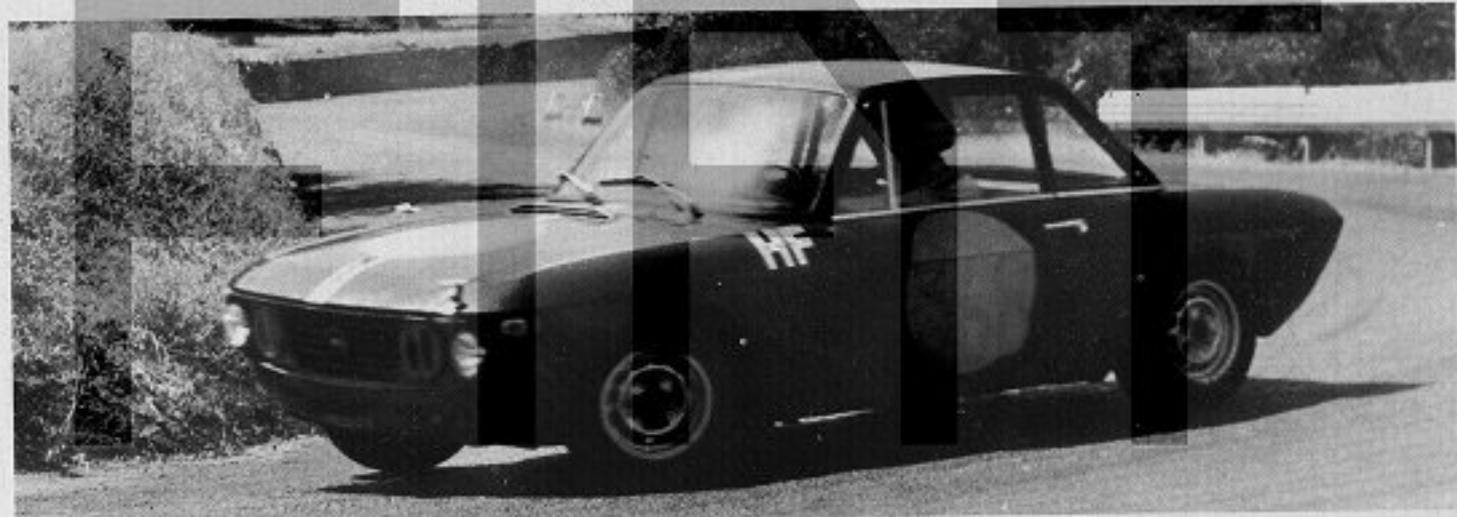
L'anno scorso furono tredici fra campionati internazionali e nazionali, quest'anno — è già possibile un primo bilancio — l'elenco dei successi non sarà meno ricco: citiamo a caso, Rallye di Montecarlo, della Sardegna, dell'Acropoli, di Ginevra, delle Alpi Orientali, di San Martino di Castrozza, di Spagna; la 12 Ore di Sebring, la Targa Florio, la 4 Ore di Monza, la 6 Ore del Nurburgring, la 500 km di Snetterton; la Trento-Bondone, la Cesana-Sestriere, il Circuito del Mugello; la corsa di Zandvoort, il G.P. di Belgrado, il G.P. di Savannah e l'elenco è incompleto.

Rallyes, velocità, durata, salita, corse su strada e in circuito: ma sempre nelle categorie riservate alle vetture di produzione, anzi con le vetture di produzione, rifiutando la specializzazione a qualsiasi livello. Le corse per l'automobile, non l'automobile per le corse; le corse per dimostrare la vitalità di un'originalità di concezione tecnica che oggi, come ieri, è il più prezioso patrimonio della Lancia.

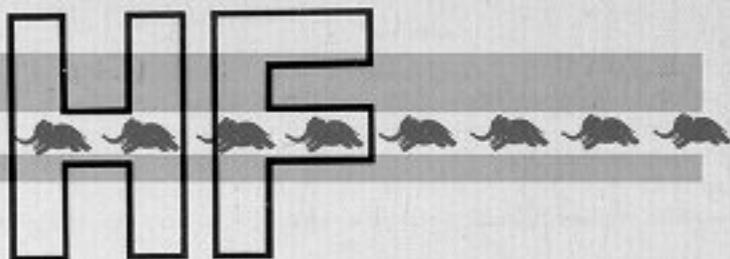
La competizione quindi non come scelta ma quasi come adempimento ad un obbligo, come rispetto ad una tradizione che forse sarebbe pericoloso interrompere. Perché non v'è « lancista » — e sulla esistenza di questa « razza » non esistono dubbi — che non segua di tutto cuore le prove sportive delle vetture Lancia, e questo non per sopite velleità sportive, né per particolare interesse alle corse automobilistiche, ma soltanto perché la dimostrazione pubblica della « qualità » Lancia è una specie di diritto al quale ogni « lancista » è ormai abituato.

carlo, Rallye del Sestiere, la Parigi-San Raphael, il Rallye dei Tulipani, la Mille Miglia, la Targa Florio, la « 24 Ore » di Le Mans, il Criterium delle Alpi, la Liegi-Roma-Liegi, il Giro di Francia.

Seppure derivate dalla B 20, le imbattibili tre litri della Scuderia Lancia — che aveva per emblema un elefante galoppante — erano ormai al limite della tradizione che voleva le Lancia da corsa il più vicino possibile alle vetture di normale produzione. Questo limite venne superato con la D 50, la monoposto che segnò il debutto della Lancia nei Grand Prix, retti allora dalla formula dei due litri e mezzo di cilindrata. Un anno e dieci mesi durò l'avventura che si concluse malinconicamente, nel luglio 1955, con la cessione delle monoposto e di tutto quanto apparteneva alla scuderia — un inestimabile patrimonio non solo di materiali ma anche di idee — alla Ferrari. Si è detto che la D 50 fu un grosso errore, ma più che un errore fu un eccesso di entusiasmo.



2



Il codice dei beats e degli hippies

ASPIRANO ALLA FREDDEZZA

Navigano in sogno
scrive Herbert Gold
lungo il grande Nilo
delle strade americane,
passando giornate insonni
a tramare progetti
davvero «freddi»
da attuare la notte,
e alla fine si convincono,
come Jack Kerouac,
che Charlie Parker è Dio.

di ERNESTO CABALLO

« Senza una classe oziosa l'umanità non si sarebbe mai liberata dalla barbarie » dice Bertrand Russel; di rin-terzo G. K. Chesterton osservava che la più preziosa, la più consolante, la più nobile aspirazione dell'uomo è far nulla. Per Ortega y Gasset la vera forma della condotta umana è l'ozio; Giuseppe Rensi scriveva che l'uomo è nato per l'ozio, il gioco, la contemplazione. Per i *beats* nostrani si offre così qualche ideologia dorsale nel loro dizionario che è, piuttosto, un contraddizionario. Ma occorre diffidare delle parole a se stanti, possono essere dei controsensi. Ci vogliono concetti, e in mancanza di questi si rimedia con le metafore; però a maneggiarle bene occorrono i poeti. Fino a che i nostri *beats*, *yé-yé*, *hippies*, *provos*, *raggare*, *uligani* non produrranno poeti come Ginsberg, Corso, Ferlinghetti, John Carr, Le Roi Jones (questo, rivelatosi di recente, uno dei più gra-fianti) tutto il loro sistema si ridurrà a magma, ed essi rimarranno nel loro limbo. Qualcuno salva i *provos* olandesi, ma c'è rischio che costoro si politicizzino; e questo non solo perché hanno un rappresentante, Ber-nardo De Vries, nel consiglio comunale di Amsterdam. Finora i *beats* europei si prestano di più ad essere indo-vinati che non studiati; c'è più evidenza e documento in una prefazione di Fernanda Pivano sui *beats* degli States che nei libri di inchieste fatte in casa nostra.

Dai testi di quegli scrittori d'oltreoceano si libera un grido che sta fra l'estasi — opaca — e l'esorcismo: *O gioia, o terra, terra, terra, o morte (...)* *O streghe e taverne e quacqueri e balene e New Amsterdam* (Gregory Corso). Si notano le stesse cesure del jazz moder-no, perché i *beats* vivono in un costante sottofondo di jazz: si direbbe che Charlie Parker, sassofonista dai polmoni d'amianto, sia il loro pausario. James Grady canta il dollaro e le sue benedizioni: *Soddisfa ogni mia voglia, / mi schiude il morbido letto di seta, / mi induce a darmi al polo e all'alcool*. Jack Green, dolce, nervoso e gran barbuto, polemizza con Aldous Huxley nel suo « The door of perception » dove dice di apprezzare la esperienza del peyote, ma « dall'alto »: *penso che quan-do prendevo il peyote / ero un uomo migliore di quello che non sia oggi*. La droga per lui è l'unico grano di luce della vita, è sostanza mistica. Intanto Norman Mailer scrive che il sorgere dell'*hipsterism* « costituisce la prima ventata della seconda rivoluzione del secolo, una rivoluzione che non si proietterà in avanti, verso l'azio-ne e una più equa distribuzione della ricchezza, ma ci riporterà indietro verso l'essere e i segreti delle umane energie ».

Philip Lamantia, denominato « fiammeggiante cattolico romano », descrive all'acido solforico l'umiliazione della meretrice di Babilonia: *le sue guance s'infossarono come fulminate da una scarica elettrica, / mentre devotamen-te la sua spina dorsale si accendeva in omaggio a Mam-mona*. C'è enfasi retorica in molte opere dei *beats*, anche

nei « Sotterranei » di Kerouac, ma è la sinopia della loro stessa ispirazione, c'era anche in Novalis, in Hugo; tuttavia sono giovani oppressi, fino a morire, da quel-l'ansia che li circonda e che spesso si colora di bru-talità. Gary Snyder, già della serie degli *hippies*, scrive sulla ricerca di visioni e illuminazioni: il metodo più facile per perseguirla è la sistematica esperienza degli stupefacenti. « La marijuana è il pane di tutti i giorni, ma il peyote apre veramente gli occhi »; e per avvicinare la felicità, Snyder indica come mezzi l'amore, il rispetto della vita, la nonviolenza, il pacifismo e, ancora, sponta-neità, la frequenza della poesia di Withman. Se ne po-trebbe dedurre che siamo al coacervo nuovo di vecchie componenti: buddismo, sufismo, Shinshu, ethos quac-quoero. Il capofila Kerouac, intervistato alla TV, brucia e frantuma per il nome *beat* tanti etimi orecchiati: « Sia-mo *beat*, uomo (...) *Beat* vuol dire beato, vuol dire che ti prendi le sdrumate; vuol dire qualcosa. L'ho inven-



tato io». E mentre Mailer è tutto assorto nella costruzione della sua filosofia dello *hip*, equivalente per lui al cristianesimo, al giudaismo, lo sorprendiamo a scrivere battute risolventi nel dramma « The Deer Park »: « Dove, in quali cimiteri celesti riposano le tenere parole degli amanti, quando l'amore è finito? ». Qualcuno ha parlato dell'opera di Mailer come di una « maestosa, unica fantasia omicida »; ma doveva anche tener conto della sua *magica e tenera capacità di penetrare il rapporto uomo-donna*.

I *beats* possono considerarsi dei rinnovatori di parole inflazionate senza scampo per la bancarotta dei valori morali: libertà, pace non dicono più granché, segnano la fine di ogni spontaneità individuale. Non si può più credere nei vecchi mestieri perché la tecnologia li annienta ogni giorno con dei nuovi, inediti che, a loro volta, sono precari. I *beats* non sanno quale parte li aspetta, ma rifiutano quella che oggi si vorrebbe imporre a loro. Rifiutano la società perché non significa comunità (si rilegga la « Folla solitaria » di Riesman). In questo progressivo snaturarsi di istituzioni, di norme, i *beats*, almeno i migliori e i più focosi, vogliono conservare la natura: è un compito disperato dovendo essi ricercare nella solitudine il significato della vita e della realtà. Non riescono quasi mai a ritrovarlo, sicché ne creano uno artificiale con la droga. E si avvalgono del già menzionato sottofondo di jazz non perché sia musica di protesta ma perché è irrazionale e non ha bisogno di pentagramma su cui essere seguito o imbrigliato. Siamo però molto lontani da un rivolgimento culturale che molti si aspettano dai *beatniks* più agguerriti. Il punto debole sta nell'incapacità ad affermare la vita, sono uomini più del congiuntivo che dell'indicativo, ed esistono anch'essi come una prova della fragilità del nostro tempo. Scrittori e artisti *beats* agiscono con una certa disinvoltura o sfrontatezza che può mo-

strarsi utile: dice Ted Joans, pittore negro: « Ho rubato qualche trucco ai vecchi maestri, specialmente Leonardo, Paolo Uccello e Picasso ». E soggiunge: « Quando ho bisogno di uno stimolante datemi in pasto una ragazza di classe, un po' di jazz, un quadro d'avanguardia, e mi vedrete scattare come una tigre ». Ma poi si abbandona a sognare la pillola, e questo è un rinunciare all'integrità. Resta il fatto che Ginsberg, Kerouac, Ferlinghetti avrebbero anche potuto fare un movimento nazionale se non fosse sembrato loro un'impresa assurda. Sono buoni selezionatori del sentimento: per essi *cool* significa distacco, disaffiliazione; è gente capace di lasciar passare una giornata o un'intera settimana senza considerarla né riconoscerla. Intanto la farmacologia si è sostituita dopo tanti secoli alla metafisica, il cervello ha ceduto molte delle sue prerogative alla tossicologia. Inoltre dicono: « Ci si impone un misterioso clandestinato al quale sono estranei intrighi e violenze, e il cui solo scopo è di difendere un atteggiamento di vita molto impopolare ». Credono nella salvezza aspettando qualche evento sovrastorico.

Si tratta per loro di un'angoscia reale, *sana*; e rappresenta il dono quotidiano nel loro villaggio che più d'uno chiama *finisterrae*. Peccato che molta angoscia sia finita nei cabarets non per colpa loro. Essi ci dicono che la nostra salute l'abbiamo perduta dal giorno dell'impiego del primo telaio meccanico, del primo motore a scoppio, della prima ipoteca sui sogni avanzata da Freud. Strano come i *beats* non si commuovano di fronte alla lezione di Freud, di Einstein, tantomeno di Marx, ma pensiamo che soltanto qualche ermeneuta medioevale darebbe una giusta e aggiornata interpretazione dei loro diari. L'anno Duemila non si preannuncia meno precario dell'anno Mille, e i *beats* che pure sono dei temerari, ci predicano la paura perfino in modo catechistico; a loro nome, un poeta spagnolo, Hernandez, vede già





la *folgore incessante* che sta pirografando la crosta terrestre. Essi rimangono tuttavia gli enunciatori del piacere come rivalse a tante rinunce. Li ha colti il gran dubbio che nell'idea della creazione del mondo l'intenzione della felicità non fosse insita, e ne propongono una, torbida. Sociologi, filosofi, li studiano, ma qualche spiegazione potrebbero darla anche i teologi. I *beats* sono gli uomini del sesto giorno, bisogna aspettarli all'epilogo che è ormai vicino, considerato l'incalzare della seconda orda, gli *hippies*. Biografi fanatici del sesso, forse domani vi troveranno soltanto rovine; comunque siamo ad un tema primario perché la sessualità è antisociale. Sono viaggiatori senza bagaglio ma attraversano territori d'altri, dalle contee di Rimbaud e Wilde a quelle di Céline e Miller. Attuano una marcata indipendenza vestimentare, ma gli imitatori europei conoscono la storia degli *incroyables*, della compagnia della

teppa, e mistificano i modelli; crediamo invece che i *beats* si siano cuciti gli abiti addosso e dentro la pelle. Hanno cioè un'uniforme, e potrebbe essere un atto di coraggio davanti a tante bardature e coperture di perbenismo.

Dicevamo all'inizio dei *beats* italiani: gli autentici sono pochi (è la prova della grande immaturità, o resistenza, dei latini ad accogliere forme nuove di altri Paesi e, precisiamo, l'essenza della forma cioè la verità). Gli altri — quelli di complemento — danno prova di una infinita ingordigia lessicale mutuando da altre lingue termini che sono lettera morta; molti si illudono di andare a scuola di *beat* frequentando i piper. Inoltre i latini sono i meno adatti a far riguadagnare al sesso qualche linea di freddezza; né basta vestire alla sgherra per ricevere i gradi di *hipster*; succede invece che si faccia gruppo solo per difendere l'anemicità dei singoli. Di cervelli liricamente allucinati non ce ne sono, tutt'al più si può sembrare follemente barocchi, che è un salto indietro nella storia. Da noi, integrarsi nel sistema è pura velleità.

Esistono eccezioni individuali, ovviamente: a Roma c'è lo scrittore Ivano Urbani; a Torino vive e lavora Gianni Milano, un ragazzo d'impegno che fa il maestro elementare, applica la didattica « attiva »; e gli scolari gli vogliono bene. Egli scrive: « Siamo le nuove parole bianche dei *provos* olandesi, di tutti i vagabondi che cercano la pace e l'uomo nuovo (...) Siamo i nonviolenti che ascoltarono il Buddha e il Discorso della Montagna del Cristo, e le risa dei bambini (...) A questo punto ci dicono: — Ragazzi, tornate a casa, da bravi: la strada obbligata è il cimitero comune — ». La verità per tanti è che non *si finisce* in rovina ma *si incomincia* in rovina, il che lascia arguire che il posdomani potrebbe essere più chiaro e cosciente del domani.

Un nostro giovane amico ci informa: « Di *beats* di buona caratura ne ho trovati anche dalle nostre parti, se non del tutto consci di quanto facevano almeno disposti a testimoniare anche scomodamente un credo, e forse un non credo. Penso ad una giovane coppia, regolarmente sposata, che si è stabilita in una cascina a San Giovanni, nel Canavese, con un gruppo di compagni. Coltivano la terra, allevano conigli, e vanno a lavorare presso i vicini. Hanno creato una casa senza porte



secondo la tradizione *beat*, aperta all'ospitalità verso ognuno. Chi arriva, trova una grande stanza costellata di scritti, disegni, di poesie di Ginsberg, accanto ad altri versi ingenui, sgrammaticati, e fogli di via della questura incollati con delle aggiunte: *non potrete schedare le nostre coscienze*. Vi si cerca di realizzare una comunità ubbidiente a quei principi di fratellanza universale, di povertà intesa come scelta quasi monastica. Ho raccolto storie molto belle: questi giovani, nella loro quasi amoralità, non giudicano, non rifiutano nulla a nessuno.

« Ma i *beats* torinesi non si accontentano sempre di testimoniare in silenzio, ogni tanto scendono in piazza. La prima manifestazione è stata uno sciopero della fame durato tre giorni per protesta contro la guerra del Vietnam. Spesso le riunioni di piazza si facevano a Milano, dove confluivano i *beats* torinesi. Ci fu una manifestazione contro i fogli di via, e una di favore

degli obiettori di coscienza ». L'amico conclude: « Ho cercato di parlare con molti di essi per capire in nome di chi e di che cosa si fanno picchiare e picchiano. La loro fondamentale carenza non è morale, bensì semplicemente culturale. C'è poi la droga, che gira effettivamente; non si tratta di stupefacenti ma di allucinogeni. Sembra che nel prossimo inverno si organizzerà una grande manifestazione per chiedere la legalizzazione della droga ».

Chitarra e pasticcche sarà il vecchio-nuovo slogan. Ma gran parte di quei giovani veste solo da *beats*, si sente mascherata; e questo recitare una parte non su misura, a lungo andare, brucia più che viverla. Gli altri pochi, i veri militanti seguitano a dire: « I socialmente inutili non sono più una superfluità », e citano il caso del poeta russo Beppe Brodski, un uligano condannato per vagabondaggio (cioè come reo convinto di parassitismo) a cinque anni di lavori forzati, poi rimesso in libertà grazie alla tenace quanto discreta azione svolta da molti intellettuali russi, capeggiati dalla Achmatova. E adesso due poesie di Brodski sono apparse su *Molodoi Leningrad*.

C'è in America il « New Cinema », figlio di Kerouac, Ginsberg, come dello scomparso Pollok e di Rauschenberg; il suo teorico è Jonas Mekas, e tra i registi più noti figurano Markopoulos, Brakhage, Anger, Warhol, Rice. Mekas ha proiettato alcuni mesi fa a Torino e di recente al festival di Pesaro parecchi film del gruppo, dichiarandone le qualità poetiche e non di racconto. Sono in genere visioni atomizzate e ricomposte secondo la tecnica del puntinismo; occorrebbero — dicono i profani — gli occhi poliedrici delle farfalle per seguire lo spettacolo; oppure sono molecole impazzite che si dovrebbero esaminare sotto lente. In alcune pellicole, invece, una staticità voluta, ossessiva sfida e blocca ogni norma della convenzione cinematografica. Ricordiamo un breve, perfetto film, « Il tempo della locusta » di Peter Gessner. Per tutta la produzione, Mekas dice che l'occhio deve ri-imparare a vedere ed è un giudizio opinabile. Un critico avveduto come Luciano Codignola ammonisce: « Stiamo attenti a respingere qualcosa di vitale mentre è vitale, salvo poi a farcene un idolo quando non ci può più essere utile. Penso a Bob Dylan. Gli uomini del New Cinema potrebbero fra l'altro insegnarci un'intelligente, larghissima tolleranza di gruppo, e una concezione originale e credo sostanzialmente valida del tipo d'impegno che oggi, dopo tanti impegni superflui e tanti disimpegni favolosi, l'artista moderno può ancora tentare ».

Già cinque anni fa il regista Rice, pioniere sfortunato

di questo *cinema del sottosuolo*, annunciava: « Il nuovo cinema americano è come il primo scricchiolio di un ghiacciaio ». Il recente « The Chelsea Girl » del pittore pop Andy Warhol venne giudicato dalla critica uno dei più sconvolgenti film che siano mai stati realizzati. Circa 200 cineasti fanno capo alla « Film Makers' Cooperative » diretta dall'onnipresente Mekas, detto il Marat di questo *Underground Cinema*: per lui è un'arte fatta di luce che sta attraversando la sua aurora, e fra poco illuminerà il mondo. Ci sono film che sono graffiti di celluloidi, vengono macerati nella candeggina; pellicole sovraesposte e sottoesposte, con l'impiego di molteplici colonne sonore, « tante quante sono le venature delle foglie ». C'è chi, come Stan Brakhage, ha riscritto



la grammatica filmica, affidandosi inoltre alla teoria della *musica per la retina*. Da altri registi il sesso è visto come una metafora cosmica, e le pellicole sembrano girate attraverso un proctoscopo. Naturalmente, è cinema psichedelico che maestri quali Elia Kazan e Sidney Lumet seguono con viva curiosità.

In altri campi artisti *beats* praticano il neoliberty, che non è altro se non arte psichedelica (sia consentita la ripetizione del termine) e svolge temi di sensazioni e visioni elargite dalla droga. Qualche esperto la considera arte e tecnica nuova, che nasce dal nulla, da un sostrato glaciale; ma vi senti la nostalgia dell'organico — osserva Umberto Eco — di una spontaneità ritrovata con l'artificio psico-chimico.

I tempi corrono, e dietro ai *beats* incalzano gli *hippies* che sono tipi astratti i quali vogliono trasformare il mondo col pacifismo e la bontà. Il loro profeta Timothy Leary predica la esplorazione della coscienza con l'LSD. Gli *hippies* sono i più del mondo moderno, qualcosa che sta sopra la media. I *beats* avevano la loro palestra nella strada, con avventure imprevedibili; gli *hippies* viaggiano dentro l'inconscio, ciascuno diventa la trappa di se stesso; la sua cittadella si chiama Psicadelfia. Se Kerouac e soci possono ormai sembrare sconfitti dal tempo che ha attuato altre conquiste, gli *hippies* danno come cauzione un'idea del mondo più ascetica, quasi da carmelo (profano). Offrono un'uscita di sicurezza a tutti; intanto, un professore di Harvard, Leary è stato acclamato il loro grande stegone. Gli *hippies* (dal vocabolario jazzistico) furono così denominati da un giornalista del *Daily News* nel '65. Partiti dall'Hasbury-Haight di San Francisco si sono insediati a New Orleans, Seattle, Austin, Detroit, New York. Ed Arnold Toynbee ha scritto che sono « la rossa lampada d'allarme dell'*American-way-of-life* ». Per un vescovo protestante essi « ricordano i primi cristiani ». Ma c'è una gran confusione nel definire le radici mistiche, metafisiche, por-

nografiche e *lisedergiche* della comunità. E certo che sono specialisti in quiz anatomici operati sul vivo delle loro riunioni. Le sovrastrutture *beat* nei rituali, lo stesso jazz, libri, mostre d'arte sono aboliti; basta qualche tamburo o bongo; essi badano alla *sinfonia universale* interpolando nel concerto diavoli e santi.

C'è chi opta per la derivazione di *hippie* da ipocondria: sono dei malinconici, soggetti a depressioni. Praticano l'alimentazione macrobiotica di base buddista, eliminando quei cibi che abbiano eccessi di « qualità maschili e femminili »; consumano in genere riso e fiocchi d'avena, con frequenti casi di denutrizione. Dilatano la famiglia a gruppo tribale in cui vige l'assoluta reciprocità. Il contrabbando di LSD, metedrina, psilocibina, mescalina e altri dissennanti può fornire in parte i mezzi di sussistenza. Uno dei loro poeti canta per tutti il ritorno alla terra, e chiama i sodali *flowers children*, bambini fioriti. Parlano adesso di viaggi su un nuovo ippogrifo, l'STP, la « carica » del quale può durare quattro giorni mentre gli effetti dell'LSD durano « soltanto » otto ore. In un modo o nell'altro è la loro identità che si dissolve. Nonostante i paramenti nuovi, appartengono ancora alla mitologia del vizio. Ma chi può ormai arrestare gli *hippies elsdizzati* (fruitori dell'LSD)? Sono anche le troppe parole nuove, come questo *elsdizzare* e composti, a creare ambiguità insanabili. E. C.



L'Artena, presentata ai Saloni di autunno di Londra e Parigi del 1931 succedeva alla Lambda così come la Astura, presentata nelle stesse occasioni, succedeva alla Dilambda.

Le condizioni di mercato creatisi con la crisi economica, avevano suggerito alle case costruttrici di offrire al pubblico vetture meno prestigiose e più economiche.

Ecco la giustificazione « storica » dell'Artena, che, pur avendo la stessa architettura tecnica della Lambda, era una vettura più economica di questa, come dimostra il prezzo a cui era posto in vendita il suo chassis (L. 24.500 contro le L. 44.000 dello chassis Lambda 8ª serie).

La Lambda era una vettura di lusso

L'ARTENA

trentasei anni dopo

con caratteristiche sportiveggianti, mentre l'Artena, di prestazioni più contenute si adattava più ad una forma di turismo tranquillo, e per questo era particolarmente adatta al servizio di rimessa e taxi.

Per le sue doti di robustezza, la vettura, raggiungeva facilmente il traguardo dei 130-150.000 chilometri senza bisogno di revisione.

L'Artena fu costruita in quattro diverse serie, l'ultima delle quali, ne-



l'imminenza del II conflitto mondiale, fu impiegata solamente nei reparti militari.

L'innovazione introdotta dalla 4ª serie fu quella relativa all'adozione dei freni idraulici. Durante il conflitto si procedette inoltre alla realizzazione di una versione Torpedo del modello Artena 4ª serie.

Il motore, a 4 cilindri a V stretto, aveva 82,55 mm di alesaggio per 90 mm di corsa con una cilindrata totale di 1925 cc. La disposizione a V ricordava la classica disposizione Lambda, tuttora adottata.

La distribuzione si avvaleva di valvole in testa, comandate mediante un

albero a camme, pure in testa, azionato da catena silenziosa con tenditore automatico. Albero motore su tre supporti. Carburatore invertito con pompetta di accelerazione (Zenith). Alimentazione a pompa elettrica (Autoflux), serbatoio carburante posteriore. Accensione a spinterogeno e batteria 12 V. Sospensione elastica del blocco motore al telaio realizzata con cuscinetti di gomma e due molle a foglia longitudinali.

Cambio a 4 marce più RM, con terza silenziosa.

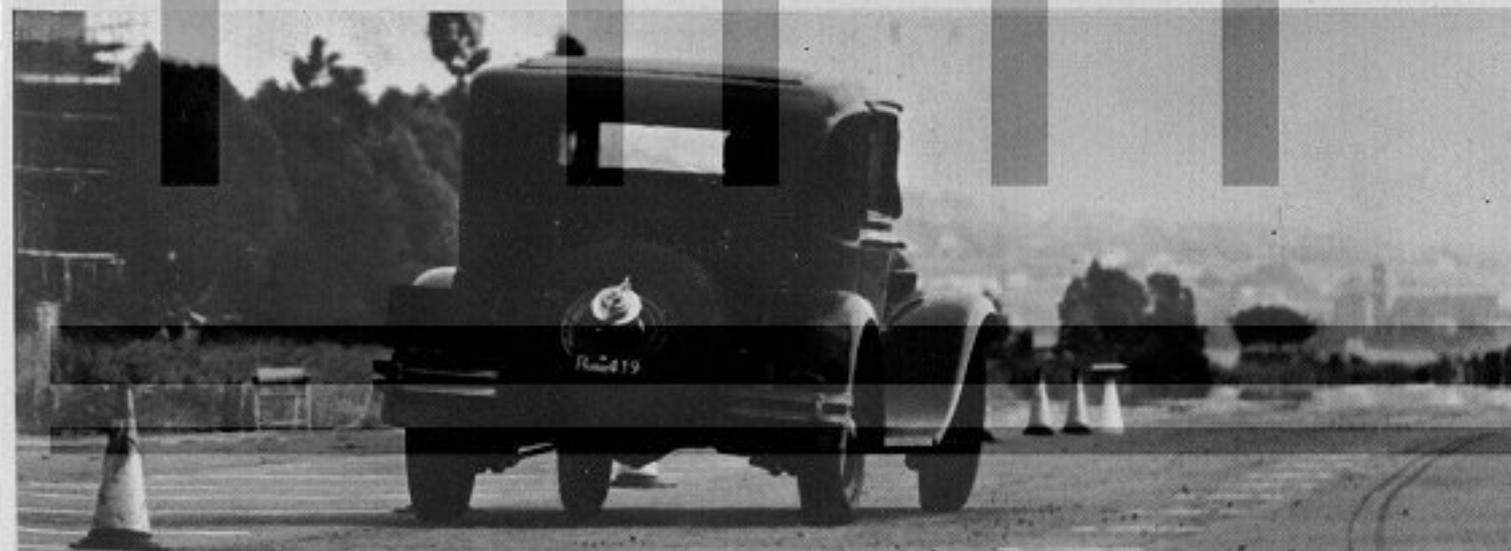
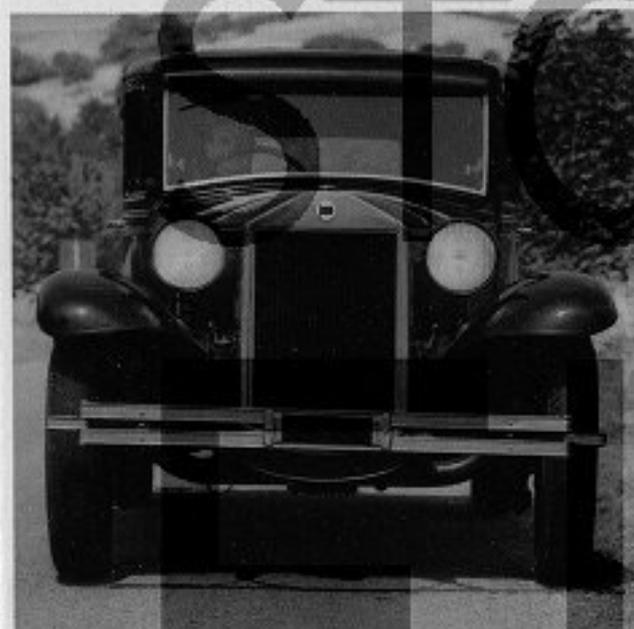
Raffreddamento ad acqua con parzializzatore a persiana, comandato termostaticamente.

Come si può osservare, tutte le ca-

ratteristiche costruttive e funzionali, ad eccezione dell'assenza dei sincronizzatori del cambio, si possono considerare ancora, a distanza di oltre sette lustri, valide ed attuali: ciò dimostra come la produzione Lancia abbia sempre avuto caratteristiche di avanguardia in ogni epoca.

Se si volesse tentare un paragone tra l'Artena ed il modello, che oggi le corrisponde, la Flavia, non si potrebbe fare a meno di rilevare contrasti notevoli, originati non tanto per evoluzione di concetti costruttivi, quanto per un nuovo orientamento che quest'ultima ha rappresentato per la Casa, e che, in ogni caso, ha in comune con quella l'alto livello qualita-

di FLAVIANO MOSCARINI



tivo, requisito di sempre della grande firma italiana.

Le differenze più rimarchevoli riguardano: la disposizione dei cilindri, a V sull'Artena, contrapposti sulla Flavia; il sistema di trazione, posteriore per l'Artena, anteriore per la Flavia; la struttura resistente fondamentale; il sistema frenante.

Nell'Artena lo chassis ha longheroni notevolmente alti e porta incorporati alcuni elementi di carrozzeria; croce di S. Andrea centrale, in corrispondenza della quale l'albero di trasmissione viene spezzato e munito di giunto cardanico, donde prosegue per il

ponte posteriore in lamiera stampata. Nella Flavia la struttura resistente fondamentale è costituita dalla stessa carrozzeria.

Diversi sono anche i sistemi di sospensioni, per entrambe con avantreno a ruote indipendenti.

Nell'Artena la sospensione anteriore era del tipo a cannocchiali, con molli ed ammortizzatori idraulici coassiali, con assale in grosso tubo unico, ripiegato verso l'alto agli estremi.

Sospensione posteriore con molle a balestra ed ammortizzatori a compasso.

La sospensione del modello Flavia

non ha molli elicoidali, ma si avvale, all'avantreno, di una balestra trasversale ed ammortizzatori idraulici telescopici ed, al retrotreno, di due balestre longitudinali, che sostengono l'assale tubolare, e di ammortizzatori idraulici telescopici.

Di particolare rilievo la presenza, nella 2 litri del 1931, di un impianto centralizzato, comandabile dal cruscotto, per la lubrificazione automatica di alcuni organi principali dell'autotelaio.

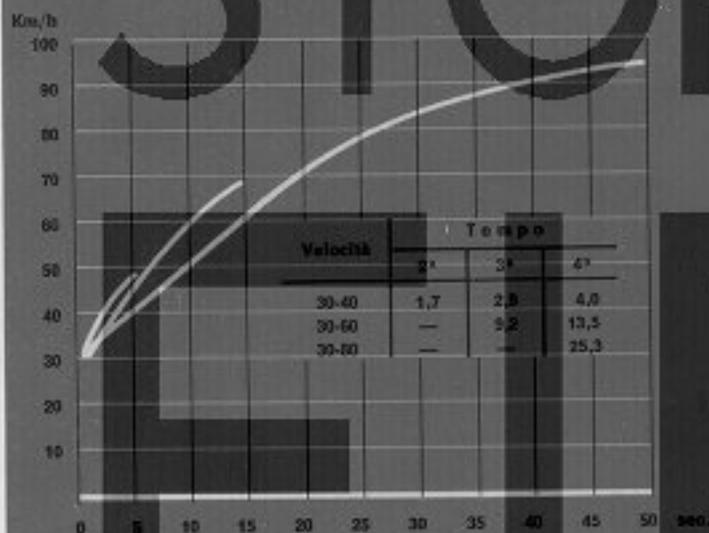
Berline, a quattro sportelli, le due vetture presentano caratteristiche eleganti e comode, ma non di gran lus-

CENTRO

STORICO

ACCELERAZIONE DA 30 km/h

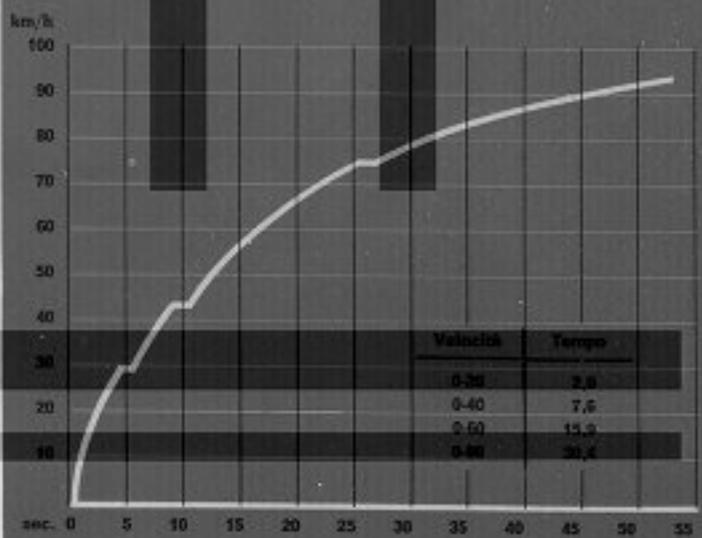
In 4^a: Tempo del chilometro = 49,835 sec. Media = 72,971 km/h. Velocità iniziale = 30,451 km/h. Velocità uscita = 84,667 km/h. In 3^a: Velocità iniziale = 29,394 km/h. In 2^a: Velocità iniziale = 31,574 km/h.



ACCELERAZIONE DA FERMO

Tempo del chilometro = 52,595 sec. Media = 68,448 km/h. Velocità uscita = 94,214 km/h.

Tempo medio cambio marcia = 1,232 sec.; dalla 1^a alla 2^a = 1,135 sec.; dalla 2^a alla 3^a = 1,316 sec.; dalla 3^a alla 4^a = 1,246 sec.



so, senza esagerazioni né eccentricità. All'esame pratico su strada, se si apprezzano le doti di velocità, confort e tenuta di strada della Flavia, si resta addirittura sorpresi nel constatare come, nell'Artena, tali doti, seppure, come è logico, ad un livello più basso, si siano mantenute pressoché inalterate dopo un così congruo numero di anni.

Scrivono Aldo Farinelli nel numero di « Auto Italiana » del 30 dicembre 1931, a proposito di un test su strada del nuovo modello « ...una riprova dell'eccezionale brio di questo motore, opportunamente condotto, la si

ha nei tempi, assolutamente ottimi, del km e dei 500 mt con partenza da fermo: il primo in 46 secondi (media 78,26 km/h), i secondi in 28" e 1/5 (media 64 km/h) ».

A proposito della velocità massima, si legge « ... la velocità è del tutto inconsueta per una berlina 2 litri, che non appartiene al novero delle macchine leggerissime: noi abbiamo cronometrato sul chilometro lanciato i 114 km all'ora... ».

Ed ancora, sui freni « ... un dato lusinghiero sulle qualità di decelerazione: la frenata a fondo da 80 km/h arrestò (in due prove) la vettura nel

tempo medio di circa 4 secondi e mezzo e nello spazio medio di 37 metri ».

Oggi, dopo oltre 36 anni, i dati rilevati dall'I.S.A.M. sono stati i seguenti: accelerazione da fermo sulla base di 1 chilometro, 52,595 secondi (media 68,44 km/h); velocità massima 98,577 km/h; spazio di frenata da 80 km/h 48,2 metri, mentre siamo ancora d'accordo con Farinelli nel notare quanto sia « ... piacevole osservare il comportamento della macchina in curva: essa non si corica e non dà timori di rovesciamento e di sbandata... ».

F. M.

VELOCITA' MASSIMA 98,577 km/h.

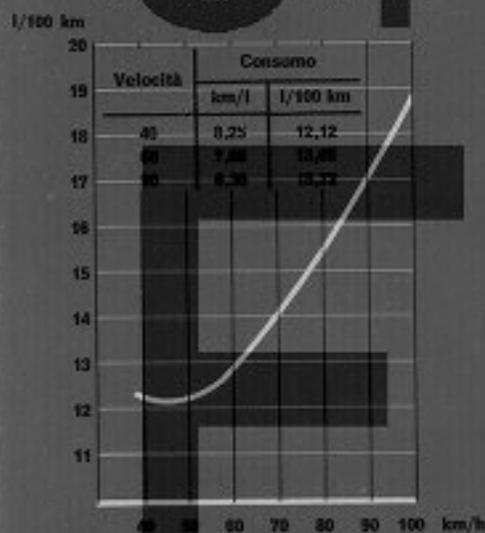
BORPASSO Tempo = 6,740 sec. Velocità = 64,095 km/h.

SLALOM Tempo = 15,625 sec. Velocità = 23,040 km/h.

CERCHI \varnothing 75 m. Tempo = 17,955 sec. Velocità = 47,218 km/h
 \varnothing 50 m. Tempo = 13,400 sec. Velocità = 41,822 km/h
 \varnothing 25 m. Tempo = 10,545 sec. Velocità = 28,799 km/h.

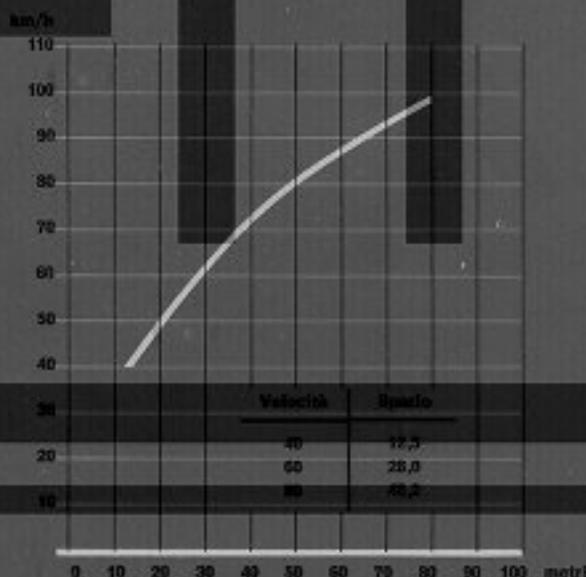
SALITA Tempo = 3'32,8". Media = 54,135 km/h.

CONSUMO A VELOCITA' COSTANTE



FRENATA

Spazio medio al pedale = kg 93.



Ardennes

di STEFANO BRICARELLI

Sono probabilmente pochi quelli che ricordano la « Ardennes » la vettura, che la Lancia costruiva, nei dintorni di Parigi, negli anni prima dell'ultima guerra; nessuno forse saprebbe indicare per quali ragioni essa portasse il nome della regione montuosa che sta tra la Francia, il Belgio e la Germania, in un punto cruciale dell'Europa.

Fu per caso una reminiscenza del magico verso di Ludovico Ariosto nell'Orlando Furioso «... Per le fatate rilucenti Ardenne »? Oppure la segreta speranza di iniziare una stirpe di modelli realizzati in Francia — che facesse pendant a quella così prolifica che in Italia portava i nomi delle antiche città del Lazio — contrassegnati dai nomi delle catene di monti francesi: Ardennes, Alpilles, Cévennes...?

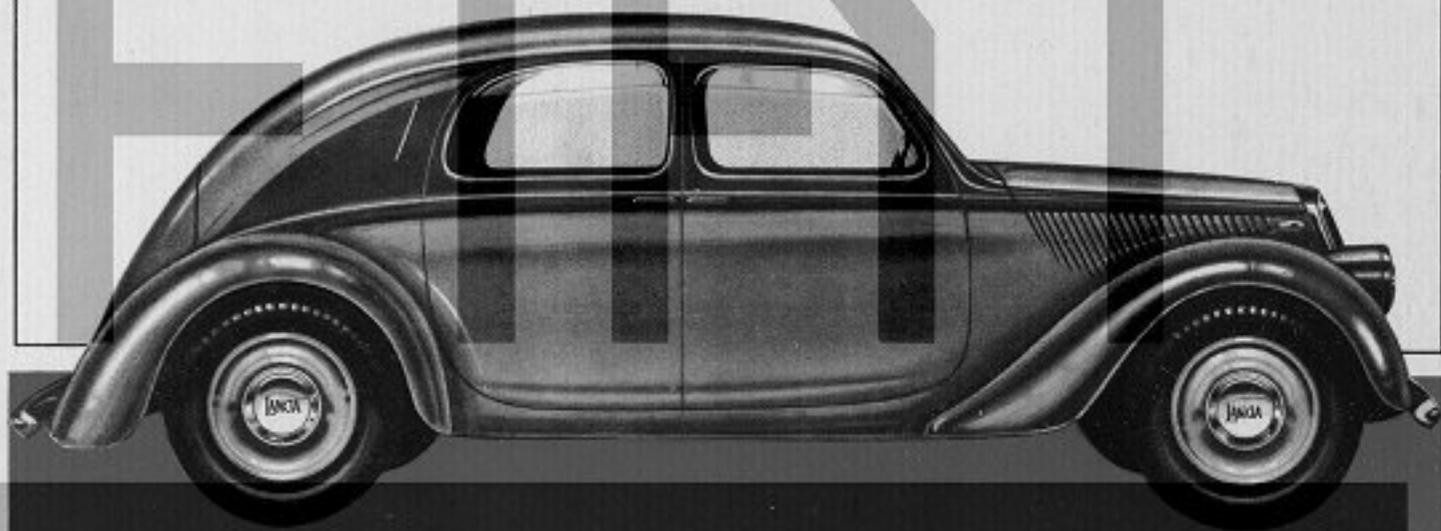
Comunque fosse la « Ardennes » ebbe questo battesimo trentuno anni or sono al « Salon » parigino del 1936; e, si badi, fu quella una primizia assoluta, non una semplice presentazione all'estero di un modello già noto in Italia. Nome francese e prima presentazione all'estero attestano nella Marca torinese una spregiudicatezza non certo comune in quei tempi di stretto conformismo e di autarchia, accentuati proprio allora per reazione alle sanzioni economiche applicate all'Italia per ritorsione alla guerra che essa portava in Etiopia. E al « Salon » la nuova Lancia destò larghissimo interesse sia per la novità e genialità delle sue soluzioni tecniche, sia per il fatto di riunire in un insieme armonico caratteristiche e qualità che fino ad allora parevano quasi inconciliabili.

Un autorevole scrittore di cose automobilistiche, l'ingegner Gino Cabutti, così la definiva sul numero dell'ottobre 1936 della rivista « Motor Italia »: « È veramente una creazione eccezionale, interessante al massimo grado e sotto ogni aspetto. L'automobi-

lista troverà in essa una vettura leggera che, senza esagerare, si può definire una delle maggiori approssimazioni all'astratto ideale: comoda, sicura, velocissima, e nello stesso tempo economica per il moderato costo, il basso consumo di benzina e la grande durata; una vettura fine, d'alta classe capace di dare la massima soddisfazione. Lo studioso d'ingegneria automobilistica troverà nella "Ardennes" una quantità tale di novità e di preziosi insegnamenti, da fargliela apparire un capolavoro; e realmente la nuova Lancia merita di essere presa ad esempio perché rappresenta quanto di meglio la tecnica mondiale abbia saputo fare a tutt'oggi nel campo della vettura leggera. Di fronte a simile costruzione, che onora altamente l'industria nazionale sentiamo il dovere di porgere a Vincenzo Lancia ed ai suoi collaboratori le più vive felicitazioni ».

Lo stesso modello venne poi esposto al salone dell'automobile di Londra e, nel mese successivo, a quello di Milano, questa volta però col suo nome italiano: « Aprilia »... Vivo è ancora negli automobilisti non più giovanissimi il ricordo di quella che fu per antonomasia la « vettura media » degli italiani alla fine del primo dopoguerra e, per non pochi anni, ancora in questo secondo; della sua impareggiabile efficienza sotto ogni aspetto, delle alte e pur economiche prestazioni, della sua robustezza a tutta prova: non è quindi il caso di dilungarci nell'apologia dell'« Aprilia », nelle varie serie che si susseguirono con immutata fortuna.

Merita invece di quel modello — che fu il « canto del cigno » di Vincenzo Lancia, spentosi pochi mesi dopo nel febbraio 1937, l'ultima vettura in cui egli profuse gli insegnamenti di una esperta maturità accanto ai ritrovati che erano stati frutto della sua



mente geniale — ricordare i tratti caratteristici che fecero della « Ardennes-Aprilia » forse la più « Lancia » di tutte le vetture della Marca.

Anzitutto la carrozzeria a scocca portante in lamiera metallica. La Lancia possedeva un'esperienza forse unica nello studio e nella fabbricazione di strutture in lamiera stampata e saldata. Si ricorderà che fin dal 1922, con la originalissima « Lambda », questa Casa aveva iniziato per prima nel mondo la costruzione in serie di vetture in cui telaio e carrozzeria formavano un tutto indivisibile. Si trattava di una ardita sintesi — razionale combinazione di elementi fino ad allora separati — allo scopo di ottenere una maggior leggerezza ed insieme grandissima rigidità. Tale sistema di costruzione era stato poi anche seguito per la vettura leggera « Augusta »; così non meno di 35.000 vetture erano già state costruite dalla Lancia secondo il nuovo principio; ma nella berlina « Ardennes » simile struttura era giunta al più alto grado di evoluzione tecnica; e gli specialisti che non mancarono di analizzare in ogni particolare la carrozzeria-telaio della nuova vettura se ne dichiararono veramente meravigliati.

Non meno originale era il motore quattro cilindri a V stretta, secondo la geniale formula Lancia tutt'ora seguita, che consente un notevole accorciamento del monoblocco senza un'eccessiva miglioramento della sua larghezza. Motore di lusso e molto raffinato era quello della « Ardennes », a cominciare dal coperchio superiore in alluminio, una lucida cupola dalla quale emergevano soltanto i fili per le candele e il tappo per l'olio; con il monoblocco già in alluminio e le canne cilindriche riportate in ghisa dura, la testa in ghisa, l'albero motore corto e rigidissimo, cementato, temperato, rettificato e levigato senza badare ai costi. Le camere di combustione all'incirca emi-

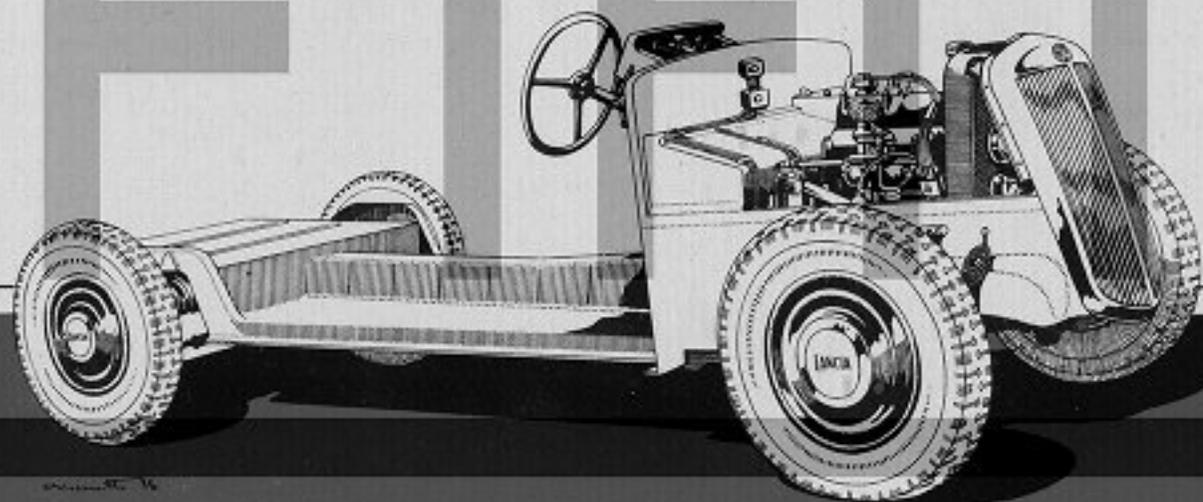
sferiche, le valvole inclinate nel piano trasversale e comandate da un unico albero a camme in testa, le candele verticali, poste quasi al centro delle camere di combustione, rendevano il motore molto simile a quelli delle vetture da corsa.

Nuovissimo era infine il retrotreno a sospensioni indipendenti (e che, in verità, richiese una messa a punto assai prolungata): una balestra trasversale impernata al centro sopportava il carico statico su di esso, e due barre di torsione, alloggiate negli assi cavi dei bracci e ancorate al centro, assorbivano le differenze di carico dovute all'irregolarità del suolo e alle sollecitazioni determinate dalle curve, insieme a due ammortizzatori a frizione. In quel sistema gli scuotimenti delle ruote avvenivano nel solo piano verticale senza alcuna oscillazione in senso trasversale; ed anche le masse non sospese risultavano molto ridotte poiché i tamburi dei freni si trovavano disposti, anziché sulle ruote, al centro sui due lati del differenziale.

Naturalmente anche l'avantreno era a sospensioni indipendenti secondo il notissimo brevetto Lancia del 1922, con due gruppi di sospensione e snodo — a molloni elicoidali e ammortizzatori idraulici — sopportati da un assale in acciaio stampato. L'effetto combinato delle sospensioni indipendenti sulle quattro ruote assicurava insieme grande comodità ai passeggeri e perfetta tenuta di strada.

Tale era per sommi capi la vettura — conosciuta come « Ardennes » in Francia e « Aprilia » nel resto del mondo — che, concepita e realizzata al principio degli anni trenta, rimase in prima linea nella costruzione automobilistica fino agli anni cinquanta: patente dimostrazione di ciò che possa significare per una Marca il rimanere sempre all'avanguardia dell'evoluzione tecnica.

S. B.



Il soggiorno torinese del più grande pittore italiano dell'Ottocento

Il primo incontro del maggior pittore italiano dell'Ottocento — più grande di qualsiasi maestro macchiaiolo, più « europeo » dello stesso Giovanni Segantini — con Torino, la città che un ventennio più tardi avrebbe accolto la sua scuola di poesia, fu accompagnato da una fanfara guerriera. Parecchi i motivi che spinsero Antonio Fontanesi,

ANTONIO FONTANES

già quasi trentenne, a lasciare la sua piccola patria emiliana: tutti concomitanti, forse nessuno preminente. Che le sue idee fossero progressiste, il che significava, nel clima politico dell'epoca, « liberali », lo si sa dalle testimonianze raccolte da Marco Calderini per il suo libro del 1901; ma non sembra che il giovane artista risultasse particolarmente, e pericolosamente, indiziato negli schedari della polizia di Francesco IV d'Austria-Este, quello che dopo l'arresto di Ciriaco De Amicis e dei suoi compagni si dice avesse scritto al governatore di Reggio: « I cospiratori sono nelle mie mani. Mandatemi il boia ». E probabile che il suo fervore creativo subisse i limiti del clima culturale della sua città natia, Reggio Emilia, benché il duca Francesco, secondo uno storico imparziale come il Lemmi, sorvegliasse

« direttamente l'educazione morale dei cittadini » e proteggesse « con grande munificenza gli studi e gli studiosi »; tuttavia il lavoro non gli mancava (e nemmeno un modesto successo locale), e ancor nel settembre

1847 proponeva all'amministrazione comunale di sistemare a proprie spese un locale di proprietà municipale con l'impegno di abitarlo per quarant'anni. Viceversa un mese dopo, ricevuta risposta negativa dal municipio reggiano, si trovava a Torino, punto di convergenza delle speranze italiane e promettente porto di future libertà, acceso d'entusiasmo patriottico, ansioso di arruolarsi nell'esercito sardo, e — se si deve credere al Calderini — disposto a seguire fors'anche la carriera militare »: indizi, questi vari pro-

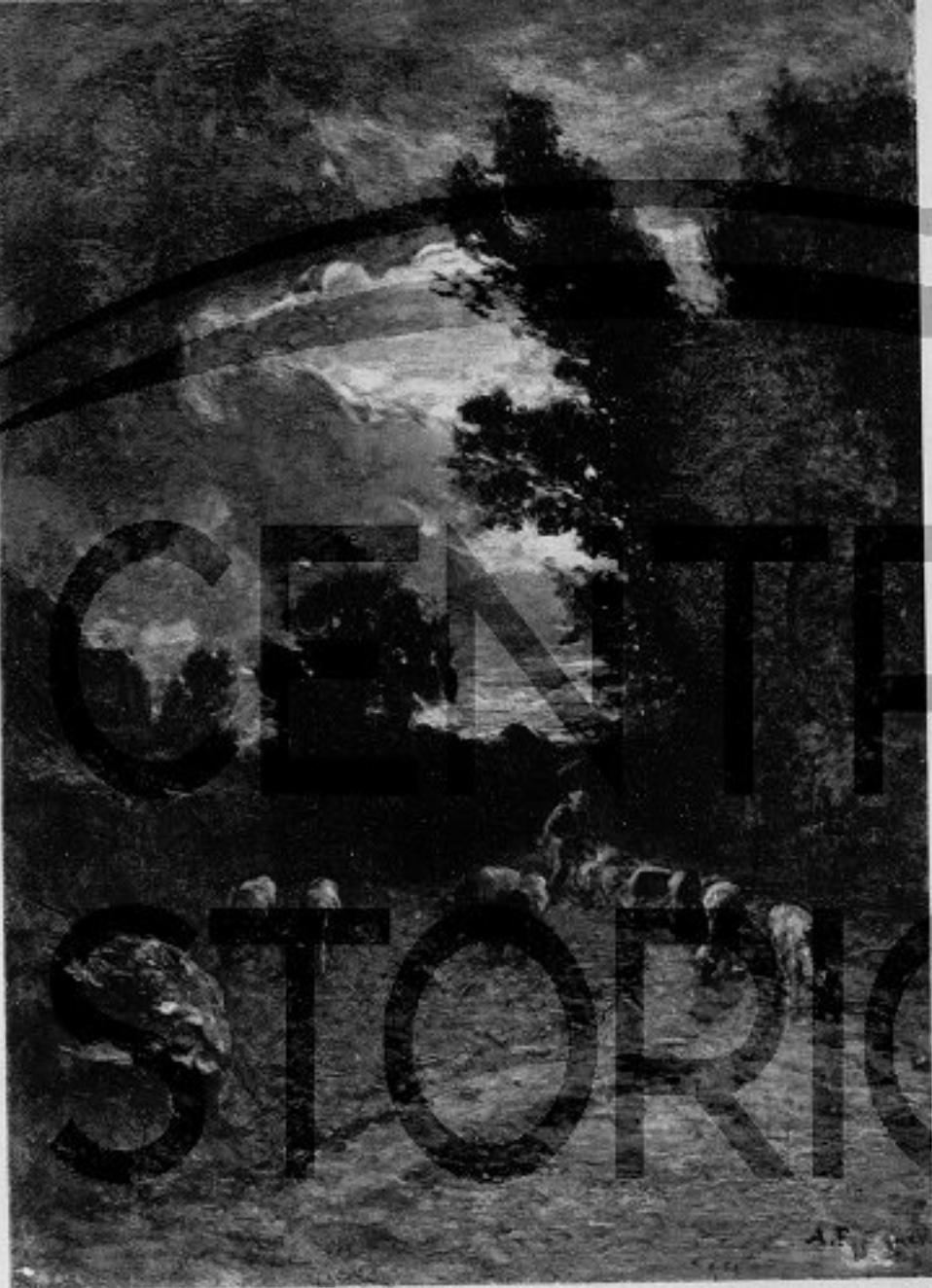
NESI

CENTRO

STORICO

FILINI

AF



positi, di una straordinaria inquietudine dell'animo e mobilità di sentimenti, le medesime che il Fontanesi — tolte l'irremovibile perseveranza nella ricerca artistica e la fedeltà delle amicizie — conservò per tutta la vita.

È assai dubbio che il pittore, giunto nella capitale piemontese tutto preso dalla passione politica ed incerto del suo prossimo avvenire, in quell'ottobre 1847 s'interessasse molto alle cose dell'arte. Non sappiamo dove alloggiasse nella città allora di 125.000 abitanti, « ancor tutta paesana, provinciale — come scrisse Filippo Burzio — e, insieme, che so, curiosamente chiara, vuota, evanescente, fantomatica », ma vibrante nell'attesa delle imminenti concessioni carlalbertine: che intanto il re

ANTO
NIO
FON
TA
NESI

aveva, il giorno 9, licenziato il ministro Solaro della Margarita, permesso l'elezione dei consiglieri comunali e provinciali, e insolite parole di libertà si leggevano su giornali subitamente apparsi, *Il Risorgimento di Cavour*, *L'Opinione di Durando*, *La Concordia di Valerio*, *Il Messaggero Torinese di Brofferio*. Non sappiamo nemmeno quali relazioni già avesse o stringesse a Torino. Il Calderini si limita ad un vago accenno che non soddisfa: avrebbe atteso a « dar lezioni » (a chi?), a « studiare e dipingere » (quali quadri?). Certo visitò la pinacoteca, ancora confusamente sistemata nel Palazzo Madama, interessandosi particolarmente ai non molti paesaggi di maestri olandesi e fiamminghi; forse conobbe qualche collega quasi suo coetaneo come Carlo Piacenza e Angelo Beccaria. Non risulta che abbia potuto accostare Massimo d'Azeglio, il quale, del resto, non aveva in quei momenti testa alla pittura ed alla fine d'ottobre lasciava Torino per Firenze, Roma, Bologna e poi il campo di battaglia. Ci piace immaginarlo, plaudente anche lui, tra la folla sotto i portici e sui marciapiedi di

via Po, che acclamava Carlo Alberto alla partenza per Genova e al ritorno dalla visita sul principio di dicembre. « La moltitudine premeva e circolava verso i portici. Cantavano l'inno a Carlo Alberto », scriveva la marchesa Costanza d'Azeglio al figlio. Cantavano studenti, borghesi e popolo, radiosi di speranze così presto deluse:

*« Con l'azzurra coccarda sul petto,
Con italici palpiti in cuore,
Come figli d'un padre diletto
Carl'Alberto veniamo al tuo piè »*

Ma il Fontanesi era impaziente, gli sembrava che troppo s'indugiassero a Torino. Genova era in fermento. Nel dicembre un corteo partito dall'Acquasola per celebrare al Santuario di Oregina l'insurrezione del 1746 contro gli austriaci aveva lanciato, presenti Goffredo Mameli, Nino Bixio, Terenzio Mamiani, un'aperta sfida alla Austria; e Fontanesi corre a Genova. Qui lo coglie la notizia delle « Cinque Giornate », s'affretta verso Milano, ma vi giunge a cose fatte. Riesce allora ad aggregarsi al battaglione di volontari costituito da Luciano Manara, sembra che abbia partecipato al fatto d'armi di Castelnuovo di Verona, e tornato a Milano ottiene, l'8 luglio 1848, dall'incaricato del Portafoglio della Guerra, Sobrero, del Governo Provvisorio un brevetto di nomina a sottotenente. E con questo grado che si uni-

sce ai volontari di Garibaldi, che per tutto l'agosto, anche dopo la firma dell'armistizio Salasco, agisce contro gli austriaci fra Como, il Lago Maggiore, Varese. Lo attesta un documento datato « Dal Verbanò 28 agosto 1848 », firmato dal Comandante Maggiore Rizzi, dal quale risulta che « il sig. Fontanesi Antonio... che copre in questa colonna il grado di tenente... disimpegnò con premura le incombenze affidategli ». Né basta: una dichiarazione in data 14 settembre 1848 e firmata da Giuseppe Mazzini riconosce che « il sig. Antonio Fontanesi, tenente nella 1ª Compagnia del 1º Battaglione unito alle bande del generale Garibaldi fino dalla formazione delle medesime, disimpegnò sempre l'obbligo suo con zelo e buona intelligenza, e che affidategli alcune missioni particolari si diportò con premura e coraggio. Sciolte per ora le bande Garibaldi, la Giunta rilascia al tenente Fontanesi il presente foglio per attestargli gratitudine ». Perduta la partita, dopo lo scontro di Morazzone, Garibaldi era passato in Svizzera preceduto dal Mazzini. Può darsi che il Fontanesi abbia ancora esitato — essendo un ritorno a Reggio per lui rischioso — se stabilirsi in Torino, che rimaneva una oasi di libertà, o prendere la via dell'esilio. Poiché a Lugano aveva conoscenze, varcò il confine. Un colloquio, durante una rapida corsa a Novara, col suo vecchio amico di Reggio, dottor Bezzi, lo convinse che gli conveniva abbandonare l'attività politica e ogni pro-

getto di vita militare per dedicarsi esclusivamente alla pittura. Trascorse un anno e mezzo a Lugano dando lezioni e dipingendo, peregrinò per la Svizzera. Nel dicembre 1850 prendeva stabile dimora a Ginevra.

Ma le giornate torinesi dovevano essergli rimaste nel cuore, e certamente a Torino spesso volgeva i suoi pensieri: tanto che per la sua prima partecipazione ad una pubblica mostra italiana scelse la città dei suoi entusiasmi quarantotteschi inviando nel 1852, alla esposizione annuale della Società Promotrice delle Belle Arti di Torino, una *Veduta nella valle della Macra*, forse dipinta prima di lasciare Reggio. Contemporaneamente dedicava, con poca fortuna, una litografia a Massimo d'Azeglio, allora Presidente del Consiglio dei Ministri del Regno Sardo; poca fortuna perché il suo eminente collega collega rifiutava garbatamente la dedica. Espose poi ben quindici volte (l'ultima coincise con l'anno della morte) alla Promotrice fra il 1857 e l'82, e tre volte al Circolo degli Artisti fra il 1879 e l'81; e i portici di via Po — la via dove avrebbe abitato più tardi e dove sarebbe spirato — li rivide replicatamente, con commozione, appunto nel '57 recandosi a dipingere nei dintorni di Nizza e in Liguria, e ritornandone.

Passano due anni e nuovi eventi grandiosi maturano; si prepara la guerra del '59 e l'ardore patriottico si ridesta nel Fontanesi, che non sta più nella pelle. Se il suo orizzonte artistico si è immensamente ampliato con le esperienze svizzere, ma soprattutto con la visio-



ne dell'arte francese moderna all'Esposizione parigina del 1855 e coi contatti col Ravier a Crémieu nel 1858, l'animo dell'antico garibaldino resta il medesimo. Bruscamente, « senza dir nulla, senza più salutare i più cari amici, per evitare un inutile turbamento » (sue parole scritte all'amico Brachard), lascia Ginevra. Il 27 marzo è nuovamente a Torino per servire da soldato la patria. Crede che gli basti esibire il suo brevetto di nomina a sottotenente del '48; inoltre non è più uno sconosciuto nell'ambiente artistico cittadino. S'inganna. Nella burocrazia militare piemontese i volontari son guardati con una certa diffidenza. Nell'esercito non si ammettono soldati dopo i 26 anni di età ed ufficiali dopo i 30; ed egli ha passato la quarantina. Desolato scrive da Torino l'8 aprile al dottor Bezzi: « Ho piantato là il mio studio di Ginevra per venire ad offrirmi in Piemonte nell'armata regolare. Mi ero procurato molte raccomandazioni a questo scopo, presso persone situate molto in alto (fra le quali il Cavour, da parte di due suoi parenti), ma ho avuto un bel chiedere, un bel pregare colle lacrime agli occhi che mi venga concesso di spendere la vita per la mia patria, tutto è stato inutile ». (E dire che per due mesi, coscienzioso come sempre, a Ginevra aveva « studiato notte e giorno per rimettersi al corrente, aiutato da gente dell'arte militare », compreso il generale Dufour!). Anche il conte di Cavour, che lo ha ricevuto « alle quattro e mezza del mattino » e gli ha detto « molte cose amabili », non gli ha lasciato « la minima speranza ». Esclama: « O soldato subito, o nuovamente pittore, ché il mestiere di girare i portici di Torino non può fare per me! ». Finalmente il 17 giugno scrive esultante al Brachard: « Stamattina sono stato nominato sottotenente nell'esercito regolare. Sono nel 21° di linea, che sarà comandato dal d'Azeglio ». E con gioia infantile aggiunge: « Sono stato oggi dal sarto militare per le misure dell'uniforme e fra alcuni giorni sarò vestito da soldato. Vi manderò una mia fotografia se ne avrò il tempo e se non costerà troppo. Addio, sono pieno di speranze per il mio paese... ».

Spera anche, ardentemente, di poter combattere. Delusione: non vedrà neppur da lontano la giubba bianca di un soldato austriaco. Rivede invece, per sole due ore, la sua Reggio, « il tetto paterno e i ricordi della sua buona e tenera madre », il fratello, di passaggio per Bologna, dove il reggimento sosta inerte dalla fine di giugno a tutto luglio. La guerra era terminata con l'armistizio di Villafranca l'11 luglio; il 21° di linea cessava di far parte dell'esercito sardo. Stanco e amareggiato, il Fontanesi fruiva della concessione offerta a quanti preferivano rientrare in Piemonte piuttosto che « arruolarsi nelle truppe in formazione nelle Legazioni », e ai primi d'agosto ritornava a Torino. V'era ancora nel settembre, « tediato », in attesa del passaporto

per andarsene a Ginevra, non « congedato » ma « in aspettativa » con 780 lire annue. « Per fortuna può passare il tempo in Pinacoteca e al Museo »; il 7 settembre, nostalgico di glorie antiche, sale a Superga « per l'anniversario della battaglia di Torino del 1706 ». Non importa, il suo dovere l'ha fatto, potrà in seguito mostrare con orgoglio il suo diploma datato 1° aprile 1870: « Il signor Fontanesi cav. Antonio, professore, ha il diritto a fregiarsi della medaglia commemorativa suddetta colle fascette degli anni 1848-1859 ».

Ritroviamo il Fontanesi a Torino nell'ottobre 1861, di passaggio in un viaggio a Firenze. Voleva ringraziare il marchese di Breme che gli aveva acquistato, quell'anno alla Promotrice, due grandi *fusains* ed un quadro, *Il mattino*; ma non avendo potuto incontrare il gentiluomo milanese (torinese d'adozione) ch'egli aveva iniziato a Ginevra nell'arte dell'acquaforte, ed « essendo tutti gli artisti lontani dalla città », si consolò con nuove visite ai musei. Ripassò per Torino ritornando a Ginevra, e poté allora rivedere gli amici. Nella minuziosa biografia di Marco Calderini non si trova notizia di altre soste torinesi dell'artista prima della sua assunzione della cattedra « di paesaggio » all'Accademia Albertina di Belle Arti; ma non è impossibile che ne abbia fatto una, brevissima, recandosi a Firenze alla fine del 1866, dopo un soggiorno d'oltre un anno a Londra.

Aveva sempre ambito di ottenere in Italia un pubblico ufficio di insegnante che, ponendolo al riparo dalle incertezze economiche, gli desse modo di farsi — come avrebbe detto più tardi — « una famiglia » di giovani allievi ai quali trasmettere il tesoro di « poesia » che sentiva di possedere. L'ufficio gli venne infine annunciato, a Firenze, il 22 maggio 1868 dal Ministro Coppino. Era senza alcun dubbio il maggior pittore paesista italiano vivente; e gli affidavano la direzione e la cattedra « di figura » all'Accademia di Belle Arti di Lucca con uno stipendio di 1600 lire annue, dimezzato per i primi sei mesi. Quantunque esclamasse: « Nel mio paese non ne indovinano una! », accolse lietamente l'incarico: « E qualche cosa di certo, e ciò è sempre meglio, infinitamente meglio che nulla... Lucca è incantevole... ha 18 mila abitanti. Con 80 lire al mese vi si può vivere largamente compreso il fitto. E la città degli eccellenti olii d'oliva, la mia paga essendo così poca, vivrò molto di insalata e tutto sarà detto ». La sorte compensò la sua rassegnazione: con decreto del 3 gennaio 1869 era nominato « professore di paesaggio » nella R. Accademia Albertina di Torino, e sui primi di febbraio prendeva possesso della nuova cattedra.

Undici anni circa d'insegnamento e di stabile dimora torinese, tolto il disgraziato biennio (1876-78) del soggiorno in Giappone: è la straordinaria stagione della pittura piemontese, in cui appaiono a Torino alcuni dei

ANTONIO FONTANESI

più alti capolavori pittorici dell'Ottocento, e un manipolo di giovani valenti, entusiastici, odono per la prima volta parlare di « poesia del vero ». Che cos'è questa insolita locuzione che il nuovo presidente dell'Accademia, conte Marcello Panissera di Veglio (il suo predecessore marchese Ferdinando di Breme, duca di Sarrirana, protettore del Fontanesi e forse non estraneo

alla sua nomina a Torino, era purtroppo morto a Firenze da pochi giorni) ed il corpo accademico ascoltavano con un sorriso ironico, mentre il nuovo insegnante nella seduta del 18 marzo proponeva il suo « statuto per la scuola di paesaggio »? Una risposta la si può trovare in alcuni passi delle lettere scritte dal maestro fra il 1875 ed il '76 ai suoi allievi Carlo Stratta e Riccardo Pasquini, che s'erano recati a perfezionarsi in Francia, lettere che ora sono della Galleria d'arte moderna di Torino, donate dal sottoscritto: « *Uno schizzo pieno d'accento di verità non è ancora l'arte, il paesaggio deve essere qualche cosa di più che la verità positiva... Il vero, il finito altro non sono che l'infinito... Si ricordi che il deguerrotipo è la negazione dell'arte, che l'arte si fa col cuore... ami con entusiasmo e dipinga facendo un sunto del vero sotto l'impulso di tale entusiasmo... Imiti ma non copi i grandi maestri... sia sempre se stesso, giovane amoroso del bello che non è il vero, ma lo splendore del vero... Si ricordi infine che se le arti non avessero altra missione che di rappresentare e di riprodurre la natura, esse non si eleverebbero al di sopra del senso comune, e la vita allora non avrebbe né ideale né poesia ».*

Era la grande precettistica che la sua eccezionale sensibilità gli aveva fatto scoprire nell'arte di tutti i tempi più alti, e nella sua propria mente ed anima, ponendolo nel pieno di un travaglio continuo di perfezionamento per esprimere il fremito lirico che dentro gli urgeva, assillandolo con quella incontentabilità che gli faceva ridipingere per cinque volte sulla medesima tela il capolavoro dell'Aprile, e fino all'ultima ora ritoccare (e forse fu un errore) alla vigilia dell'apertura della esposizione torinese del 1880 l'immensa tela delle Nubi. Per trent'anni, fin dai laboriosi inizi di Reggio, aveva maturato la sua arte che ora, al principio dell'insegnamento a Torino, appariva sul sommo del suo poetico splendore. Il finito, l'infinito: tutta l'ars pingendi del Fontanesi s'aggira intorno a questo eterno dilemma dello spirito, che la fisica atomica, ai giorni nostri, ha vieppiù accentuato, ch'egli sofferse appieno come pochi altri uomini, certo come pochissimi altri artisti, ed in un modo che ci piace definire « leopardiano », perché nel campo del figurare — ed è ormai tempo di proclamarlo sen-



za dubbi e reticenze — Antonio Fontanesi è l'unico pittore italiano dell'Ottocento che pareggi la statura del poeta dell'*Infinito*. È dal contrasto drammatico dei due termini e dei due concetti — il finito, l'infinito —, dal tentativo strenuo di conciliarli, ora per ora, nella meditazione e nella pratica del lavoro pittorico, è dalla dialettica scaturita dalla loro opposizione, che nasce, solenne e misteriosa, la sua pittura. « Vorrei dipingere — diceva ancora pochi mesi prima di morire — un quadro con un gran cielo ed una pianura immensa ». Perché? Per perdervi dentro, come già aveva fatto con *Le nubi*, per naufragarvi con l'anima.

Questo era il maestro, che non si può scindere dall'artista, chiamato a Torino ad aprire nuove visioni ai giovani. E i giovani — mentre i suoi colleghi dell'Accademia brontolavano contro lo « zingaro dell'arte », l'« imitatore dei pittori esteri », lo « spirito confusionario » che « non sapeva disegnare » perché « le frasche non lasciavano mai conoscere la specie degli alberi » — accorsero con fede alla sua scuola. Ne citiamo alcuni: Amedeo Ghesio Volpengo, Riccardo Pasquini, Francesco Vercelli, Marco Calderini, Carlo Stratta, Giacinto Tesio, Ambrogio Raffaele, Carlo Follini Giovanni Piemati, Carlo Pollonera, Vittorio Bussolino. V'erano fra essi dei semplici dilettanti che poi seguirono altre vie; ma dieci o dodici s'affermarono come esponenti diretti e autorevoli di quella corrente « fontanesiana » (spesso tradita nella purezza della sorgente nel suo ramificarsi in stagnanti meandri) che serpeggiò nella pittura piemontese fino al secondo decennio del nostro secolo: ciascuno conquistando, nelle opere migliori, una per-

sonalità talvolta persino nettamente staccata (Calderini, Stratta, Pollonera) da quella dell'antico docente.

Dire che quella scuola promuovesse una vera e propria rivoluzione pittorica nell'ambiente artistico piemontese, e che il maestro creasse dei seguaci degni di lui, sarebbe dir troppo. Forse quest'ambiente non era preparato ad accogliere i suoi principi estetici; forse mancarono i talenti eccezionali per ricevere una straordinaria eredità. Quella dei « fontanesiani » fu una piccola scolta quasi di ferventi catecumeni che idolatravano il loro « professore » accogliendone estatici il verbo. E tuttavia il « fontanesimo » si propagò come un'eco illanguidita nella coscienza di moltissimi pittori piemontesi che pur non avevano frequentato la sua scuola. La quale per un decennio fu a Torino un esempio altissimo di fede nel lavoro e di moralità artistica, ed insieme il compendio spirituale della vita del grande pittore: il quale poteva dire ai giovani che in lui credevano: « Insomma, siete le mie creature, siete la mia famiglia, sarete i miei eredi! ».

Il Pasquini descrisse la prima uscita dalla scuola « per andare dal vero col professore » nei prati di Vanchiglia, fino alla « grande cascina fuori dalla barriera daziaria », « il quartiere generale » della scolarezza, e più oltre, « a un risvolto della Dora », a un luogo battezzato « I Grandi Alberi »: una regione oggi coperta dall'abitato torinese. Rievocò la figura del maestro: « Egli vedeva soggetti dappertutto, li gustava e godeva che gli allievi sentissero quanta bellezza è profusa nella Creazione. Arricchiva il suo discorso con allusioni ad altri rami dell'arte, poesia, musica... ripeteva versi che potevano riferirsi a certi sentimenti e perfino motivi musicali che ci ricordava con giustezza. Collegava così quanto nel nostro intelletto poteva esserci noto per la maggior comprensione di quell'arte sua che amava tanto... ».

Nove anni dopo la morte del maestro, avvenuta il 17 aprile 1882 nel suo appartamento di via Po 55, il discepolo Carlo Stratta rammentava in uno scritto i ritorni degli scolari col « professore » sul cader del giorno dai prati di Vanchiglia alla città, dopo le lezioni « sul vero ». « Era l'ora della poesia, ed egli, che di poesia aveva pieno il cuore, la sentiva vibrare ad ogni passo per le più tenui cose... Udendo la sua parola, davanti a noi si apriva una primavera ideale. Nessuno più ci parlava come Lui! ». S'era spenta infatti, a Torino, la più alta voce della pittura italiana del secolo scorso. M. B.

ANTO
NIO
FON
TA
NESI

DAL «TAQUINO DI PAPÀ»

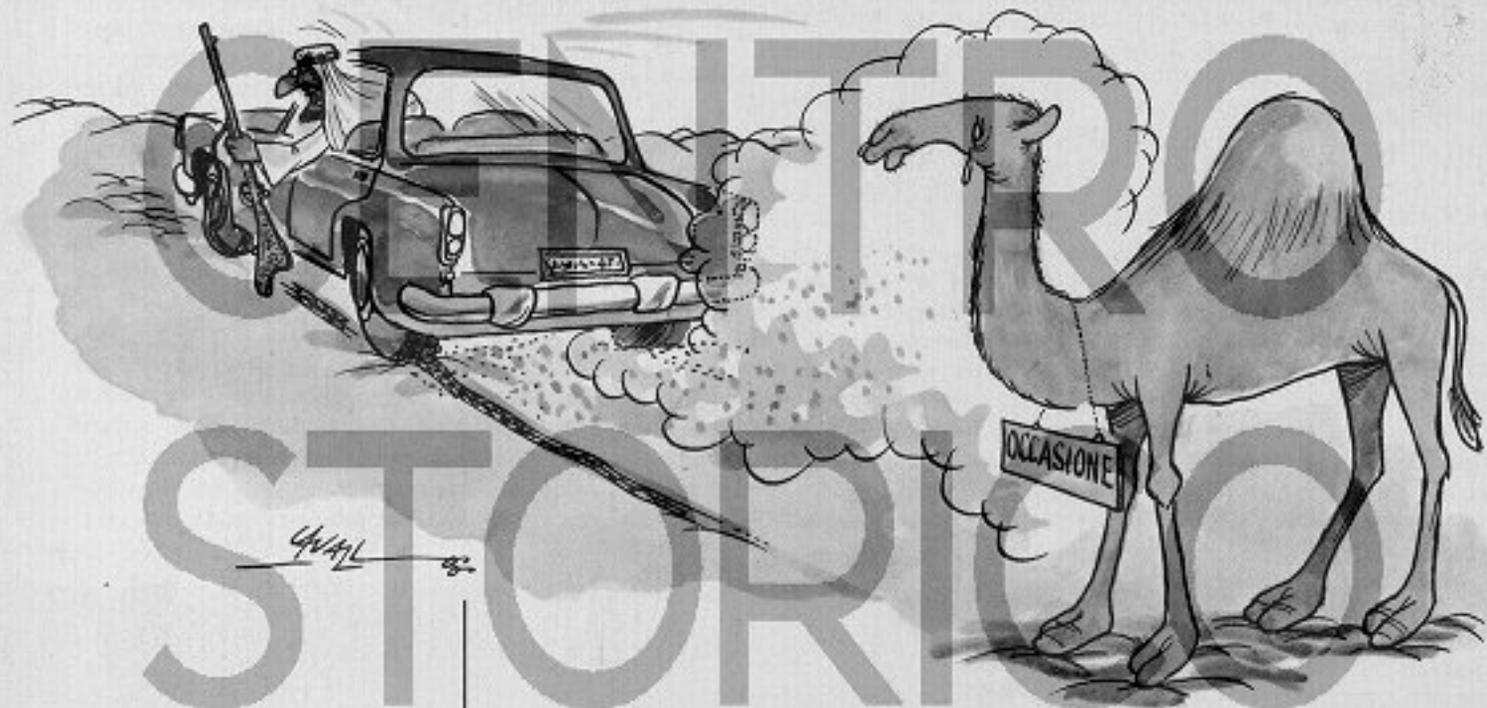
di CARLO MARIANI

E tornato alla luce inaspettatamente quel piccolo ed eterogeneo ammasso di fogli sparsi — di tutti i tipi, bianchi e colorati, diseguali, un «extra-strong», una velina, un margine libero di giornale, una carta gialla da droghiere, e via dicendo — sui quali ho fermato in fretta appunti diversi, impressioni, episodi, pensieri, registrati durante questo o quel viaggio: non hanno trovato posto nei servizi immediati, ma sono rimasti fissati sulla carta d'emergenza volta a volta a disposizione, pronti per essere eventualmente utilizzati in un secondo momento.

Erano spariti in modo misterioso qualche tempo fa, non ci pensavo nemmeno più. Adesso me ne fa solenne ed emozionata consegna l'ultimogenita, che evidentemente ha raziato il tutto nel corso di una delle proibitissime, ma regolarmente effettuate, scorribande nel mio studio. Ci ha lavorato attorno con passione, di certo facendosi aiutare da qualcuno più grande perché da sola non ce l'avrebbe fatta mai: ha allineato e ordinato quanto più possibile i molteplici pezzetti di carta, li ha legati con una monumentale spilla da balia, li ha «rilegati» con un foglio di carta uso protocollo; l'insolita copertina ha tutto il bordo ingentilito da una collana di fiorellini e reca proprio al centro, faticosamente vergato da una mano che solo da pochissimo ha iniziato feroci battaglie con la penna, il titolo destinato a non lasciare dubbi sul contenuto del fascicolo:



Bene, davanti a questo il commosso genitore respinge la lacrima che vorrebbe formarsi nell'angolo del suo occhio, abbozza un penoso tentativo di rimprovero, perché «non devi toccare le mie carte!», e subito dopo, naturalmente, si mette a sfogliare il *taquino*. Qualcosa, in esso, conserva ancora una discreta validità.



Sì, c'è anche un po' di soggezione quando lo « schizzetto » del comandante Chapeau si alza dall'aeroporto di Tunisi puntando deciso verso Sud: il Sahara, signori!, Emilio Salgari ci ha detto tutto, l'immensa distesa desertica che annulla l'uomo e le distanze, l'ossessionante susseguirsi di dune dorate, i feroci predoni dalla mira infallibile, la tragedia dei dispersi sotto il sole implacabile, la sete straziante... comandante, siamo proprio sicuri che tutti e due i motori sono a posto, che la radio funziona, che di carburante ce n'è d'avanzo, non è vero...?

Ciao Tunisi, ciao catena montagnosa con qualche traccia di verde, eccoci in territorio algerino, l'immensa distesa desertica che annulla l'uomo, ecc. ecc. Ma le dune dorate? Sotto di noi (voliamo basso e quindi si vede tutto benissimo, anzi forse sarebbe meglio salire un po' di più, con i famosi predoni dalla mira precisa non si può mai sapere...) c'è un suolo ondulato, sì, ma giallo sporco-marroncino, e c'è pure la vegetazione, poca e squallida, sterpaglia che mette tristezza, ma c'è. E quella striscia rettilinea, scura, che si estende a perdita d'occhio, non è una strada asfaltata? I feroci predoni, allora, hanno abbandonato cavallo o cammello per l'automobile?

Un Sahara declassato, bisogna riconoscerlo. Ma la sete, la terribile sete, l'atroce mancanza di acqua, quello non è cambiato di sicuro, il crudele deserto che non perdona... Siamo già 500 chilometri all'interno, quelli che si vedono innalzarsi laggiù sono i fuochi dei gas di scarto bruciati nei pozzi petroliferi di Hassi-Messaoud, eccoci a terra, tocchiamo il terreno riarso che tanti drammi ha visto consumarsi... ma è tutto verde, alberi veri, non di plastica (Hassi-Messaoud non è un'oasi!), e questi vivaddio, non sono miraggi, sono fontane autentiche che zampillano allegramente, acqua che si spreca ventiquattro ore su ventiquattro.

A 500 chilometri dalla costa, nel pieno dell'immensa distesa desertica che annulla l'uomo: strade asfaltate, vegetazione, acqua. Il Sahara senza pietà è un vago ricordo. Con buona pace di Emilio Salgari.

Il brivido gelato della paura postuma, la paura di quella macchina schiacciassassi che è la polizia statunitense. Sto andando verso la pista di Sebring dal motel dove abito, ad una decina di miglia dal circuito guido una grossa Pontiac, piano perché non ho nessuna fretta. Vicino a me, sul sedile anteriore, un tipico ragazzino americano, la testa a pera, i capelli biondi tagliati a spazzola, il viso pieno di lentiggini, un naso piccolo con le narici in su che sembrano sparate con la pistola: è Pat, il figlio del proprietario del motel, ha undici anni e stravede per le automobili, specie quelle da corsa. Siamo amici, sono bastati venti minuti per cementare il rapporto; e adesso è folle di gioia per quello che lo attende.

Là davanti, verso la metà del rettilineo, un pullman fermo sul lato destro della strada; lo supero tranquillo, e subito mi rendo conto di aver fatto qualcosa che non va. Sento urla indistinte mentre proseguo, e nello specchio retrovisore scorgo una quantità di ragazzi che mi indirizza gesti sui quali è impossibile equivocare; ma, più di questo, è il gelo all'interno della macchina a darmi una sgradevole sensazione.

Mi giro verso Pat, sempre guidando, e vedo che mi guarda con gli occhi sbarrati, una espressione fra lo sgomento e il disprezzo, sembra incapace di profferire parola. Parla, invece, e con una nota di sbalordito furore: « Hai superato un autobus della scuola, fermo! ». La mia colpa, del tutto involontaria, non mi sembra gravissima; ma la misura esatta me la dà Pat seguitando a sibilar ferocemente: « Lo sai che cosa hai fatto, vero!? Lo sai che io lo racconto al primo poliziotto che incontriamo, e che quello ti sbatte dentro di gran carriera, e poi quando esci esci!? Te ne accorgerai che cosa succede a chi fa bravate criminali come la tua...! ».

E davvero furente, mi deve proprio odiare; ci vuole parecchio per fargli credere che non mi sono accorto si trattasse di un autobus di scolari (« Ah sì, eh!? Non hai visto nemmeno che era giallo? E non lo sai, vero?, che soltanto gli autobus della scuola sono gialli, no!? »), che mai e poi mai avrei fatto una cosa del genere consapevolmente, macché raccontare tutto al primo poliziotto che incontriamo...

Si convince, alla fine, ma il risultato non sono tanto le mie parole a ottenerlo quanto una sua spontanea riflessione: queste mascalzionate — osserva saggiamente — si compiono schiacciando tutto l'acceleratore, non andando piano come andavo io. Tiro un sospiro di sollievo; ma dura poco. Calmo, impassibile, non sapendo in che razza di stato d'animo mi viene a cacciare di colpo (o forse sapendolo benissimo, brutto vigliacco): « Allora » — dice — « devi solo sperare che qualcuno non abbia preso la targa, altrimenti te la passi male lo stesso. Lo saprai presto, qui in questi casi si fa presto ».

Carogna. Il tempo che non passa mai, un sussulto al rumore di ogni macchina che si ferma al motel, una notte agitatissima, quella colonna di ghiaccio conficcata stabilmente dentro la spina dorsale. Ed infine il mattino, la fine di un incubo, il tardivo pensiero che probabilmente si è trattato di preoccupazione esagerata. Ma per tutto il resto della permanenza negli « Stati » i miei tempi di percorrenza in macchina si allungano in misura impressionante. Inevitabile, quando uno si blocca immobile dietro ogni pullman fermo che incontra sulla strada, anche se non è giallo e non rivela traccia di ragazzini all'interno o negli immediati dintorni.





« La macchina dalla Danimarca alla Svezia vi conviene traghettarla non da Copenhagen a Malmö, ma da Helsingør a Helsingborg, perché così potete anche visitare il castello di Amleto ». Saggio consiglio; certo che traghettiamo da Helsingør, Shakespeare non ci perdonerebbe l'indelicatezza.

E diverso da quello che solitamente ci raffigura la scena teatrale, il maniero del pallido prence; di una bellezza diversa, per meglio dire. Lo perlustriamo da cima a fondo, la dolce metà ed io, e ad un certo punto l'abbondanza di acido lattico nei muscoli ci rivela che oltre tutto il maniero è anche molto, molto grande.

Nei sotterranei la nostra perlustrazione isolata ha termine, veniamo imbrancati in un gruppo di turisti cicerone-comandati. Il cicerone è un donnone voluminosissimo, che parla con velocità impressionante. La cosa non disturba, perché il donnone-cicerone parla in schietto danese, nessuno capirebbe niente anche se staccasse nettamente le sillabe: di danesi, nel gruppo di cui facciamo parte, non ce n'è davvero.

Anche soltanto a guardare, comunque, c'è di che restar soddisfatti. Solo che ad un certo punto la robusta guida si paralizza davanti ad una grossa statua di guerriero barbuto, seduto con aria serissima, e attacca una calorosa interminabile descrizione del personaggio e delle sue gesta; che si tratti di questo, almeno, lo pensiamo più o meno tutti, la certezza non esiste. Siamo italiani, tedeschi, inglesi, francesi, il danese non ha senso compiuto per nessuno dei presenti.

Lasciamo il castello di Amleto con il chiodo del dubbio conficcato in testa: chi era il distinto signore del quale abbiamo sentito tessere l'incomprensibile apologia? Gli opuscoli illustrativi non ne parlano affatto. L'Ente Turismo locale non si potrebbe porre il problema di una lingua più conosciuta, se non addirittura di una traduzione simultanea in più lingue? Oppure proprio non vuole che di questo compassato signore eternato nel marmo si sappia qualcosa? Non sarà, per caso, soltanto un antenato del donnone-cicerone...?

Come tanti non spagnoli, o che della Spagna non hanno assorbito per intero il particolare spirito, nelle corride io sono per il toro; e perdo sempre, logicamente; la ferrea regola dell'arena non ammette eccezioni. Con la corrida di Saint Marie la Mer, in Camargue, sulla sponda mediterranea della Francia, metto i conti in pari.

Un'arena non grande, con al centro uno strano quadrato recintato da sacchetti di sabbia e, all'interno del quadrato, uno strato di almeno 20-25 centimetri d'acqua; i fatti diranno presto a che cosa serve il tutto. Entra prima il toro, che non dà affatto l'impressione di una spiccata ferocia, e dopo il torero che non pone tempo in mezzo e carica deciso, il toro abilmente lo schiva e si sottrae, restando poi diffidente a guardare. Il torero, brandendo la muleta e una spada senza punta, insiste nella sua azione provocatrice, ma il toro non raccoglie minimamente; lo sfidante arriva fino al dileggio, tirando la coda al temuto (?) animale, che però non si sposta di un dito dal pronunciato atteggiamento pacifista. La tenzone si conclude con un autentico inseguimento, il toro davanti e il torero appresso, fino a che tutti e due lasciano la scena.

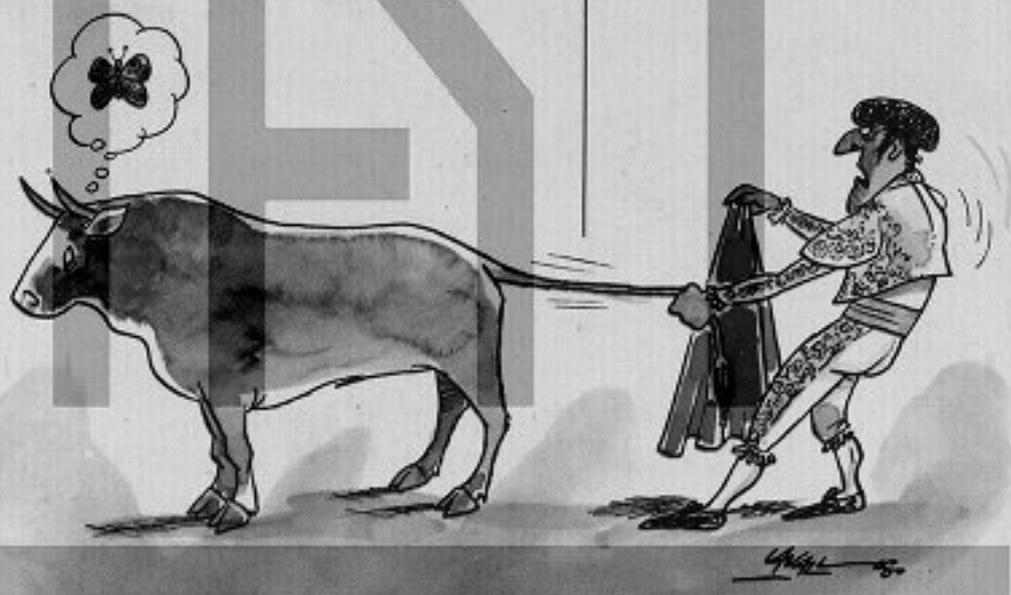
La corrida di Saint Marie è così, alla rovescia, con tori che non hanno nessun desiderio di toreadare, come il celebre Gelsomino di Walt Disney. Stupenda.

Ma il quadrato con l'acqua dentro? Serve, ci spiegano, nel caso il toro o presunto tale si scuota all'improvviso e decida di fare il toro vero; il torero, che solo poche volte ha una vera esperienza di corride ed è quasi sempre un dilettante, se se la vede brutta salta dentro il quadrato e lì sta tranquillo, perché i tori non hanno simpatia per l'acqua. Serve soprattutto nelle caotiche divertentissime corride collettive, quando nell'arena ci sono due o tre torelli già abbastanza vivaci e una quantità di toreri d'occasione, scesi direttamente dalle gradinate, semplici spettatori desiderosi di gustare qualche istante di fasulla taumachia: in simili contingenze non è impossibile che qualche toro si scaldi un po' più del dovuto, e allora il ricorso alla piccola oasi d'acqua può apparire molto utile a più d'uno degli improvvisati Dominguin.

Succede, la sera in cui assisto anche io, che la corrida alla rovescia compia un inatteso capovolgimento. Un toro sente repentinamente il richiamo del sangue, *noblesse oblige*, e tende a fare il toro vero; il torero stabilisce che non è più il caso di far tanto lo spiritoso e salta dentro il quadrato: clamoroso, il toro non rivela la minima soggezione per l'acqua e salta dentro anch'esso, determinando un nuovo fulmineo scatto del torero, che questa volta schizza come un fulmine fuori del quadrato e guadagna alla svelta lo steccato di recinzione.

E l'incredibile continua. Il toro mostra di trovarsi benissimo con l'acqua ai garretti e non manifesta alcuna intenzione di spostarsi; difende con cocciuta testardaggine l'umida posizione, abbozzando cariche autentiche contro tutti quelli che si avvicinano per tentare di sloggiarlo; e non si scompone affatto nemmeno quando entra nell'arena una mucca di belle fattezze, con tanto di campanaccio alla gola, appositamente inviata dai competenti organizzatori perché pare che a simile richiamo i tori di Camargue non resistano mai.

E veramente un fatto nuovo, entusiasmante. Mi sembra di sentire i suoi colleghi tori, che dal recinto commentano, guardandolo severamente: «E un invertito!», e scuotono il testone cornuto in segno di totale disapprovazione. Invece meriterebbe di essere decorato sul campo, simbolo validissimo della forza di carattere e dell'anticonformismo. L'arena si svuota di pubblico, a tarda sera, e quello è ancora lì dentro, inamovibile, orgoglioso, relativamente anfibio.



Inverness, Scozia settentrionale, già cominciato l'autunno. Arrivo preparato al freddo, ai cieli grigi, a paesaggi stillanti malinconia. Trovo un sole pallido ma dolce, la temperatura ideale del né caldo né freddo, una regione che sembra dipinta da un poeta innamorato: l'armonioso susseguirsi di colline rosa, un rosa genuino, tiepido, inverosimile, l'erica ricopre tutta la scena con la sua tinta delicata; qualche rilievo si presenta coperto di sempreverdi, ed avvicinandosi si scopre un incredibile torrente dalla limpidissima acqua, in tutto identico ai nostri splendidi torrentelli alpini, che scende a precipizio per terminare la sua corsa nel mare: da darsi dei pizzichi per eliminare il sospetto del miraggio.

In questo sogno, la straordinaria realtà delle strade monoposto. Non ci si crede, se non vi si passa sopra: una carreggiata di due metri-due metri e mezzo, sulla quale è assolutamente impossibile che due veicoli procedenti in opposte direzioni si incrocino, perché proprio non possono entrarci tutti e due. E niente senso unico, sia chiaro, sono tutti collettori a doppio senso di marcia. Il traffico qui è molto rarefatto, è vero, ma come si fa se due mezzi si incontrano muso a muso?

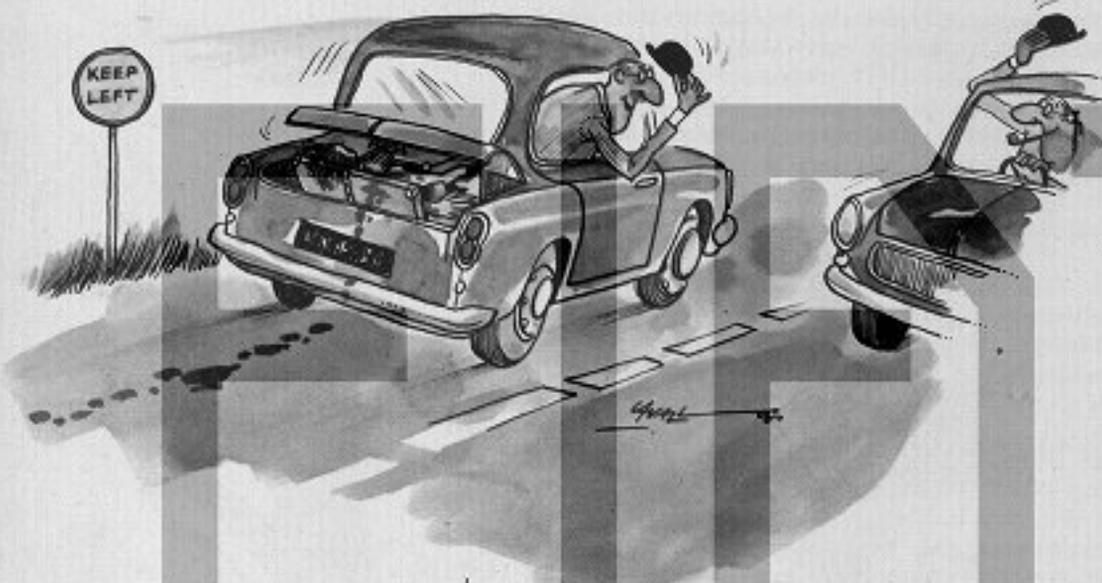
Lo imparo subito, al volante della nuova vettura che sono stato invitato a provare, trovandomi proprio nella difficile situazione appena superata una curva cieca, ecco a pochi metri un'altra macchina che viene contro la mia. E adesso? Non c'è traccia di problema. Ci fermiamo tutti e due, poi il conducente di quella innesta tranquillamente la retromarcia e torna placido fino al più vicino di quei piccoli slarghi, che marciando avevo notato dilatate il piccolo budello d'asfalto ogni 800-1.000 metri; si mette di lato, attende che io sfilo davanti, mi sorride cordiale, e riprende a procedere nella primitiva direzione sulla stradina ormai sgombra. Era lui il più vicino alla piazzola di sorpasso, toccava a lui retrocedere, è stata la cosa più normale e logica del mondo. Non esistono leggi in materia, ma non c'è chi faccia eccezione alla tacita regola; la osserverò fedelmente anche io, con la massima naturalezza, non conoscendo mai né impazienza né il desiderio di fare il furbo o il prepotente. Una mentalità e un ritmo che si sposano subito.

Stradine monoposto come scheletro di un paese tutto rosa, conducenti calmissimi che si sorridono e si scambiano cortesie (in privato magari tagliano le mogli a fettine e le impacchettano in qualche valigia, ma nel

traffico sono di una correttezza e una gentilezza impressionanti). Al limite della fantasia pura, certo; ma realtà autentica, incontestabile. Appare perfettamente intonato e normale, a sera, anche lo stagionato ex-ufficiale dalla faccia rubiconda e i baffoni sale e pepe, che in corretto gonnellino e calzettini saltella come un folletto (balla, dicono gli intenditori) fra due spade incrociate a terra, punta e tacco, tacco e punta, al suono ammalante delle cornamuse; e proprio non si capisce come, in quel fittissimo intrecciarsi di frenetici passetti, le gambe pelose non gli si ingarbugolino in un modo inestricabile.

Chiudo il *taquino*, scrignetto del meglio offerto dal mio mestiere (e sono tanti, ancora, i gioielli che si potrebbero mettere in mostra). Ho scritto volta a volta che è un mestiere difficile, un mestiere faticoso, un mestiere pericoloso. Confermo tutto. Ma lo vogliamo dire, in piena sincerità, che è anche un mestiere vario, un mestiere movimentato, un mestiere piacevole? Tanto vero che, potendo ricominciare e scegliere, tornerei a fare il giornalista. Lo giuro.

C. M.



LA PARTECIPAZIONE DELLA LANCIA AL 17° SALONE DELLA TECNICA



Si è tenuto a Torino, dal 21 settembre al 3 ottobre, il 17° Salone della Tecnica. Alla grande rassegna la Lancia ha partecipato con gruppi meccanici completi e con fusioni di vari particolari costruttivi di vetture e veicoli industriali tra i quali il motore Flavia ad iniezione, il cambio-propulsore Flavia-Fulvia, nonché il gruppo dei due assi motori in tandem del veicolo Esagamma E.

Dei due primi gruppi sono ben note le caratteristiche di originalità di progettazione, di compattezza, di elevata raffinatezza costruttiva che ne hanno fatto, per unanime giudizio dei tecnici, della stampa e dei clienti, uno dei più armonici e funzionali gruppi moto-propulsori della attuale costruzione automobilistica mondiale.

Caratteristiche interessanti del gruppo dei due assi motori dell'Esagamma E sono principalmente il differenziale ripartitore tra i due assi con comando per il bloccaggio, nonché il particolare tipo di sospensione con balestre a bilanciere per il molleggio, per la ripartizione dei carichi e per la reazione agli sforzi trasversali, e con sei aste snodate per gli sforzi di trazione e di frenata. Altra particolarità è il dislivello massimo tra i due assi (360 mm) che rende il veicolo particolarmente adatto per uso in cave, cantieri ed altri impieghi simili.

Per quanto riguarda le fusioni di

pezzi costruttivi, esse provengono tutte dalla fonderia dello stabilimento Lancia di Bolzano, la quale produce ghisa di qualità. I tecnici della fonderia Lancia hanno sviluppato, in particolare, ghise a grafite sferoidale con le quali vengono praticamente sostituiti l'acciaio fuso, la ghisa malleabile ed in molti casi anche l'acciaio stampato.

La presenza della Lancia al Salone

della Tecnica ha voluto rappresentare una conferma di una vitalità progettuale e costruttiva che continua a sviluppare dialetticamente una gloriosa tradizione nel campo automobilistico e meccanico in genere, alla continua ricerca di nuove tecniche che hanno come scopo ultimo il raggiungimento di un sempre più elevato livello qualitativo dei prodotti.



In alto: Il Direttore Generale della Lancia prof. Guido Calblani illustra al Ministro dei Trasporti, Onorevole Oscar Luigi Scalfaro, la produzione Lancia esposta al Salone della Tecnica. Sopra: Un'immagine dello Stand Lancia alla rassegna torinese.

LA RISCALDOSA



di GIANNI MARIN

DELLE "CHAUFFEUSES"

«Fra i piaceri moderni, non v'è uno che sorpassi o uguagli quello di un viaggio in automobile.

Nel veicolo nostro, obbediente a noi soltanto, che ci conduce soltanto dove il nostro capriccio vuole, il bisogno di libertà che è in noi diventa certezza di libertà...».

Sino a poco tempo fa, per qualsiasi giornale che riservasse spazio alla particolare rubrica « dei giochi, dei rebus, dei pasatempi, delle barzellette », era d'obbligo dedicare qualche vignetta alla donna che guida. Erano per lo più battute che tendevano a rappresentare la donna automobilista come una guidatrice svagata e maldestra. Oggi queste barzellette non hanno più credito e — diciamo francamente — non fanno più ridere nessuno; stanno scomparendo, schiacciate dalla esplosione della motorizzazione del sesso debole.

Quando è cominciato il « boom » dell'automobilismo femminile? A giudicare dalle 890.000 patenti femminili registrate alla fine del 1964, ed al traguardo del milione raggiunto alla fine del 1966 (in confronto alle 419.000 del 1963) il fenomeno è recentissimo, e non accenna a recessioni. Le radici di questo fenomeno, però, affondano assai profondamente nel tempo: le « pioniere » dell'automobile risalgono addirittura ai primi anni del secolo. Sessantanni fa, mademoiselle Pohlen, guidando per Parigi il suo taxi, rinunciava infatti alla prerogativa femminile di affidarsi all'autista. Autista lei stessa, trasportava da un punto all'altro della metropoli francese anche gli uomini. Già negli « anni venti », nessun giornale poteva ignorare le prime prodezze di quelle che venivano chiamate « Chauffeuses ». Il termine francese ha una sua ragione d'essere: infatti, a parte la già citata mademoiselle Pohlen, in Francia fin dal 1925 (quando già circolavano 575.000 automobili, contro le 100.000 esistenti in Italia) vi erano quattromila donne in possesso di patente di guida. Sempre nel 1925, la duchessa D'Uzés fondò addirittura un club delle automobiliste.

Proprio in Francia ebbe luogo, nell'ottobre del 1925, la prima grande gara automobilistica femminile (su scala più ridotta, però, sette « chauffeuses » avevano già gareggiato nel 1908 sulla famosa pista di Brockland, in Gran Bretagna, e miss Muriel Thompson, su Austin, si era laureata campionessa del volante). La corsa Parigi-Le Baule, sulla distanza di 466 chilometri da percorrere in due tappe, veniva così commentata da « L'Auto Italiana »: « Il femminismo, almeno in Francia, ha compiuto una nuova tappa... a quaranta chi-

lometri all'ora! ». Alla gara si erano iscritte trentadue automobiliste: ne presero il via ventiquattro, che condussero la gara con una regolarità che impressionò l'incredulo pubblico maschile. Tutte le concorrenti infatti giunsero al traguardo e la signorina Elena Beauger vinse la gara alla buona media di quaranta chilometri all'ora.

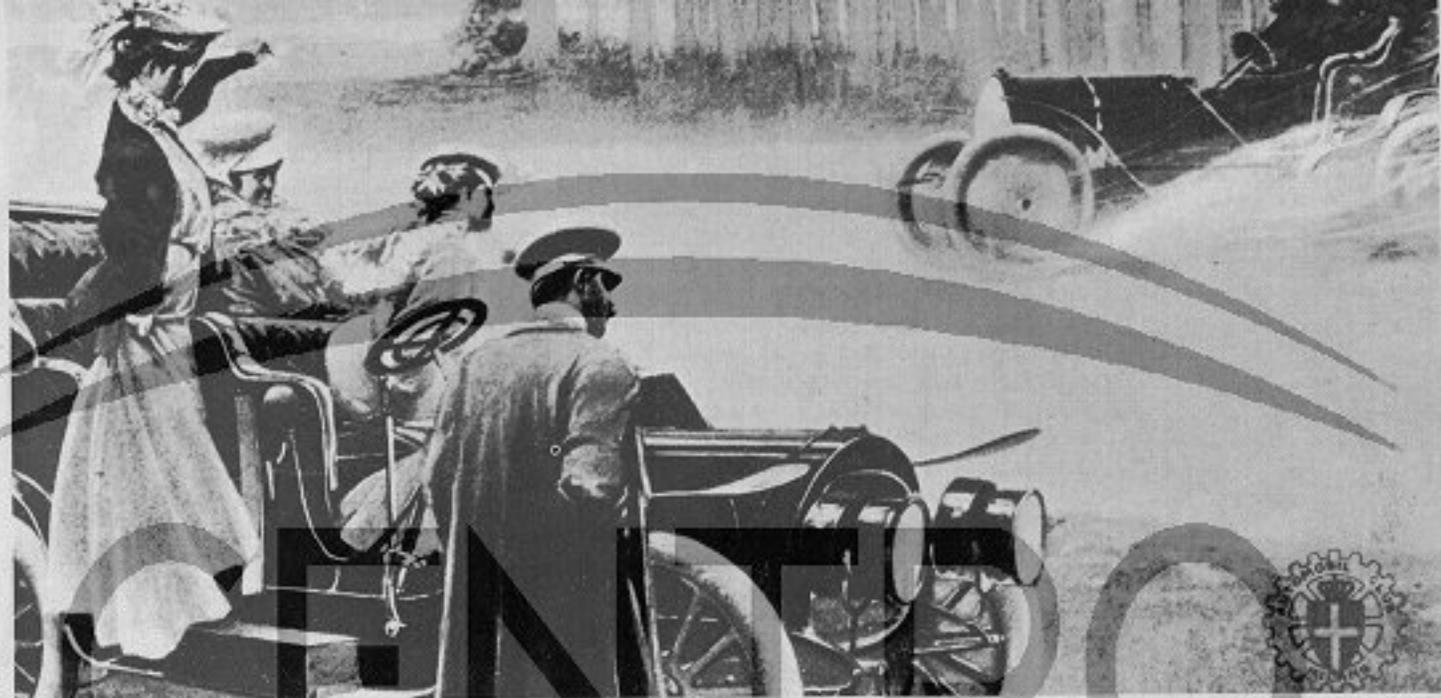
Partecipare ad una gara automobilistica, porsi in primo piano nella cronaca, era — per le antenate delle moderne automobiliste — un modo di affermare le capacità della donna in un campo che pareva riservato quasi esclusivamente all'altro sesso. Quel che accadde nel 1925, e nell'anno seguente, è sintomatico in proposito. Proprio all'inizio del 1925, nel gennaio, nel Concorso internazionale di Montecarlo si metteva in luce la signorina Mertens, che a bordo di una potente Lancia « Lambda » si aggiudicava il secondo posto assoluto.

Anche le guidatrici italiane non rimanevano in secondo piano. Nel febbraio del 1925, la signora Valeria Mattioli vinceva superbamente il trofeo della « categoria signore » nel Premio Romano del Turismo, svoltosi in due tappe. Ma l'impresa più bella la compì una giovane e graziosa automobilista (così almeno dicono le cronache del tempo), la signorina Gilda Colli di Monza, che a bordo di una Salmson « Gran Sport 1100 », vinceva la gara di regolarità dell'Auto Moto Club di Monza, aggiudicandosi il titolo di campione sociale.

Pochi mesi dopo, sulla pista di Monza, iscriveva il suo nome tra quelli dei campioni dell'automobilismo, la « animosa sport-woman » miss Violet Cordery. A bordo di una Invicta sei cilindri, la Cordery si cimentò nel tentativo di conquistare il record dei quarantamila chilometri. Il primo tentativo, all'inizio del marzo 1926, fu però sul punto di trasformarsi in una catastrofe. Ecco cosa scrisse un giornalista presente all'impresa: « Il tentativo è stato bruscamente interrotto dopo 1851 giri: verso le ore 2, la macchina è uscita di pista, rovesciandosi, a causa dell'assopimento del pilota ». La media, dopo 8329 chilometri percorsi, fu di 93,422 chilometri all'ora. La bella Violet, rimasta leggermente ferita, fece riparare i danni della sua vettura e una settimana dopo riprese il via. Questa volta i risultati furono ottimi: « In undici giorni e quindici ore di marcia, l'Invicta ha percorso 25.000 chilometri, a 89,500 chilometri all'ora di media, stabilendo trentatré records mondiali ». Così scrissero i giornali, che pubblicarono con grande rilievo le foto di Violet Cordery: alternatasi con altri piloti alla guida durante il massacrante percorso, la Cordery volle però essere al volante all'arrivo, il 21 marzo alle ore 15.

L'impresa della Cordery fu uno squillo di guerra per le automobiliste dell'epoca. Nel





In questo manifesto, stampato nel 1905 dall'Automobile Club di Milano, donna e automobile vanno già d'accordo ma il volante è ancora prerogativa dell'uomo.

La donna scopre non soltanto le gioie ma anche le noie dell'automobile.

giugno 1926, Donna Maria D'Avanzo, su Mercedes, conquistava il terzo posto nella categoria 2000, nella Terza Coppa della Perugina. Qualche giorno dopo, a Caserta, Gina Conti, su Fiat « 509 », si aggiudicava il terzo posto nel chilometro lanciato: media 75,310 chilometri all'ora.

Si giunse così, sull'ala di queste affermazioni, al Campionato italiano femminile, in programma a Camaiore per il 19 settembre. Gli organizzatori non avevano però fatto i conti con il tempo, anzi con il maltempo. Il giorno della gara, un vero e proprio nubifragio si scatenò sul percorso. Con le automobili d'allora, arrischiarsi al via sarebbe stata una follia. Una per una, le concorrenti si ritirarono. Ci fu, però, chi non volle cedere: la graziosa monzese Gilda Colli, già vincitrice l'anno precedente della gara di Monza.

Nonostante i pareri contrari, la Colli partì e scomparve agli occhi dei presenti in mezzo al nubifragio. Fu un percorso drammatico: per ben quattro volte i pneumatici della vettura scoppiarono e furono cambiati sotto la pioggia torrenziale. Ma la ostinata campionessa non cedette e arrivò al traguardo.

Gli articolisti dell'epoca, prendono così lo spunto da questi successi, per augurarsi « una maggiore presenza dell'eterno femminile » alle manifestazioni automobilistiche. I tempi, come si vede, stavano maturando, per l'automobilismo femminile. Di questo stato d'animo si faceva eco anche la più nota scrittrice dell'epoca, Ada Negri, la quale scriveva: « Fra i piaceri moderni, non v'è uno che sorpassi o uguagli quello di un viaggio in automobile. Nel veicolo nostro, obbediente a noi soltanto, che ci conduce soltanto dove il

nostro capriccio vuole, il bisogno di libertà che è in noi diventa certezza di libertà... ».

Spigolare tra le cronache dell'automobilismo femminile di oltre quarant'anni fa (quarantadue per l'esattezza, in quanto ci riferiamo al 1925, che sembra anche oggi essere l'anno « clou » per la donna al volante), è molto utile per riuscire a capire quel che sta succedendo oggi, cioè il fenomeno della donna guidatrice diventato fenomeno di massa. Dal Belgio, e precisamente dal Convento di Siessen, giunse la notizia più curiosa dell'anno. Una suora del convento aveva superato brillantemente gli esami e aveva preso la patente di guida: era la prima « sorella » al volante. Scrissero i giornali che « invece che in serpa al carretto, la giovane suora ora va a fare le provviste per il convento al vo-



lante di un rombante automezzo ». Altra notizia sensazionale doveva però arrivare dal lontano Giappone: i giornali italiani riportarono scandalizzati, che « la Compagnia dei Trasporti di Tokio, ha stabilito che i suoi autobus siano guidati esclusivamente da donne ». Il perché di questa decisione rimane ancora oggi ignoto. Commenta un giornalista di allora « che la fragile e gentile femminilità delle madame Butterfly nascondesse la stoffa del rude

guidatore di autobus, proprio non lo supponevamo ».

Nel 1967 nessuno si meraviglierebbe, se vedesse una donna al volante di un autobus. Sino a poco tempo fa, come abbiamo detto, si diceva: la donna guida male, la donna si emoziona facilmente, fa spegnere il motore con partenze brusche, blocca il traffico e via dicendo. Non è più così.

Lasciati da parte tutti i luoghi comuni fondati su una pretesa inferiorità della donna automobilista, si guarda a questo fenomeno nuovo, almeno per il nostro Paese, con grande interesse. Ciò è logico, dato che il milione di patenti rilasciato alle donne, rappresenta grosso modo, circa il venti per cento degli italiani abilitati alla guida.

Una recente indagine ha stabilito che il novanta per cento delle « abilitate » ha ottenuto la patente negli ultimi dieci anni. Tutto ciò ha spinto logicamente l'industria a scoprire la donna, ma non più come passeggera inesperta, bensì come potenziale acquirente, anzi come elemento decisivo nell'acquisto di una nuova vettura.

Ora, se la donna in genere determina quasi sempre l'orientamento di un uomo nella scelta di una vettura, optando per una linea o per un particolare colore, la donna che guida comincia a dare i suoi suggerimenti anche per quanto riguarda la cilindrata e le prestazioni del motore. Di ciò tengono conto i costruttori, che si preoccupano di studiare e costruire automobili che possano piacere anche e soprattutto alle signore. A questo scopo è stato tracciato addirittura un « identikit » della donna automobilista. Sull'argomento esistono due inchieste molto interessanti.

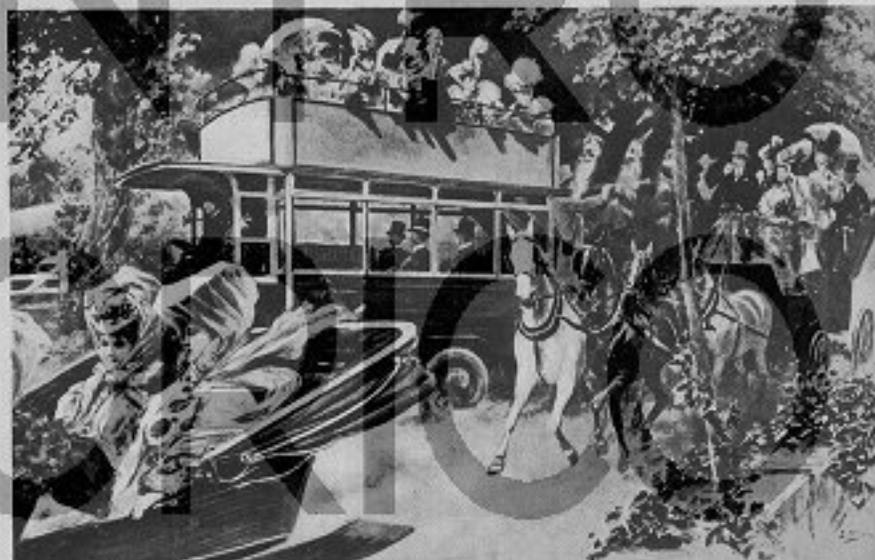
La prima è stata condotta dall'Associazione inglese tra i costruttori d'autovetture per conoscere come deve essere l'automobile ideale per la donna, la seconda è stata portata a termine da una società petrolifera italiana, con lo scopo di tracciare una fisionomia della donna automobilista di casa nostra. Vediamo ora la prima.

Contrariamente a quanto si potrebbe supporre, le donne attribuiscono molta più importanza alla sostanza che all'apparenza. In fatto di automobile, la donna non si dimostra né tenera né frivola. Anzitutto accentra la propria attenzione sulle comodità. La strumentazione, e tutto ciò che

solitamente colpisce la fantasia maschile, la lascia completamente indifferente; anzi, meno strumenti di controllo ci sono e più l'automobile piace al pubblico femminile. La donna preferisce le quattro portiere, e si preoccupa che esse non possano essere aperte facilmente dai bambini; inoltre considera l'ampiezza del bagagliaio un elemento fondamentale.

La donna automobilista, così come è uscita dall'inchiesta inglese, manifesta la propria avversione per i colori forti: il verde vivo, il blu, e soprattutto il rosso intenso. Anche le vetture bicolori e quelle con tappezzerie sgargianti non sono molto gradite alle donne che considerano molto scomoda la disposizione sportiva dei pedali, perché non permette l'uso delle scarpe con tacco alto.

A questo proposito bisogna ricordare che



Al ritorno dal derby: le signore eleganti non disdegnano i « cavalli » dell'autobus a motore.

Salone di Parigi 1906: i segreti del motore a scoppio sono già argomento delle conversazioni femminili.



negli Stati Uniti, cambi automatici, servofreni, servosterzi hanno avuto grande diffusione proprio per alleviare le fatiche della donna, che con i meccanismi complicati non ha mai molta dimestichezza. Molti congegni quindi dovranno essere semplificati anche sulle automobili europee. Non è escluso che fra qualche anno venga completamente rivoluzionato il cambio di una ruota, perché non è pensabile che una donna possa compiere tale operazione nelle attuali condizioni, veramente disagiati.

Vediamo ora l'«identikit» della donna che guida, come è risultato dall'inchiesta condotta in Italia. Nel nostro Paese, il 58 % delle donne usa la vettura per andare al lavoro o per andare a fare le compere; il 25 % la usa come mezzo di trasporto necessario al proprio lavoro e soltanto il 17 % per diporto e divertimento. Sotto il profilo psicologico, risulta che il 61 % delle automobiliste, ritiene che la guida non diminuisca la femminilità e che il successo non dipende dall'automobile che si possiede, mentre gli uomini, dal canto loro, pensano esattamente il contrario.

L'inchiesta ha rivolto alle donne anche questa domanda: «Gli uomini guidano meglio di voi?». Il 17 % ha risposto «sì», il 18,3 % «no», il 57,6 % ha ritenuto che alla guida uomini e donne si equivalgono. Per ciò che concerne la cortesia degli uomini nei confronti della donna automobilista, ecco le risposte: il 3,7 % pensa che l'uomo sia molto cortese, il 44,07 % lo considera «abbastanza cortese», il 38,6 % «poco cortese», l'11,98 % «affatto cortese» e infine l'1,55 % non ha voluto pronunciarsi.

Gli uomini sostengono che le donne non capiscono nulla di tecnica motoristica. L'inchiesta ha smentito anche questo: il 71,7 % delle donne intervistate conosce ad esempio quale è il numero ottanico

La copertina dell'opuscolo che nel 1938 annunciò il secondo raduno internazionale femminile a Cernobbio.



CERNOBBIO

LAGO DI COMO • L'UNIONE ITALIANA AUTOMOBILISTICA •

della benzina adatta alla propria automobile; il 55 % si interessa personalmente a far riparare i guasti della propria automobile e soltanto il 17 % affida l'incarico ad altre persone. Le donne sanno che cos'è la spinterogeno (91,1 %), il 51,7 % sa quale è il tipo di lubrificante consigliato dalla Casa costruttrice della propria automobile, conosce le norme per la piccola manutenzione, le pressioni e il tipo di pneumatici montati sulla vettura, i cambi dell'olio e così via.

La donna automobilista ieri, la donna che guida oggi: una realtà da non sottovalutare, una realtà fatta di competenza e di saggezza. Forse, anche se adesso può sembrare un'utopia, fra quindici-venti anni vi saranno vetture per gli uomini e vetture per le donne, oppure automobili che piaceranno agli uomini ma saranno sempre imposte dalla donna che guida. G.M.

La Regina Margherita di Savoia, grande ammiratrice dell'automobile, fotografata durante un viaggio, allora si chiamava raid, all'inizio del 1905.





IL DIFFICILE MESTIERE DEL TELE CRONISTA

Ogni tanto mi capita di leggere un elogio generico all'ultima trasmissione televisiva di una corsa automobilistica e un rilievo al mio operato personale. Il rilievo riguarda quasi sempre una precisa lacuna, o presunta tale: il fatto di non aver comunicato il tipo di panne di cui questa o quella macchina è stata vittima.

Direi che questo tipo di lacuna mi è abituale e vorrei proprio che mi si insegnasse a colmarla. E mai accaduto che si conosca tutta la verità sui guasti meccanici di una vettura? In sostanza, anche se potessi disporre di un efficiente servizio di informazioni saprei ugualmente i motivi che hanno costretto una macchina a fermarsi ai boxes?

La mia lunga esperienza di corse (20 anni), mi ha insegnato una cosa: che in nessun altro sport come in quello automobilistico è possibile tacere meglio la verità. Sentirei davvero di aver speso bene il mio tempo se riuscissi a convincere gli organizzatori di corse che le informazioni sono un elemento essenziale per chi, come il telecronista, deve raccontare tutto di ciò che vede perché ciò che vede è visto contemporaneamente anche dallo spettatore

di **PIERO CASUCCI**

il quale pretende, a giusta ragione, di sapere quel che accade.

Un anno fa a Le Mans, durante un collegamento serale, il collega Raymond Baxter della BBC si ruppe la testa ad indovinare quali macchine fossero rimaste coinvolte in un incidente accaduto qualche istante prima che la trasmissione avesse inizio. Dal punto di vista spettacolare, l'incidente offriva al regista un eccellente elemento visivo: avvenuto sul rettilineo di Hunaudieres, l'incidente aveva provocato l'incendio delle due macchine che vi erano rimaste coinvolte, ma le fiamme, altissime, si levavano da tre diversi focolai sicché si poteva pensare che le macchine fossero tre. In realtà, una delle due era stata spezzata in due tronconi.

Per quanto si desse da fare, Baxter non riuscì a sapere di quali macchine si trattasse e, tanto meno, in quali condizioni fossero i piloti. Baxter non faceva che augurarsi che nonostante la drammaticità delle immagini nulla fosse accaduto ai due guidatori. Finalmente si decise a segnarsi il passaggio di ciascuna delle vetture rimaste in gara mentre transitavano davanti al suo posto d'osservazione. Per esclusione, arrivò alla fine ad individuare quelle che presumibilmente erano le due tuttora preda delle fiamme, ma nulla poté dire, per tutto il collegamento, circa le conseguenze subite dai piloti. Gli spettatori inglesi si resero conto delle difficoltà in cui si dibatteva il loro telecronista?

Da quando, fra le altre attività che svolgo, mi occupo anche di telecronache, ho cercato di supplire a questa carenza di informazioni con i miei mezzi esclusivi. A Monza, il mio posto microfonicò dovrebbe essere situato all'estrema destra della fila più alta della tribuna stampa, ma un giorno sono riuscito a farlo spostare sul tetto della tribuna principale non soltanto per poter vedere meglio « con i miei occhi » ma anche per stare il più possibile vicino ai cronometristi. Poi avvenne che durante un G.P. d'Italia cadesse un tale acquazzone da costringermi a cercare rifugio entro la loro

tribunetta. Da quel giorno, grazie alla loro gentilezza, faccio parte del rumoroso ed eccitato ambiente dei cronometristi stessi. Mi hanno adottato. Io devo loro tutte le informazioni sulla corsa, limitatamente ai tempi e alle classifiche, ma non sono ancora riuscito, e mi dispiace per i miei censori, a stabilire alcun collegamento con i boxes per sapere in tempo il motivo per cui una macchina è ferma.

Basterebbe un telefono, no?

Nel 1961, quando Trips e 15 spettatori morirono in seguito al noto incidente di cui il tedesco e Jim Clark furono protagonisti, nessun giorno-



lista seppe nulla delle reali proporzioni dell'incidente se non a corsa finita. Il collega che curava la trasmissione televisiva per la Germania Occidentale venne ad un certo punto a cercarmi: « Ti sarei grato, mi disse, se potrai informarti di quanto è accaduto. Fra poco entriamo in trasmissione diretta e vorrei assicurare i genitori di Trips, che quest'oggi si trovano presso i miei, che loro figlio sta bene o, comunque, delle sue condizioni ».

Cercai un telefono e mi misi in contatto con la direzione corsa. « Trips? Sta benissimo. Sta tornando a piedi ai boxes ». Trips, invece, era già morto da un pezzo.

La notizia vera mi giunse soltanto più tardi. Mentre parlavo al microfono, un tecnico della RAI che mi assisteva mi fece un cenno. Allontanai il microfono. « Si dice, mi comunicò, che Trips sia morto e con

lui 15 spettatori ». In una frazione di secondo decisi di tacere completamente la cosa, anzitutto perché la notizia non era ufficiale, in secondo luogo per non allarmare decine di migliaia di famiglie in ascolto. A corsa finita, il telecronista francese mi chiese se avevo dato la notizia. Gli dissi di no. « Perché no, vuoi forse nascondere i morti? », fu la sua risposta.

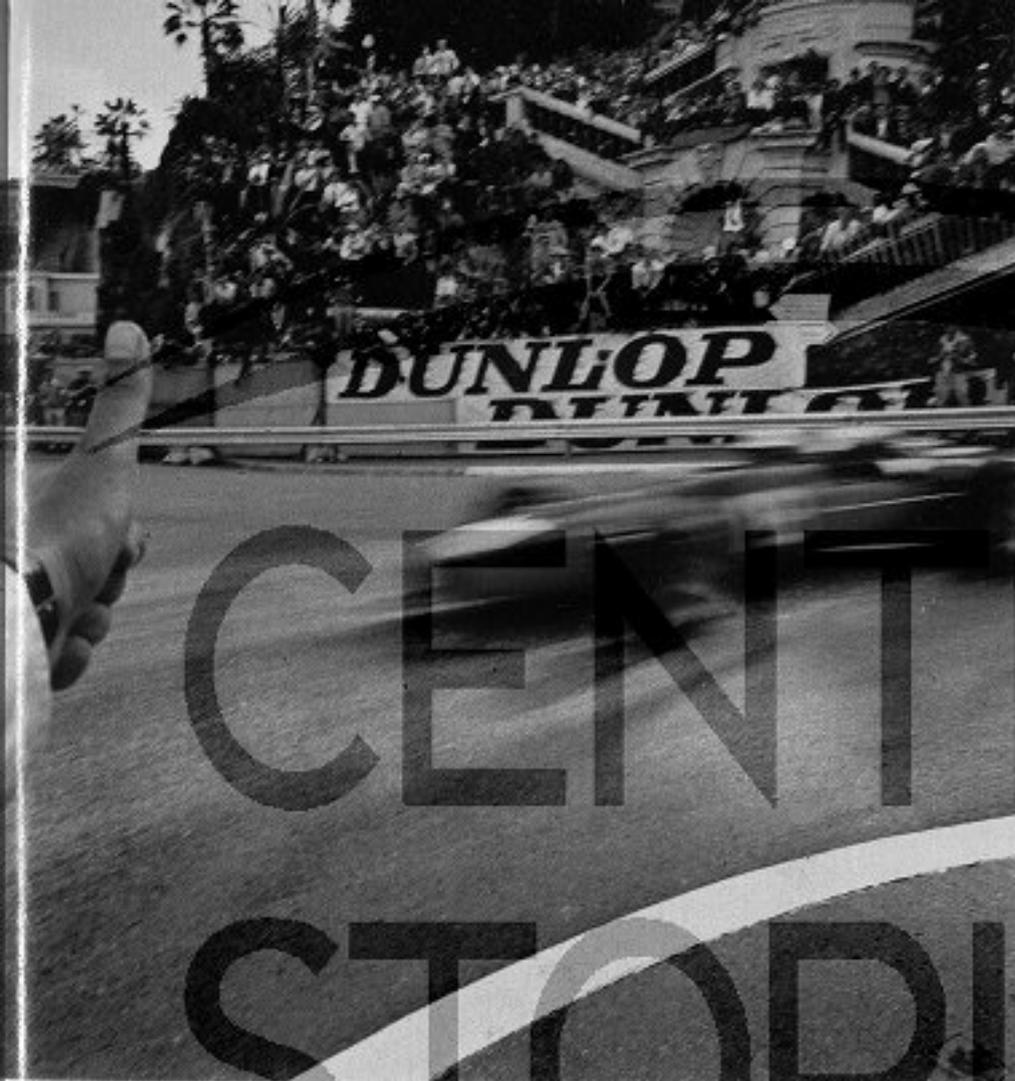
A Montecarlo, quest'anno ho vissuto uno dei momenti più drammatici da quando mi occupo di telecronache. Erano previsti tre collegamenti. Qualche attimo prima che avesse inizio il terzo avvenne l'incidente di Bandini, ma nessuno dei telecronisti (eravamo in 7 e cioè i due belgi, il tedesco occidentale, l'inglese, il francese, il monegasco e me) sapeva quali fossero le condizioni del pilota.

Per me la cosa acquistava una drammaticità particolare. Per certo la macchina che bruciava era la Ferrari n. 18. Che cosa avrei dovuto dire di lì a qualche secondo? La prima immagine fu quella della Ferrari in preda alle fiamme. Cominciai il mio commento dicendo press'a poco così: « Le fiamme che vedete si riferiscono, purtroppo, alla Ferrari di Lorenzo Bandini. L'incidente è avvenuto qualche istante fa e non sappiamo ancora quali siano le condizioni del pilota ».

Poi fu un accavallarsi di notizie contraddittorie, ma l'espressione di coloro che venivano dal luogo dell'incidente non lasciava dubbi. La mia voce era velata dall'emozione. La corsa non mi interessava più e lo dissi. Stentavo a trovare le parole e mi sembrava ridicolo dover dare notizie sull'andamento della gara mentre Lorenzo Bandini stava probabilmente morendo.

Trascorsero altri minuti e finalmente riuscii a sapere qualcosa di certo. Udi il commentatore monegasco, che era accanto a me, dare questa informazione ai suoi ascoltatori: « Nous avons contacté l'hôpital de Monaco. Bandini est grièvement blessé, mais toujours en vie ». Lorenzo Bandini era ancora vivo, ma le sue condizioni, ormai non c'erano dubbi,

Il difficile mestiere



erano disperate. Dopo molto tempo dall'accaduto mi venne passato un comunicato ufficiale, che ancora conservo, in cui era detto testualmente: « à 17 h 09 le n. 18 Bandini heurte la chicane et prende feu. Le pilote est indemne ». Ne diedi notizia ma non potei fare a meno di insinuare i miei dubbi sul fatto che Bandini fosse indenne.

Parecchi anni fa, a Monza, ebbi un'altra triste esperienza. La trasmissione, di cui dovevo assicurare il commento, era prevista per le 15,45. Non più d'un minuto, prima che avesse inizio, mi venne comunicato che nella corsa svoltasi in precedenza erano morti due piloti, Alfredo Tinazzo e Nino Crivellari. Il pensiero di dover fare buon viso a cattivo gioco mi terrorizzò. Letteralmente fui sul punto di fuggire ma, alla fine, riuscii a vincere la mia emozione. La trasmissione cominciò. Il

regista inquadrò a lungo il campo dei partenti ricorrendo a tutti i segreti del mestiere pur di variare le immagini: primi piani, campi lunghi, panoramiche. Andammo avanti così per una buona mezz'ora: si stava tuttora sgomberando la pista delle due macchine incidentate. Fu un tormento per tutti: per i telespettatori che certamente non trovavano alcun motivo di interesse nel vedere sempre le stesse cose, per il regista che non sapeva più cosa inquadrare, per me che non sapevo più cosa dire. Diedi fondo a tutte le mie riserve per « coprire » quella mezz'ora raccontando tutto quanto sapevo sui protagonisti della corsa che avrebbe avuto inizio. Ad un tratto apparve sullo schermo l'autocarro che trasportava le due macchine coinvolte nell'incidente. Fui di nuovo colto dal terrore. Lo dico o no?, mi chiesi.

Dissi semplicemente che le macchine « che vedete ora inquadrare » erano appunto quelle che avevano dato luogo all'incidente nella gara d'apertura della giornata, incidente che provocava un ritardo nell'inizio della corsa che ci proponevano di trasmettere, ma non feci alcuna allusione ai piloti. I numeri di gara, però, erano chiaramente visibili. A Roma, davanti al video, c'era anche la moglie di Tinazzo. Non riuscendo a saper nulla da me telefonò a Monza e seppe l'atroce verità.

Dire o non dire? Questo è il dubbio che mi sconvolge nelle occasioni, purtroppo non rare, in cui accade un incidente. La scelta è lasciata esclusivamente a me. Sono io che, in una frazione di secondo, devo decidere sull'opportunità di dare o no un'informazione.

Ovviamente questa responsabilità si manifesta anche in occasioni più lie-

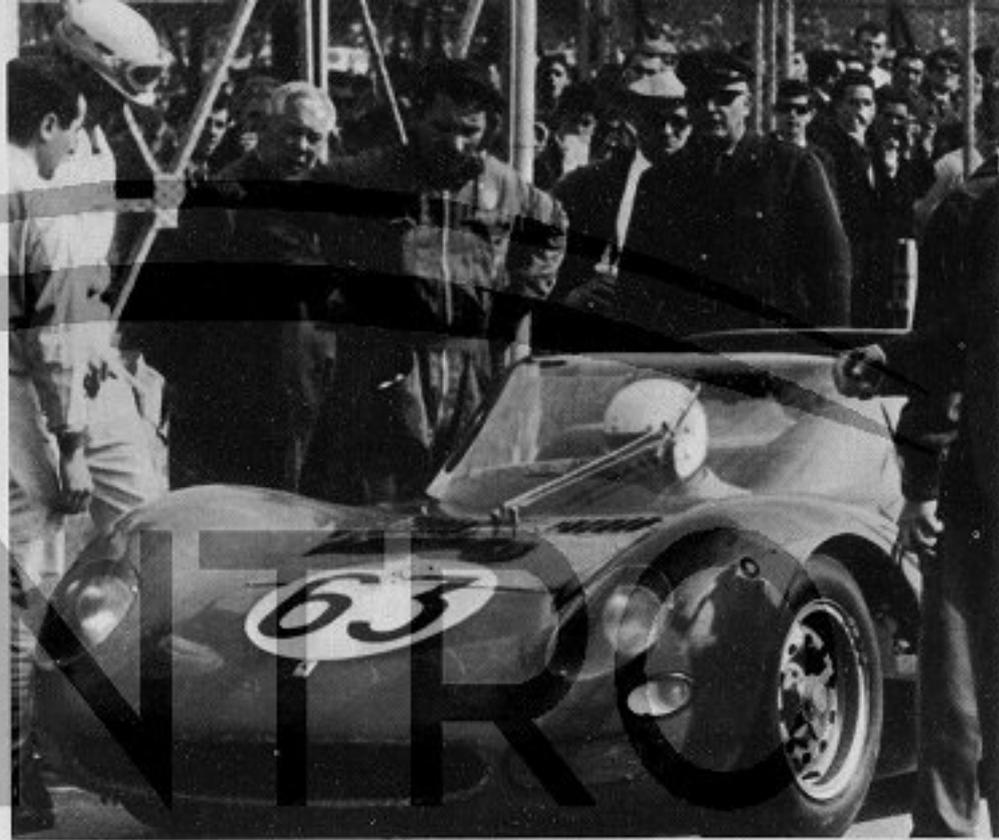
del telecronista

te. I rischi e gli inconvenienti sono gli stessi. Quest'anno, curando una trasmissione motociclistica (specialità che spero di abbandonare presto perché è un campo che mi interessa poco), volli introdurre un elemento nuovo iniziando la trasmissione sulla linea di partenza, con me in campo, accanto ai piloti in procinto di prendere il « via ». In tal senso presi accordi con il regista e con gli organizzatori. Tutti furono d'accordo nel ritenere che la iniziativa poteva risultare interessante in quanto avrebbe consentito ai telespettatori di conoscere le impressioni dei protagonisti della corsa prima che essa avesse inizio.

Iniziammo, dunque, così e tutto andò bene con i primi due piloti (Mike Hailwood e Giacomo Agostini). Mi disposi ad intervistare il terzo protagonista, Pasolini. Feci un mezzo dietro front e dissi: « è la volta ora di Pasolini ». « No, Pasolini non parte », sentii dire. Era il direttore di corsa, che mi seguiva, a darmi questa agghiacciante notizia. Eppure il motociclista cui stavo per rivolgermi inforcava gli occhiali da vista come il centauro riminese. Vi lascio immaginare che cosa sarebbe accaduto se avessi apostrofato quel pilota, un inglese, chiedendogli: « Caro Pasolini, cosa può dirci della corsa che sta per avere inizio? ». Probabilmente avrebbe pensato che ero matto. Lo scambio di persona avrebbe provocato certamente l'ilarità degli ascoltatori e il commento sarcastico del solito censore. Me la cavai per il rotto della cuffia intervistando di rimbalzo il direttore di corsa al quale chiesi il motivo per cui Pasolini non avrebbe preso parte alla corsa. La Benelli, della quale quest'ultimo difendeva i colori, aveva deciso all'ultimissimo minuto di ritirare la moto perché ancora a corto di preparazione.

Ad ogni inizio di stagione mi pongo sempre lo stesso problema: ma chi me lo fa fare? Ho altri interessi. Lo sport, a me, dice più poco.

Eppure, ogni volta, mi rimetto faticosamente in cammino. Mi seduce l'idea del rischio che corro. So che le telecronache di automobilismo



Il difficile mestiere

sono monotone e che il farle non aggiunge nulla alla mia personalità professionale. Ma l'idea che sia lasciata interamente a me la responsabilità di commentare la corsa e quindi, in certo qual modo, di renderla viva mi inebria. E, infatti, un meraviglioso esercizio di self control, di padronanza dei propri nervi, di dominio di se stessi. Ogni tanto, mentre parlo al microfono, mi capita di pensare che ciò che dico viene ascoltato da milioni di persone. È un pensiero che cerco di scacciare subito altrimenti ne rimango sgo-mento. Un tempo ero così preoccupato di far bene, talmente in ansia per le responsabilità che incombono su di me, che non riuscivo a prendere sonno la notte precedente alla telecronaca. Ora è subentrato, per così dire, un certo mestiere, ma direi una falsità se dichiarassi che le telecronache non mi preoccupano più. E sempre un'avventura: può andare bene ma può andare anche malissimo. E poi chi la vuole cotta e chi la vuole cruda. Chi mi accusa di essere freddo, compassato, chi del contrario. Comunque nessuno può togliermi un primato: sono il solo telecronista che non abbia mai avuto un pubblico elogio. Faccio parte di uno spettacolo che non entusiasma, quasi sempre incolore. È raro che una corsa automobilistica sia combattuta sino alla fine. Al contrario, avviene di norma che un pilota prenda decisamente il comando e « se ne vada », come si usa dire in gergo. Non mi resta che parlare di lui, costantemente. Lo spettacolo diventa monotono, me ne rendo conto per primo. D'altra parte la nostra massima è « riferirsi sempre al video ».

Eppoi bisogna ammettere che lo sport automobilistico, per i notevoli impegni sportivi cui la Televisione Italiana è chiamata, non gode da noi dell'entusiasmo che lo contraddistingue altrove. A Monza è raro che si disponga di 5 telecamere. A Le Mans ve ne sono abitualmente 15 di cui una collocata sull'elicottero. Al Nurburgring ve ne sono 17. Lo spettacolo è assicurato. Il commentatore partecipa della flui-

dità delle immagini. Il suo dire è giocoforza più scorrevole, più unitario.

Credo che nessuno si sia mai reso conto delle difficoltà obiettive in cui sono costretto a svolgere il mio lavoro. L'automobilismo è il solo sport che, televisivamente parlando, debba essere costantemente « inventato » perché non c'è quasi mai lotta. Il calciatore che segna un goal compie un'azione unitaria e così il cavallo che ne supera un'altro e taglia il traguardo. Due nuotatori che si disputano accanitamente gli ultimi metri della piscina entusiasmano il pubblico. Il pugilatore che cade sotto i



colpi dell'avversario fa balzare in piedi il telespettatore o suscita la sua commiserazione. Il campo di pallacanestro è sotto gli occhi di chi segue la partita davanti al video, costantemente. Il pilota, a parte il numero che reca sulla fiancata della macchina, fa parte integrante del mezzo che guida, è quasi irriconoscibile. Lo si vede per pochi istanti poi scompare. Ogni volta che riappare occorre dire il suo nome e il numero della macchina. Nell'attimo fuggevole in cui viene inquadrato non fa nulla di trascendentale. Inanella giri su giri. Poi cominciano i sorpassi e il telespettatore non capisce più nulla nonostante i miei sforzi di informarlo sulla posizione di questo o di quel pilota, sui giri che mancano alla fine della gara, sulla media generale della corsa. Per questo sostengo che una corsa automobilistica, più che viverla con me, il tele-

spettatore se la sente raccontare da me.

Tutte le soddisfazioni che traggio da questa mia attività, che tengo a precisare è soltanto marginale rispetto alla mia professione, mi deriva dalla consapevolezza di riuscire a vincere, ogni volta, le mie emozioni, i miei dubbi. Mi sforzo di dare allo sport automobilistico, della corsa, un quadro esatto, privo di colore, un quadro razionale come i mezzi che gli danno vita.

Ogni tanto incontro qualcuno che mi dice: « domenica ti ho sentito da Monza », oppure « da Montecarlo » o « da Le Mans ». E tutto. La mia risposta abituale è: « spero che tu non abbia disdetto l'abbonamento alla televisione ». Ed è una replica sincera, autentica che riflette la mia costante insoddisfazione.

Oltre tutto c'è da considerare che l'ambiente delle corse è quanto di più sfavorevole per svolgere un'attività che richiede molta concentrazione. A Montecarlo, per fare un esempio, il nostro posto microfonico è situato a non più d'un paio di metri dal punto in cui passano le macchine. La corsa dura normalmente circa 3 ore e c'è un baccano d'inferno. Anche se non si è costantemente in collegamento occorre restare sul posto per non perdere le fasi salienti. Spesso mi chiedo che cosa sto dicendo perché non riesco a udire alcuna delle parole che pronuncio e mi capita non di rado di perdere il filo del discorso.

Ma lo spettatore tutto ciò lo sa? Penso che pochi intuiscono il mio dramma. Il pubblico, spesso, è spietato, irragionevole e basta una pappera, un'osservazione errata per farlo ridere e irridere all'indirizzo di chi si arrabatta alla meglio per soddisfare la sua curiosità. Non di rado mi capita di paragonarmi ad un autore teatrale la cui « pièce » sia stata, al suo esordio, sonoramente fischiate e mi immagino di avviarmi verso l'uscita del teatro, quello immenso della TV solo e sconsolato, deciso ad abbandonare per sempre questa pur affascinante attività.

P. C.



LES NOUVELLES

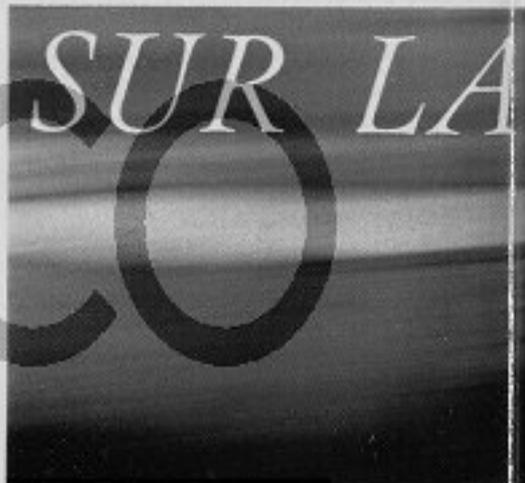
Il existe deux catégories de voitures : d'une part celles qui remplissent admirablement leur rôle de machines à se déplacer dans de bonnes conditions de sécurité, de confort et d'économie; d'autre part celles qui remplissent exactement le même rôle, mais en procurant par elles-mêmes à ceux qui les utilisent — pour autant qu'ils aient la sensibilité nécessaire — une satisfaction que l'on ne trouve pas dans les autres. Ce petit rien indéfinissable se paie souvent très cher et n'a guère de justification rationnelle ou économique. Il est inestimable.

C'est pourquoi, aux yeux du grand public, les Lancia sont des voitures chères, et c'est pourquoi aussi une minorité d'élite continue à les acheter, malgré leur prix.

Cette qualité indéfinissable n'est pas nécessairement une exclusivité de voitures grandes et puissantes. C'est l'expression de l'idéal d'une équipe d'ingénieurs, qui se reflète aussi bien dans une voiture comme la Fulvia que dans la plus imposante des Flaminia. Mais c'est aussi le fruit du souci d'un travail bien fait, qui commence à la planche à dessin et se

termine à chaîne d'assemblage, en animant chaque ouvrier de l'atelier d'usinage, de la section des presses, du hall d'assemblage des carrosseries et de la chaîne de peinture qui contribue à la réalisation de la voiture. Il ne doit pas y avoir beaucoup d'usines dans le monde dans lesquelles le personnel chargé de contrôler la fabrication et la qualité atteigne 20 % des effectifs ouvriers, comme c'est le cas chez le constructeur italien. Aussi lorsqu'on sort des usines de Turin et de Chivasso, on en arrive finalement à se demander comment diable ces voitures réputées chères qui quittent la chaîne d'assemblage peuvent être livrées à un prix aussi bas!

Si, heureusement pour la Lancia, en dépit de la démocratisation de l'automobile, il se trouve toujours une clientèle privilégiée disposée à payer plus cher un objet de qualité, cette clientèle n'est guère disposée à sacrifier les performances à son privilège. Or, les voitures de très grande série deviennent de plus en plus rapides et brillantes. Au cours de ses années d'évolution, la Fulvia a répondu à cette offensive par des augmentations successives de la puissance de son moteur, augmentations dont une partie était prévue dès l'origine — le constructeur étudie toujours un moteur en prévision d'exigences futures, de manière à pouvoir les satisfaire sans bouleversement des ses outillages de base — et dont une partie découle de l'expérience acquise sur la base de dizaines de milliers de voitures construi-



tes. C'est ainsi que, successivement, le moteur 1100 cc. des premières berlines Fulvia est devenu le « 2C », avec deux carburateurs à double corps, que sa cylindrée a été portée à 1216 cc. d'abord pour les Fulvia « sportives », ensuite pour les nouvelles berlines GT, et enfin à 1300 cc. pour les sportives les plus récentes. Et aujourd'hui déjà, la version HF du moteur et ses variantes établies spécialement pour la compétition, fournissent la preuve que le terme de l'évolution est encore loin d'être atteint.

Sachant que j'ai eu l'occasion de conduire à peu près toutes les versions successives de la Fulvia, mon ami Sandro Fiorio m'a demandé de donner franchement mon impression de conducteur sur les dernières versions. Ce faisant, il prenait de gros risques, car il est un fait dont je ne me cache généralement pas : je n'aime pas le comportement des

di PAUL FRERE



FULVIA

CENTRO

ROUTE

STORICO

voitures à roues avant motrices. Mais seuls les imbéciles s'en tiennent généralement à leurs principes sans ouvrir les yeux à l'évidence, et force m'est bien de reconnaître que même en conduite très rapide, il est presque impossible de déceler que les roues motrices de la Fulvia sont à l'avant, si ce n'est que la voiture possède toutes les meilleures qualités de la traction avant, à l'exclusion de presque tous ses défauts. Cela ne m'a jamais paru aussi évident que le jour où, à l'époque du Salon de Genève, je pris, sous une pluie diluvienne, le volant d'un coupé HF 1,3 pour aller l'essayer sur les routes tortueuses des cols de la région, après avoir parcouru une vingtaine de kilomètres d'autoroute.

Ce jour-là, j'ai compris pourquoi, dans les grands rallyes internationaux, il y a presque toujours au moins une Fulvia HF dans les quatre ou cinq premiers, et souvent

même à la toute première place. La précision de trajectoire, la stabilité, le freinage et la maniabilité de cette voiture, dans des conditions atmosphériques détestables, fut une véritable révélation. Ajoutez-y un moteur ardent, répondant instantanément à l'accélérateur, et une boîte bien étagée, à la manoeuvre légère et précise, un siège bien moulant et une visibilité excellente: que faut-il de plus pour se jouer de n'importe quelle difficulté?

Vous me direz que la HF est un cas spécial; que c'est une voiture de compétition plutôt qu'une voiture d'usage et que je l'ai essayée précisément dans les conditions pour lesquelles elle avait été conçue. Certes, sa suspension est étudiée davantage en vue d'obtenir des qualités routières optimales plutôt qu'un confort couillet, et on y a sacrifié l'insonorisation à la légèreté. Son confort est cependant fort acceptable et son

bruit n'a rien d'excessif pour ceux qui aiment la voiture pour elle-même. C'est pourquoi elle peut très bien aussi être une voiture d'usage. Pour ceux dont le but essentiel n'est pas la compétition cependant, le coupé « Rallye 1,3 » ou la Fulvia Sport sont des voitures plus raisonnables, plus équilibrées. Elles ne sacrifient pratiquement rien de la maniabilité et de la sécurité de la HF au profit d'un plus grand confort et leur moteur est brillant, sans que son bruit dépasse un ronronne-

ment qui, pour les amateurs, est plus plaisant que gênant.

La Fulvia Sport, dont la mécanique est rigoureusement identique à celle du coupé « Rallye 1,3 », à l'exception d'une démultiplication différente tenant compte de la meilleure aérodynamique de la carrosserie, démontre d'une manière frappante l'intérêt de formes bien étudiées en vue de la pénétration dans l'air. D'après le constructeur, sa vitesse maximale de 176 km/h est supérieure de 9 km/h à celle du coupé, 9 km/h qui ne coûtent absolument rien, puisqu'ils sont obtenus avec un moteur de puissance rigoureusement identique. La voiture que nous avons chronométrée a d'ailleurs prouvé que la Lancia est plutôt prudente dans ses indications de vitesse maximale, puisque nous avons obtenu comme moyenne de deux essais dans cha-

part peut-être même encore, car une berline offrant la qualité de conception et de finition de la Fulvia est plus rare encore parmi les voitures à quatre places de faible cylindrée que parmi les véhicules d'un caractère sportif, qui servent souvent de deuxième voiture à des personnes fortunées pour qui le prix importe peu. Dans le cas de la berline, la Lancia a encore davantage ménagé l'avenir en ne montant pas directement le moteur 1300 cc., mais en adoptant celui de 1216 cc., qui lui assure déjà des performances l'élevant au-dessus des voitures de cylindrée comparable construites en très grandes séries.

Par rapport aux premières séries de la Fulvia, la berline GT (et déjà d'ailleurs le 2C) a nettement changé de caractère. Une direction plus directe (la même que pour les versions spor-

réalisation m'avait le plus frappé. A ces questions, certaines réponses précises peuvent être données, tandis que d'autres sont bien plus difficiles à concrétiser. Le plus frappant, c'est que voilà des voitures à traction avant, qui n'ont aucune tendance excessive à sous-virer, et qui pourtant ne posent aucun problème si, dans un virage, le conducteur est obligé de couper brusquement les gaz ou même de freiner. Je connais de nombreuses voitures à roues avant motrices qui possèdent l'une de ces deux qualités, mais celles qui les réunissent sont extrêmement rares. Et puis, il y a la direction. Elle serait déjà jugée d'une douceur et d'une précision étonnantes dans une voiture classique. Le fait que ce résultat ait été obtenu dans une voiture où les roues avant sont entraînées et dont plus de 60 % du poids est porté par elles témoigne d'une étude et d'une réalisation qui ne connaît sans doute pas son égale. Et, bien sûr, le conducteur peut même accélérer à fond en première ou en deuxième avec les roues fortement braquées sans que la moindre réaction n'en soit perçue dans le volant. C'est cette étude du train avant et l'équilibre général de la voiture qui masquent la plupart des inconvénients de la traction avant sans en compromettre les qualités, qui n'ont le plus impressionné dans la Fulvia.

Et puis, il y a toute l'impression de qualité qui se dégage de la voiture. Quels que soient les détails dans lesquels on aille fouiller, on n'est jamais déçu. Ce n'est pas parce qu'une pièce ou un organe est normalement caché ou n'est pas vital que sa finition en est négligée. Et, finalement, tout cela se traduit par un fonctionnement harmonieux, précis, qui fait que plus on utilise une Fulvia, plus on l'aime.

Mais mon ami Sandro Fiorio m'a aussi bien recommandé de dire ce que je n'aimais pas dans la Fulvia. Et bien, à part que si j'étais passager arrière dans la berline, j'aimerais bien qu'elle fut 5 centimètres plus longue, j'ai deux critiques à formuler: le volant est trop grand — surtout dans la Fulvia Sport, où l'on est assis un peu plus bas que dans les autres — et j'aimerais que l'essuie-glace ait une deuxième vitesse. Ces critiques ne constituent-elles pas le plus beau compliment qu'on puisse faire à une voiture?

P. F.

que sens, sur une base rigoureusement mesurée, une vitesse de 180 km/h, ce qui, pour un moteur de 1300 cc., d'une parfaite souplesse et d'une docilité impeccable en trafic urbain, est un résultat réellement étonnant. Mais il est incontestable que, pour ceux qui circulent beaucoup en ville, le coupé, qui est plus court et offre un accès à l'intérieur plus commode, a ses avantages.

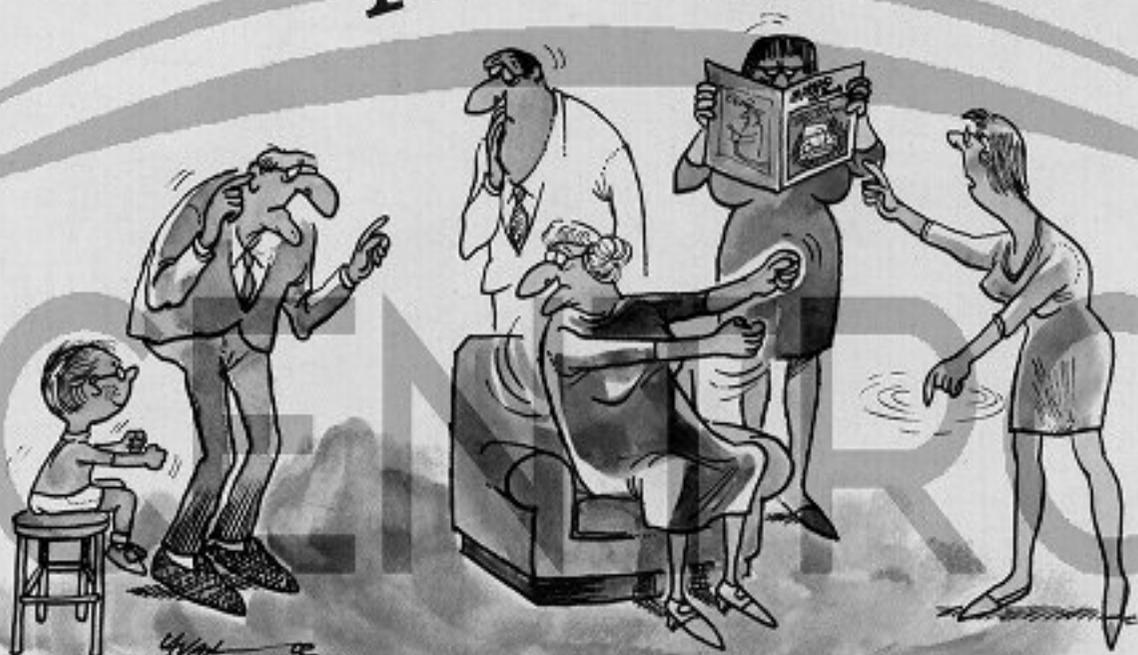
Dans sa catégorie, la berline GT occupe une place à part au même titre que les versions sportives. Plus à

tives) et un moteur ardent, qui ne cherche pas à cacher sa présence, procure à son conducteur presque le même plaisir que celui qu'il trouve à piloter le coupé, surtout depuis qu'il peut obtenir sur cette voiture aussi cette merveilleuse commande de la boîte de vitesses par un levier rigide et précis, qui se manie du bout des doigts.

Après avoir fait connaissance avec les divers modèles Fulvia, j'ai essayé d'analyser pourquoi ils sortent de l'ordinaire et ce qui, dans leur



AUTO



CONFIDENTIAL

di LUCA GOLDONI

Il signore rincasa col consueto fascio di giornali sottobraccio, entra circospetto, raggiunge lo studio, sfila una rivista ripiegata fra i quotidiani e la nasconde sotto una pila di scartoffie.

Forse è Play Boy o Men, forse verrà a leggerseli clandestinamente più tardi: sono cose che capitano nelle migliori famiglie.

Ma poco dopo, preceduto da un grido di esultanza, arriva in camera da pranzo il ragazzino, sventola la rivista, c'è la prova su strada della Camembert! (l'auto di cui si parla da qualche tempo in famiglia, da quando si è deciso di risparmiare alla vecchia vettura il traguardo dei 100 mila chilometri). L'allarme del ragazzino è raccolto in tutta la casa, il signore è smascherato, la rivista che egli voleva centellinarsi golosamente, è un fatto di dominio pubblico e sulle sue pagine si scatena la bagarre: la signora vuol veder subito la pagella; il ragazzino vuol sapere in quanti secondi percorre il chilometro da fermo, il nonno micraginoso ripete: quanti decibel? ditemi com'è la rumorosità interna; la nonna, che soffre di nausea, si preoccupa del coricamento in curva; la figlia grande che fa matematica implora, la clotoide, fatemi leggere il test della clotoide.

Mi chiedo quale squallore accompagnava, tempo fa, l'acquisto di un'automobile: si andava a ritirarla, c'era la novità del primo giretto e poi più nulla. La macchina era soltanto un povero automezzo, un essere inanimato, non se ne parlava, non se ne discuteva, mancavano gli argomenti, non c'era letteratura. Il capofamiglia sfogliava il libretto di manutenzione, tentava di avviare la conversazione: sapete che alesaggio abbiamo? adesso vi dico quanti chilogrammetri ha la coppia massima. Ma i tentativi cadevano nel vuoto, moglie e figli mangiavano annoiati.

In quei tempi l'automobile non era ancora nata, vegetava in una specie di limbo in cui serviva soltanto, al lavoro o allo svago, era uno strumento, non era una cosa viva.

La vera nascita dell'automobile coincide con l'uscita delle riviste specializzate che cominciano a parlare delle macchine così come gli altri rotocalchi parlano dei calciatori o dei cantanti: cioè dicendo tutto, rivelando particolari intimi, vizi segreti, episodi sconosciuti, adulteri, tradimenti.

Un successo strepitoso: la gente scopre improvvisamente che l'automobile non ha soltanto un alesaggio o una coppia massima, ma ha anche un carattere e



va a scuola e supera degli esami e prende dei voti. Leggendo i *confidential* specializzati si impara ad amare ma anche a giudicare severamente la propria automobile, si scopre per esempio che il pomello dei fari è troppo spostato a sinistra, che le alette parasole potrebbero essere imbottite, che i posacenere posteriori sono poco pratici, ma che in compenso la tenuta acqua è buona, la pedaliera è ben disposta, la strumentazione chiaramente leggibile, la prova dello *steering pad* addirittura un trionfo.

Ed è così che si determina la rivoluzione nel rapporto cittadino-automobile: un tempo si poteva prendere una cotta per un tipo di macchina e comprarla a scatola chiusa. Oggi la si esamina freddamente come quando si piglia moglie a quarant'anni; ci si può innamorare lo stesso, è naturale, ma sapendo a cosa si va incontro: per esempio che un giorno potrà anche andarsene per conto suo (in curva).

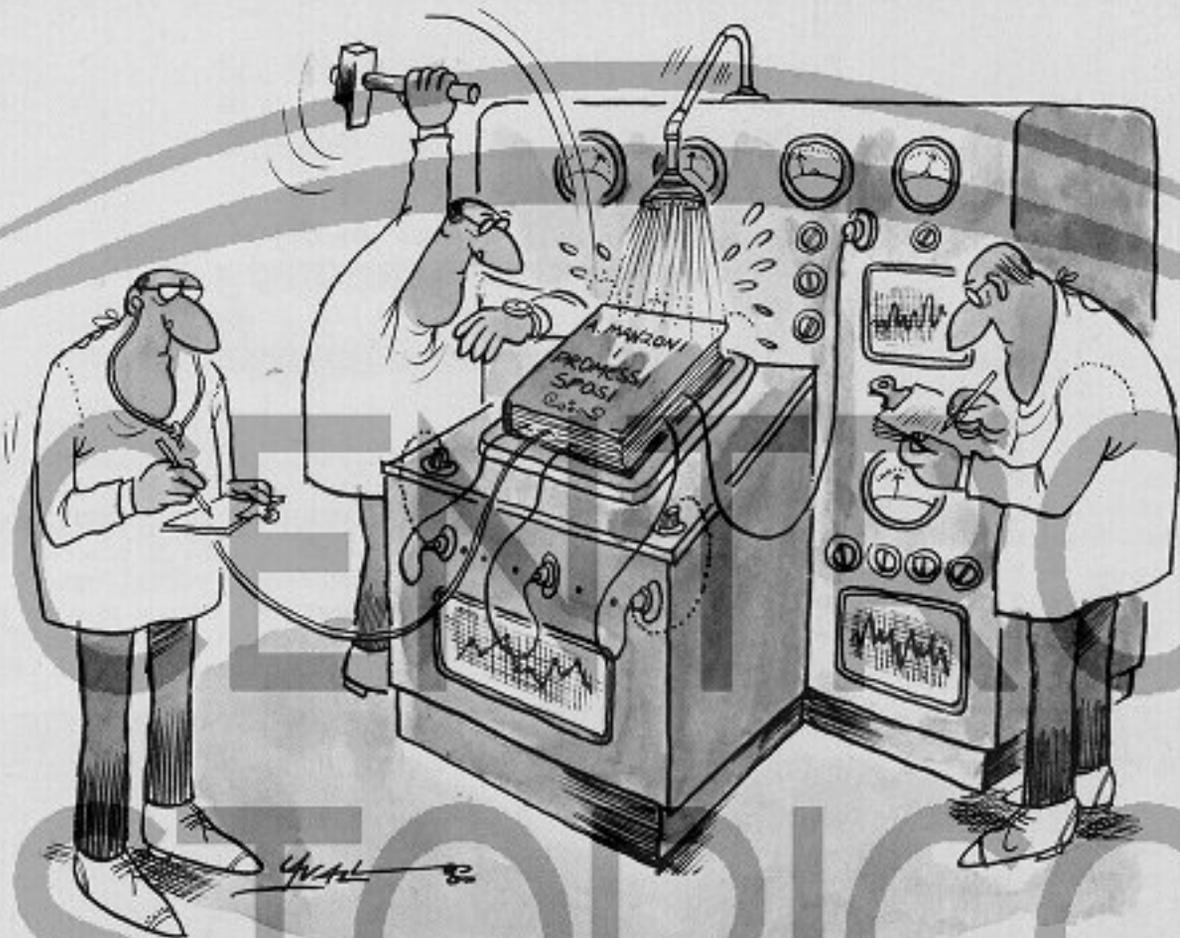
I clienti di oggi mettono spesso alle corde i concessionari: ci sono insospettabili signori che dicono, sarei anche disposto a prenderla, ma, santo cielo, perché fate una frizione così poco progressiva? e poi, la cadenza del tergicristallo: perché solo cinquantadue battute al minuto? Ci sono signore che si sono preparate bene sul test del parcheggio: sì, d'accordo, ma provi a posteggiarla, ci vuole uno sforzo di sei chilogrammi. Ci sono ragazzini che sibilano ai padri: non credergli, il costruttore denuncia un diametro di sterzata di dieci metri, ma nel test è risultato di undici e venti, come fai a entrare in garage?

Un nuovo linguaggio pertinente, asciutto, sta diffondendosi in tutti i ceti, a tutti i livelli d'istruzione: sono ormai lontani i tempi in cui i figli tornavano da scuola dicendo, cos'è la clotoide, una brutta malattia? Anche gli scolari, ora, si sfottono impeccabilmente: la macchina di tuo padre fa la clotoide in tre decimi in più di quella di mio padre. Un nuovo Bertoldo potrebbe rispondere sicuro: com'è lo sterzo? pronto e diretto. E il grado di finitura? appena sufficiente considerando il prezzo della vettura. E la rumorosità? contenuta. E il motore? brioso. E la dota-

Oggi la si esamina freddamente come quando si piglia moglie a quarant'anni.

... non credergli, il costruttore denuncia un diametro di sterzata di dieci metri, ma nel test è risultato di undici e venti,...





Nessuno che abbia ancora pensato di sottoporre un romanzo a tests, a prove empiriche, a esami specifici.

zione di accessori? migliorabile. La ripresa? complessivamente buona, specie con l'uso del cambio. E il comfort di marcia? limitato dalla rigidità del molleggio. E la calandra? a sviluppo orizzontale.

Una cultura tecnica che è destinata ad affinarsi, a raggiungere astrali raffinatezze perché la concorrenza fra le riviste specializzate spingerà inevitabilmente i redattori a inventare nuove prove per offrire ai lettori esami-vettura sempre più completi. Soltanto gli sprovveduti possono pensare che il progresso si arresti allo steering-pad, allo slalom, alla clotoide. Chissà di che nuovi eccitanti tests discuteranno i nostri figli, forse quello dell'ipotenusa, o addirittura del triangolo isoscele o forse, più brutalmente, del « salto di corsia »: a 60 km/ora, frattura dello sterno; a 80 km/ora, commozione cerebrale; a 100 km/ora, trapasso.

Certo, queste riviste che provano tutto, ci rivelano tutto, ci mettono in guardia su tutto, ci stanno viziano pericolosamente: ce ne accorgiamo, per esempio, quando andiamo a comprare un vestito, senza il conforto di una pubblicazione che ne abbia effettuato una prova di durata, o il comportamento sotto smacchiatore, o il test del lucido nei calzoni o del restringimento dopo lavatura. Dobbiamo fidarci del commesso, abbandonati come siamo a noi stessi.

Ma forse lentamente l'esempio delle riviste d'auto farà proseliti e ne nasceranno altre — altrettanto pratiche e documentate — sull'abbigliamento, sugli elettrodomestici, anche sulla produzione letteraria, se vogliamo: perché è vero che già esiste la critica ma è qualcosa di accademico, nessuno che abbia ancora pensato di sottoporre un romanzo a tests, a prove empiriche, a esami specifici.

Un esempio da seguire, dicevo, perché i benefici effetti della stampa automobilistica non si contano. Basti pensare alle noiose sfide cui un tempo dovevamo sottoporci, dopo le estenuanti discussioni a caffè: alzarci, salire in macchina, andare di notte a provare il chilometro lanciato sui viali, quando non era addirittura necessario fare i tornanti della Futa. Ora le sfide avvengono verbalmente e si risolvono in modo agevole: si va a caffè con le riviste che riportano le prove su strada, si confrontano le pagelle e tutto è risolto. Le macchine sono catalogate come francobolli, con i valori a fianco.

Ci sono signori che hanno la media dell'otto e altri che hanno quella del sei. C'è qualcuno che avrebbe tutti sette, se non fosse per un quattro in clotoide: e allora si alza seccato, dice chi se ne frega della clotoide. E s'accorge di odiarla come, tanti anni fa, odiava la trigonometria.

L. G.

CENTRO

di SERGIO FERRAGUTI



COME EUROPA

La Lancia ha presentato alla XXXI Fiera del Levante il « Nuovo Esagamma E », un autocarro pesante nella cui sigla la lettera « E » rappresenta l'iniziale dell'aggettivo « europeo » che costituisce la principale

caratteristica dell'interessante prodotto della Casa torinese. Da qualche tempo questo aggettivo viene usato con sempre maggior frequenza, e spesso a sproposito, per conferire uno spolverino di presti-

gio internazionale ad un determinato prodotto o ad una data merce: nel caso, però, del nuovo autocarro della Lancia il nome « europeo » ha una inconfutabile validità ed una precisa ragion d'essere sulla quale merita soffermarsi brevemente.

In Italia c'è da tempo sul tappeto il progetto di modificare, nel campo dei trasporti su strada, alcune norme vigenti onde adeguarle a quelle



Per il motore dell'Esagamma E
albero a gomito
su sette supporti,
209 CV IGM a 2200 g/l.

La lubrificazione è a filtraggio integrale
(filtro a cartuccia con valvola di sicurezza
e filtro centrifugo in derivazione).
Uno scambiatore di calore
sul circuito di raffreddamento ad acqua
del motore,
con valvola termostatica,
favorisce il raffreddamento dell'olio.

degli altri Paesi della Comunità Europea a formare un unico contesto di disposizioni che elimini le sperequazioni esistenti tra i trasportatori dei vari Paesi.

Con le attuali leggi i nostri trasporti su strada sono notevolmente svantaggiati rispetto a quelli francesi e tedeschi, oltreché quelli spagnoli, che usufruiscono di norme più ampie e moderne.

In Italia, infatti, un autocarro non può superare il peso complessivo

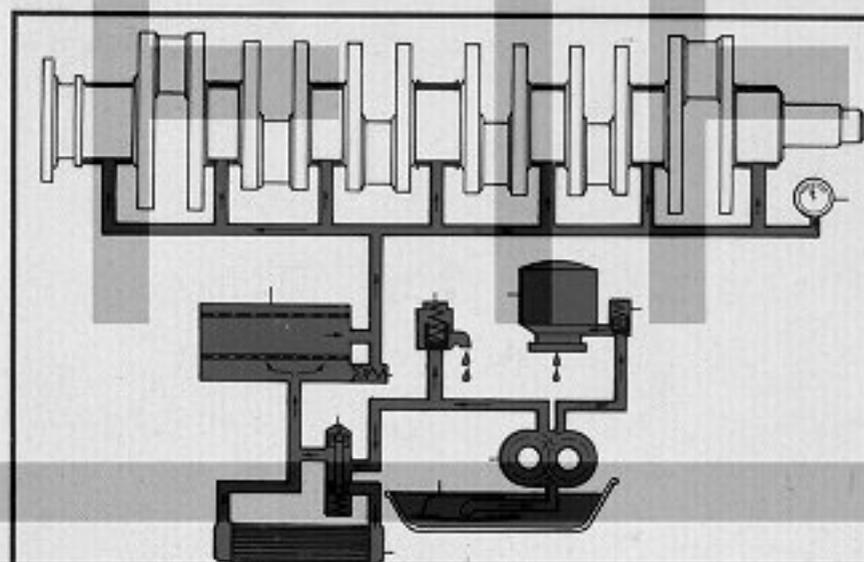
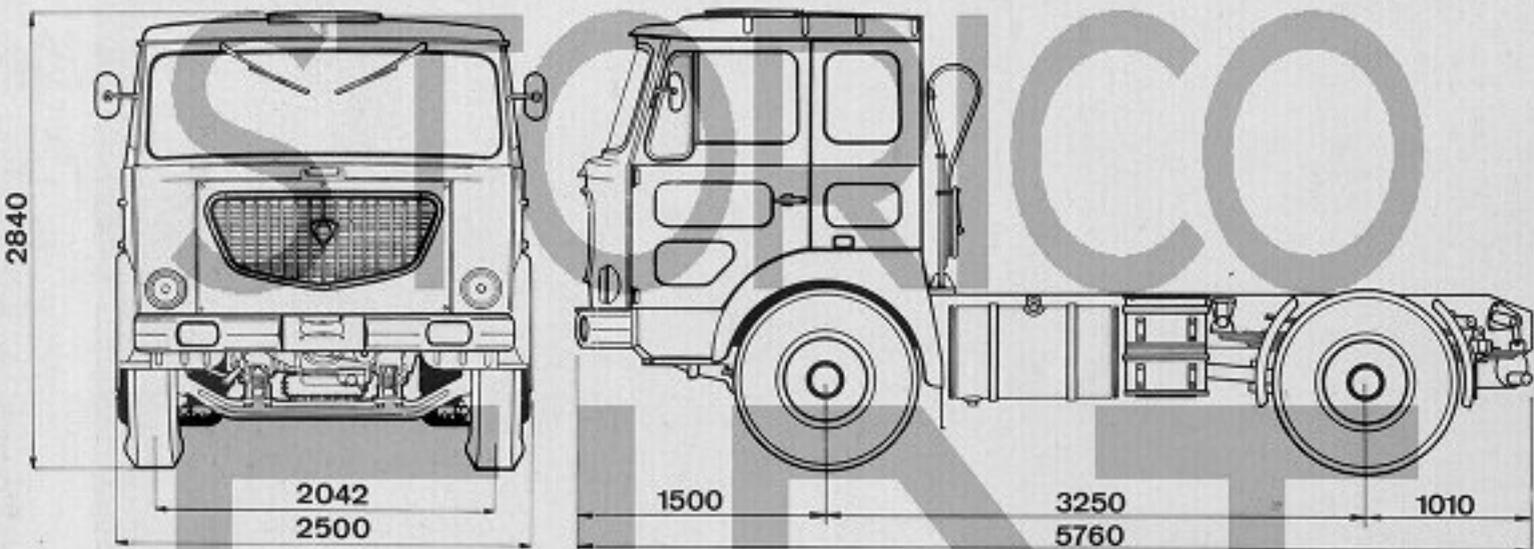
(tara più merce) di 14 tonnellate se è a due assi, e di 18 tonnellate se di assi ne ha tre: altrove invece questi limiti raggiungono rispettivamente le 19 e le 26 tonnellate. C'è quindi per i nostri autocarri un grosso « handicap », che va dai 40 agli 80 quintali, rappresentato dal peso che essi debbono trasportare in meno rispetto ai loro similari concorrenti europei.

Questo « handicap » sarà però presto annullato da nuove disposizioni

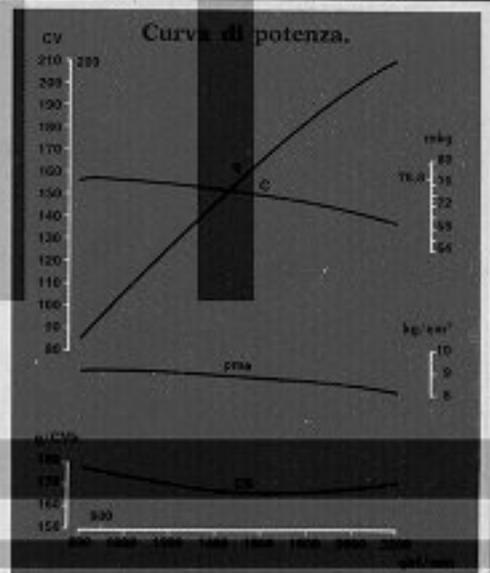
di legge che dovrebbero entrare in vigore entro la fine del corrente anno.

L'aspetto più interessante e veramente « europeo » del « Nuovo Esagamma E » è appunto quello di essere stato progettato e realizzato in modo da adeguarsi fin da ora alle nuove disposizioni che unificheranno i nostri trasporti su strada a quelli degli altri Paesi Europei.

Esso è infatti il primo autocarro italiano in grado di venir collaudato



Schema dell'impianto di lubrificazione.



Il ponte posteriore, portante e in lamiera d'acciaio stampata, contiene i ruotismi del differenziale e della doppia riduzione; il collegamento al telaio è ottenuto mediante molle a balestra semiellittiche. È disponibile un' ampia gamma di rapporti per adeguare le prestazioni del veicolo alle più svariate esigenze d'impiego.

Nella versione a due assi motori, il collegamento degli assi stessi al telaio è ottenuto mediante bracci oscillanti e, inoltre, il differenziale che ripartisce la coppia fra i due assi è bloccabile, con comando a mano.

al massimo delle portate « potenziali » che saranno consentite dalle nuove norme e di essere automaticamente « promosso » ad una portata superiore di 50 quintali, se del tipo a due assi, e di 80 quintali, se a tre assi, il giorno in cui esse entreranno in vigore.

Non può quindi sfuggire ad alcuno l'interesse che questo nuovo autocarro suscita nel campo dei trasporti per questa sua particolarità, soprattutto in funzione della positiva esperienza che ne è stata fatta sulla versione precedente, oltre che per le sue altre caratteristiche di ordine tecnico, funzionale ed estetico. In proposito è sufficiente guardare il « Nuovo Esagamma E », confrontandolo con il precedente, per rendersi conto delle migliorie e delle modifiche che vi sono state apportate. Innanzitutto la sua cabina appare avanzata di circa mezzo metro, è notevolmente più alta rispetto al terreno, e la sua abitabilità interna risulta molto maggiore anche per il conseguente abbassamento del piano-motore. Ciò ha consentito non solo di migliorare la visibilità e di facilitare le manovre in luoghi dove ci sono asperità del terreno, ma ha reso possibile una migliore distribuzione dei pesi con conseguente riduzione del « passo ».

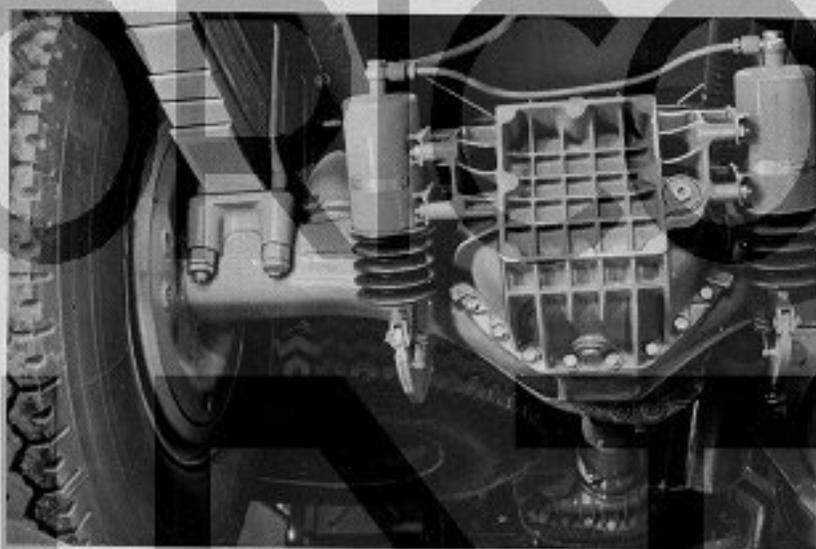
A tale riguardo dobbiamo sottolineare il fatto molto importante che sul « Nuovo Esagamma E » si è riusciti ad aumentare lo spazio carrozzabile non ostante sia stato ridotto il suo « passo » a tutto vantaggio di una migliore manovrabilità.

Per dare una idea più precisa in proposito citeremo alcune cifre: il « Nuovo Esagamma E », al confronto con la precedente versione a due assi cosiddetta « lunga », ha un passo inferiore di 56 cm non ostante che il suo cassone risulti più grande di circa 20 cm; al confronto, invece, con la versione « minore » il suo passo è più corto di 13 cm, ma in compenso il suo spazio carrozzabile è aumentato di quasi 60 cm. È chiaro che queste caratteristiche

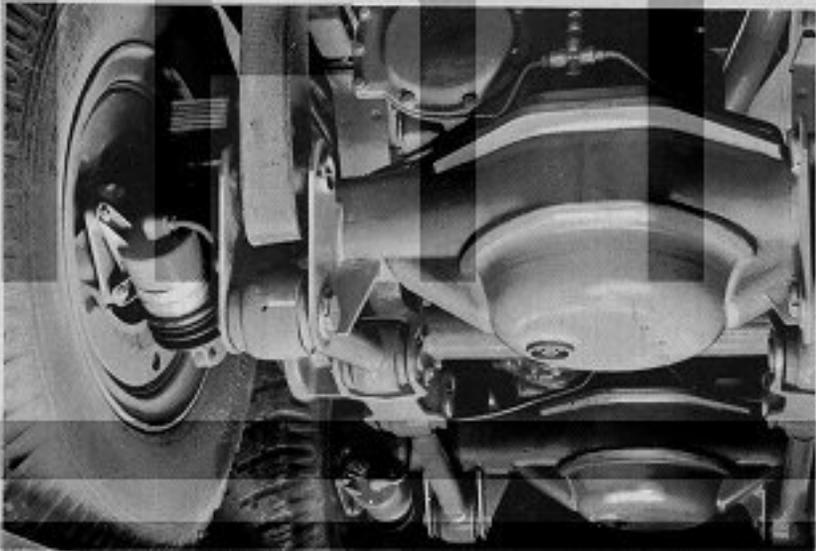
insieme con altre sostanziali migliorie che riguardano la strutturazione del telaio, le sospensioni anteriore e posteriore (rinforzate insieme con le trasmissioni), l'impianto più potente della frenatura ed il leggero incremento ottenuto nella potenza del motore fanno di questo nuovo autocarro un prodotto a cui l'appellativo di « europeo » calza a pennello.

Inoltre, alcuni altri perfezionamenti di dettaglio, ma importanti, quali

quello della ruota di scorta manovrabile da una sola persona per mezzo di un arganetto di sollevamento, la predisposizione in cabina per lo impianto di aria condizionata, i nuovi sedili con sospensioni elastiche ed ammortizzatori, nonché una serie di nuove più accurate finiture conferiscono al « Nuovo Esagamma E » anche quelle doti di prestigio, di accuratezza e di alta funzionalità che sono le caratteristiche essenziali di tutta la produzione Lancia. **S. F.**



Versione ad asse motore unico.

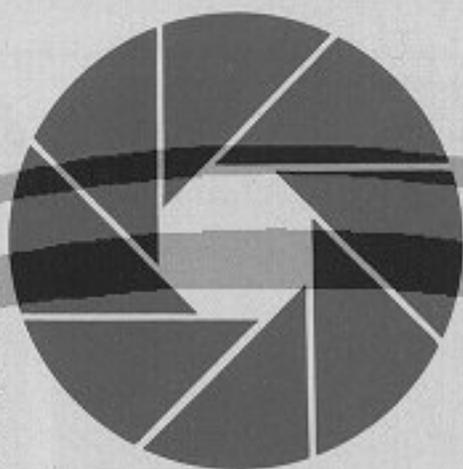


Versione a due assi motori.

LE RAGAZZE DELL'AUTOMOBILE



DELL'AUTOMOBILE
LE RAGAZZE



di SAVERIO CIATTINI

L'automobile senza una donna è un oggetto inanimato, un albero senza foglie, una casa senza fiori, una bocca senza sorriso. Metteteci dentro una giovane donna e i suoi occhi le daranno luce e calore. Sarà umana come una stanza lungamente abitata, tepida e accogliente come un nido, misteriosa e segreta come un'alcova.

C'è bisogno di una donna perché l'automobile perda gli attributi mascholoni che le derivano dalla sua stessa creazione. Soltanto allora diventa femmina, affascinante, desiderabile, piena di tentazioni.

Per ogni nuova automobile che nasce c'è sempre una donna che la porta a battesimo, che la segue nei primi passi, che si trae in disparte solo quando è certa che potrà continuare da sola.

Le automobili che non hanno avuto fortuna, forse non hanno trovato la donna giusta. Chissà che non parlino sconsolatamente di questa cattiva sorte con le compagne di sventura nel buio dei magazzini dove i demolitori le hanno fatte a pezzi come nei romanzacci d'appendice, o all'aperto, nei cimiteri di periferia, umiliate dalla ruggine, mortificate dalla promiscuità, con appena il riscatto di un filo d'erba che si fa strada da uno sportello scardinato per addolcire lo squallore dell'interno.

Alle automobili sbagliate sono mancati certamente il sorriso di una donna, un'occhiata di incoraggiamento, una parola di comprensione.

Una volta sull'asfalto impietoso della strada si sono sentite spaesate e indifese. Tutto era difficile e ostile. Le curve che si paravano davanti improvvisi, gli agguati della pioggia sotto le ruote, le salite che toglievano il respiro al motore, le discese che prendevano sempre di sprovvista i freni.

Così le automobili orfane decidevano di morire. Lungo i margini di una strada, lontano dalle officine per non correre il rischio di essere

frugate dalle manacce nere di un meccanico che si sarebbe ostinato a riportarle in vita.

Forse le ragazze-grissino, tutte occhi e sorriso che tengono a battesimo le automobili non sanno a quali responsabilità vanno incontro quando presentano un nuovo modello. La sua fortuna, il suo successo, dipendono moltissimo da loro. Perché non c'è dubbio: tutte le automobili, anche le più spavalde, le più aggressive, hanno in fondo un'anima tenerissima. Hanno bisogno di essere carezzate, coccolate, vezzeggiate per acquistare sicurezza.

Cosa volete, ce ne sono tante di automobili in giro, tutte invidiose, gelose una dell'altra. Se manca la fiducia in se stesse, se si incrina la certezza di essere la migliore, la più forte, la più veloce, la più bella, le altre sono pronte a fare la parte del leone.

Un mestiere difficile fare da balia all'automobile. Si fa presto a progettare un motore, a costruire un telaio, a disegnare una carrozzeria, a dare un nome, un prezzo a questi sette, otto, novecento chilogrammi di ferro, di gomma, di vetro, di stoffa e di rumore ma poi chi ci pensa a far piacere alla gente questo cocktail di cose una diversa dall'altra? Le ragazze-copertina, le fotomodelle dell'automobile. Già, e vi sembra facile? Ho conosciuto una di queste ragazze, Elsa, ventitre anni, misure perfette, sorriso dolcissimo, grandi occhi ombreggiati da ciglia lunghissime (forse erano finte) una pelle chiara come l'alba d'estate. Riusciva a trasformare uno straccio in un manto d'ermellino.

Sul suo corpo sdutto che conservava ancora l'acerba grazia dell'adolescenza, anche gli abiti più disadorni, acquistavano una naturale eleganza, un fasto, una ricchezza che nessuna stoffa aveva mai posseduto.

Il giorno in cui le chiesero di posare per presentare una splendida vettura sportiva, Elsa fu felicissima. Scelse gli abiti che più si adattavano al

colore della carrozzeria, studiò a lungo la pettinatura, mise una cura particolare nel trucco, e dopo una serie di estenuanti prove allo specchio riuscì a fissare il sorriso più convincente del suo repertorio.

Il fotografo trovò, dopo infiniti sopralluoghi l'ambiente ideale. Un parco favoloso con un giardino all'inglese vellutato d'erba verdissima e sullo sfondo un porticato con statue di marmo.

Le foto furono un disastro. Elsa era bellissima. Una regina. Solo che l'automobile era passata in secondo piano. Una comparsa che faceva da sottofondo, appena accennato, alla modella.

Per Elsa è stata la prima ed ultima esperienza di fotomodella dell'automobile. Dunque, come vedete, non è un gioco facile illustrare una vettura, farla da madrina senza prendere il sopravvento, senza farla diventare un oggetto, un accessorio. Ce ne sono altre — moltissime — forse anche meno belle, meno eleganti, che hanno però la dote istintiva, del tutto naturale, di diventare un elemento complementare e anzi di mettere in evidenza, di far risaltare la macchina che devono imporre al pubblico.

C'è un tipo di donna per ogni vettura. È una regola fissa a cui si possono anche concedere eccezioni ma solo a condizione che siano fatte sulla falsariga del buongusto.

C'è la ragazzina « yè-yè », minigonna, camicetta, faccia ad acqua e sapone che va benissimo per gli spider. Meglio se si tratta di rifacimenti di vecchie auto sportive. In questo caso gli ingredienti, da usare in misura più o meno maggiore, sono questi: aria sbarazzina, pose di-



sinvolte, gambe scoperte quel tanto che basta per non far perdere di vista l'automobile. Altrimenti si ottiene l'effetto contrario. Anche se c'è sempre la prospettiva di un contratto con qualche rivista per uomini.

Al coupé sportivo si addice un altro tipo di donna. Meno bambina, meno lolita, con un po' più di trucco ed un abbigliamento più mascolino. Blue-jeans di velluto a coste, giubbotto di renna, berrettuccio a scacchi, mezzi guanti di filo, aria più decisa.

La berlina seria, elegante, un tantino sopraccigliosa, ha bisogno di un altro tipo di donna. Non deve essere necessariamente una madre di famiglia, che forse guasterebbe, ma deve avere un'aria pacata, soddisfatta. Niente inutili civetterie, niente frivolezze. Una moderata eleganza e la sensazione della donna approdata ad un porto sicuro.

Per la giardinetta, per la vettura da campagna, da mare, da città, da

week-end non è richiesto un tipo particolare. Può essere benissimo la liceale promossa che ha avuto la macchina in regalo, o la mamma giovane che porta i figli a spasso. Quindi le soluzioni sono diverse.

Per la jeep, i suggerimenti sono infiniti. Si va dall'abito disinvolto, pantaloni e pullover, al tailleur importante portato però con noncuranza fino alla più coraggiosa contaminazione. L'abito elegante, se non proprio da mezza sera, che fa pensare ad una decisione improvvisa, ad un programma fatto lì per lì. « Mio marito era uscito con la "GT", così non ho avuto altra scelta ».

Per l'utilitaria, quella che si usa in città per la spesa o al mare, quando il marito ha tenuto per sé la macchina grossa, il discorso è molto più difficile.

La modella deve riuscire a sottintendere con un atteggiamento, con un'aria di distacco, che si tratta della seconda macchina, magari della

terza. Che poi, quando occorra, ci sono le altre, quelle vere. E tutto questo deve farlo però senza umiliare la vetturessa che oltretutto è quella che fa vendita per la grande Casa che stipendia le modelle proprio per questo scopo.

Un mestiere difficile e tanti sacrifici da affrontare. Ve la sentireste, per esempio, in cambio di cinquantamila al giorno, di stare in tre, e magari anche in quattro, dentro il bagagliaio di una vettura che, nella migliore delle ipotesi ha posto per due persone, piuttosto strettine, e dimostrare, con prove e pose che durano ore, che quel bagagliaio è così spazioso da ospitare anche qualche autostoppista?

O di continuare a sorridere, in piedi sullo spider che corre sulla spiaggia mentre gli spruzzi vi rovinano il trucco e vi appiccicano i capelli. E tutto questo ripetuto per delle ore, col sole che picchia sulla testa e una voglia matta di fare un bagno? E guai a incrinare il sorriso felice con una smorfia di noia o di stanchezza. Si dovrebbe cominciare tutto daccapo.

D'accordo che in cambio di tutto questo c'è, oltre ad un grosso assegno (non dimentichiamo però che in molti casi abiti, trucco ed accessori sono a carico della modella),



anche la foto che va sulle prime pagine dei rotocalchi o nei depliant pubblicitari.

D'altronde, per una fotomodella professionista, anche questo fa parte del gioco. Specialmente ora che quasi tutte hanno capito l'importanza di questa specializzazione e, più di loro, le Case che richiedono le loro prestazioni. Al punto che ci sono ormai delle fotomodelle che lavorano esclusivamente per l'automobile. Alcune di queste sono ormai facce note: è una dimostrazione che sono già arrivate, che ce l'hanno fatta a sfondare.

Ci sono delle automobili che sono una sola cosa con la modella che le presenta. Si fa il nome di una macchina e così, ad occhi chiusi, le si colloca accanto una faccia, un sorriso, una maniera di presentare, un corpo.

Ecco la donna giusta per l'automobile giusta. Quella macchina non sarà sbagliata, nascerà e crescerà senza complessi, diventerà adulta ed il volto di donna resterà giovane. Vuol dire che la modella ha saputo « capire » quella automobile. Che in un certo senso le ha voluto bene, che non ha sovrapposto la sua immagine alla sua, che si è tenuta in disparte quel tanto che era necessario.

E Dio sa quanto le sarà costato defilarsi, accettare di viverle in ombra. Le più brave durano anche a lungo. Tre, quattro, cinque anni. In genere non più di questo tempo. L'industria cambia modelli a ritmo continuo. È un « ricambio » che forse diventerà sempre più frenetico. Le facce restano invece le stesse. Cioè invecchiano.

C'erano dei volti, dei sorrisi, degli occhi, che si adattavano alle macchine di due anni fa e che oggi non vanno più bene. C'erano delle facce dai lineamenti marcati, un tantino drammatici, che si intonavano felicemente al taglio spigoloso di certe vetture, specialmente le fuoriserie, che ora sono fuori moda.

Il disegno morbido, dolce di certe carrozzerie di oggi ha bisogno di essere sottolineato da un volto ovale, da una figura sinuosa.

Un volto duro, un corpo un tantino legnoso non si addicono più, sono superati. E aggiornarsi, rinnovarsi, cambiarsi, deve essere tanto difficile. Per fortuna c'è una routine anche in questo mestiere come in tutti gli altri e questa basta a garantire la sopravvivenza per un periodo di tempo maggiore. Chi presenta i modelli d'avanguardia, le macchine « monstre », i « dream cars » deve avere per forza la faccia del giorno. Quella

che si scopre, ripetuta in migliaia di clichés, sulla spiaggia, la sera al night alla moda e che l'anno dopo è diversa. Una faccia alla moda, come le canzoni dell'estate che invecchiano, nello spazio di due mesi, dentro l'urna di vetro dei juke-box. Questa è la moda con la sua febbre, le sue urgenze, la sua crudeltà. E accanto ci sono le facce meno clamorose, meno stimolanti, che durano di più, che resistono al vento del capriccio.

Sono le facce delle fotomodelle che si incontrano ai soliti appuntamenti annuali: il salone di Ginevra, quello di Francoforte, un anno sì e uno no, quelli di Londra, di Parigi e di Torino. È un approdo consueto e ormai familiare. A scadenze fisse, in posti sempre uguali.

È una riscoperta, un incontro, che tutto sommato — non solo perché si tratta di belle ragazze — fa piacere. La pigrizia ha i suoi diritti ed è giusto che siano rispettati.

Dopo le folgoranti rivelazioni di facce « nuove », interessanti, facce che hanno una dimensione diversa da quella di tutti i giorni, è anche giusto riposarsi su lineamenti, su sorrisi che ci ricordano qualcosa, che non costringono a trovare aggettivi nuovi per definirle.

Forse tutto questo è involontariamente un elogio alla pigrizia ma, in fondo è anche una difesa, forse un tantino interessata a chi non ha avuto la fortuna di una faccia alla moda, di un volto fin troppo personalizzato. È anche un elogio alla mediocrità. È il rifiuto dell'amante per la scelta della moglie.

Dunque ora avete capito che le automobili hanno veramente bisogno delle modelle che ci aiutino a capirle, a familiarizzare con loro, a conoscerle, a farle diventare delle cose veramente nostre.

Le ragazze-grissino, tutte occhi e sorriso, che camminano con la loro aria di trampolieri in un mondo di gente con i passi pesanti, sono veramente necessarie all'automobile.

Senza di loro a cosa servirebbe la fatica dei progettisti, dei meccanici, i chilometri macinati dai collaudatori? A nulla, credete. Le automobili resterebbero dentro i magazzini, silenziose, indispettite, ingrignite e la gente non saprebbe più cosa farne delle cambiali.

Invece per fortuna ci sono loro, col loro sorriso, con i loro passetti da trampolieri e noi firmeremo un altro mezzo chilo di cambiali per portare a casa l'ultimo modello visto al salone. La ragazza no. Purtroppo.

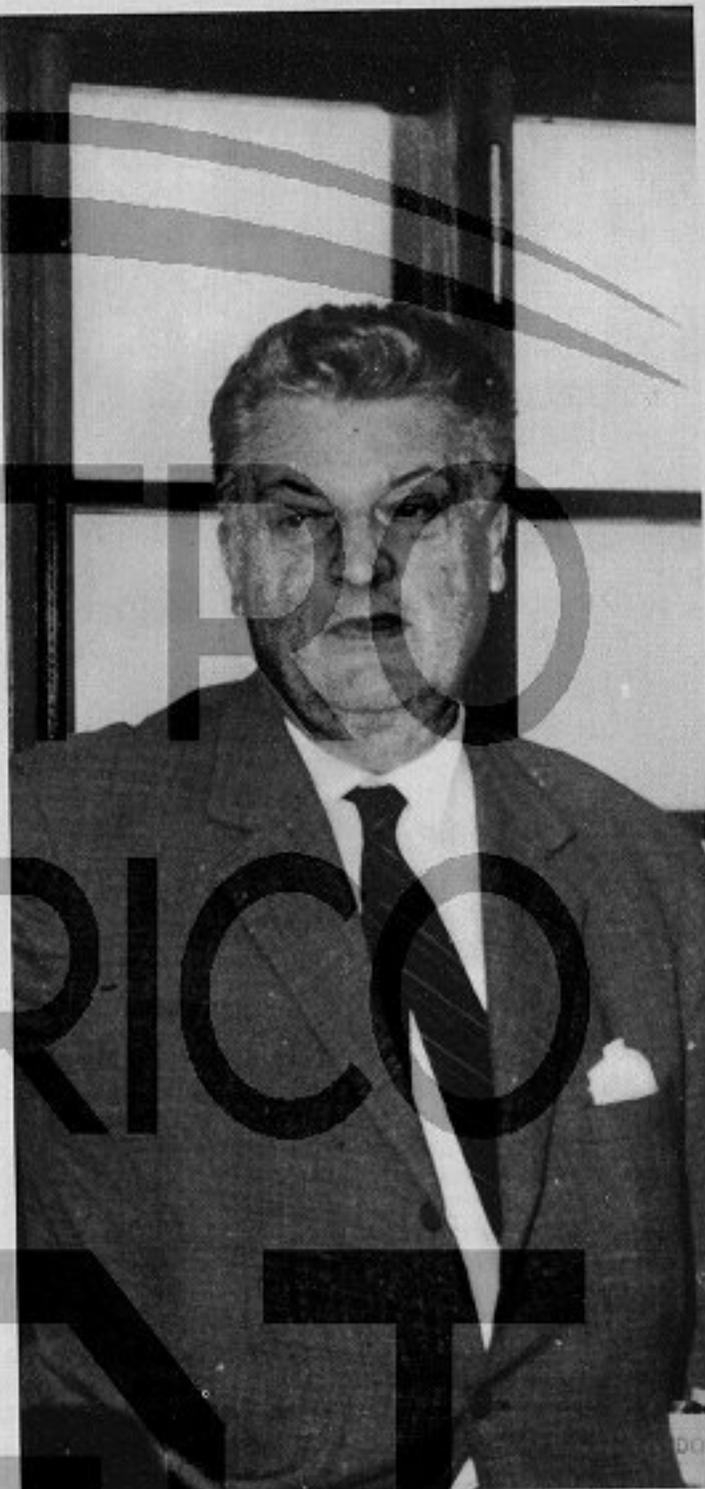
S. C.

ALL'AMICO

Cercammo assieme per settimane il periodico che gli avevo segnalato. Sulla fiducia discesa da un'antica amicizia, Gianni Brera aveva scritto pressappoco queste parole: «Severo Boschi mi dice che quando sarà pubblicato il libro di Umberto Zanasi, figlio del carissimo Dario, i poeti italiani dovranno andare a nascondersi». Già, avevo detto al Falstaff della padana rive gauche che il rampollo del nostro adorato Dario stava per dare alle stampe un volume di liriche; almeno sei o sette delle quali «tali da sbalordire, splendide, alla Villon». E lui aveva subito fatto partecipi i suoi lettori di questa anticipazione.

Cercammo assieme per settimane il periodico senza trovarlo, un dannato periodico che ho adesso sotto gli occhi e che rimpiango di non avere scovato prima dal magma delle mie cartacce. Perché avrei fatto felice l'uomo che mi pubblicò, trenta anni or sono, il primo articolo; che pubblicò il primo articolo di Luca Goldoni; e di tanta altra gente, purché fosse degna di un minimo di credito. Così era fatto. Ai giovani si accostava volentieri, stimolandoli con quel suo modo di fare soltanto apparentemente svagato — almeno quando era di mezzo il mestiere — sempre invece puntualissimo e attento, con quella dedizione alla carta stampata che andava al di là dell'abitudine al nettare-veleno di ogni giorno, il nettare-veleno dello scrivere centinaia di articoli in un anno. Del resto, l'amore per il suo Umberto, l'amore per il suo giornale, l'amore per chi gli viveva accanto aveva assunto nell'animo del purissimo gigante l'aspetto di una seconda natura. Egli viveva degli uomini che di pari amore lo ripagavano, letterati o pittori; o anche semplicemente compagni di sodalizio, quando non addirittura compagni di una serata.

Quante volte ti ho visto ridere fino alle lacrime, indimenticabile Darione, allorché rievocavamo assieme quel-



la certa bevuta notturna in un'osteria del contado bolognese, nel corso della quale un arnese dalle sembianze niente affatto rassicuranti mi corse incontro abbracciandomi per dirmi: «Allora, sei fuori anche tu, ti hanno lasciato andare...». In galera non sono mai stato, ma quel tale era così sincero e spontaneo, seppure acceso da qualche bicchiere in più, che né io né Dario riuscimmo a deluderlo. Sì, ero a piede libero; semmai a piede libero può essere chi trascorre i suoi giorni in questa valle.

Quante volte ti ho visto ridere fino alle lacrime, indimenticabile Darione, allorché rievocavamo assieme quel tuo exploit al Palazzo dello Sport, l'avermi infilato in tasca (nel corso di una partita di basket alla quale assistevamo assieme) un fiammifero acceso, subito illuminante gli altri «minerva» che in tasca si trovavano. Spaventato dalla vampa improvvisa, subito avevi estrat-

DARIO ZANASI

di SEVERO BOSCHI

to con le tue mani il pacchetto infuocato fino a scottarti a fondo. E la tua mano sinistra bruciata aveva portato per settimane una grossa fascia a proteggerla. Eppure, trascorse le settimane, trascorsi i mesi, era diventato anche quello un episodio da rievocare nelle serate di stanca: per ripartire.

Mille pagine potrei scrivere in memoria di quel grande amico, un approdo. Una sicurezza. La sicurezza del riferimento umano. L'ho avuto per anni seduto al tavolo di fronte al mio, con le fotografie del tempo che lo aveva conosciuto ufficiale sommergibilista inviato in guerra dietro le spalle. Ho avuto davanti ai miei occhi la sua massiccia e confortante presenza, l'ho visto decine di volte in tipografia a correggere le bozze di uno dei suoi articoli esemplari, a battere la mano sulla spalla del vecchio linotipista che li componeva da decenni, a far scorrere tra le dita l'ennesima cicca, a guardare con quel suo occhio penetrante e affettuoso uomini e zinchi, banconi e caratteri. A testimoniare non tanto e non soltanto che sapeva scrivere; ma anche e dappiù ancora che sapeva vivere. Forse presago. Perché la vita gli sarebbe stata malgrado tutto troppo breve. Come tutti i professionisti di questo nostro dannato e fascinante mestiere (ma professionista e mestiere sono termini che male si addicono alla cospicuità del suo estro) aveva girovagato per anni attraverso lontanissime testate prima di fermarsi al Carlino: e sempre aveva offerto la misura di una capacità, di una inventiva, addirittura di un istinto creatore che lo avevano rapidamente elevato al ristretto aeropago dei maestri. Questa stessa rivista ha ospitato i suoi articoli: ma quale è stato il giornale, quale è stato il periodico italiano che non abbia preteso di noverarlo fra le sue grandi firme?

Da qualche anno veniva al giornale quasi esclusiva-

mente per trovarsi fra amici, lavorava a casa. E quando era al giornale sembrava rinascere, sembrava liberarsi dalla soggezione di un male che nessuno di noi avvertiva inguaribile: ma che tale doveva essere. Poi si andava a cena, lo vedevamo agghiacciati trascinare la sua grossa e un tempo atletica figura lungo i corridoi redazionali, salire pesantemente in macchina, sostare quasi a controllarsi; e poi sedere fra noi, a insegnarci ancora qualcosa, a tenere banco, mano mano che il tempo passava rinfancato dalla compagnia, dal rispetto che tutti gli portavamo; dal cibo, forse anche, e da qualche generoso bicchiere. Ed era difficile dopo riportarlo a casa: come se staccarsi da noi che gli volevamo bene da più di venti anni significasse per lui una lacerazione.

Anche l'altr'anno, certo tutt'altro che fermo in salute, aveva voluto mortificare il suo talento per dedicare alle pagine sportive il resoconto di quel rallye della stampa che, fin dalla prima edizione, lo aveva conosciuto cronista impeccabile, colorista di nobilissimo stile. Rimanere per un paio di giorni in mezzo a sessanta o settanta colleghi, « aggiunti » da un centinaio di familiari che tutti conosceva era una festa, per lui. Per lui: che non aveva patente di guida, ma che per anni e anni era stato impeccabile testimone riprodotto delle corse automobilistiche di mezzo mondo, che aveva visto la Carrera Messicana e la Mille Miglia, il Gran Premio d'Inghilterra e il Circuito di Tripoli. Che, soprattutto, aveva saputo cogliere dagli uomini il significato degli uomini. Che ci avrebbe accresciuti di un patrimonio inalienabile, che ancora è fermo qui in tipografia, in mezzo ai compagni di lavoro che mai aveva umiliato, anche quando qualche correttore gli aveva saltato una virgola, gli aveva deturpato un pezzo. A guardare le macchine e i bozzoni. A guardare noi. Perché questi noi siamo.

ESPERIENZE ESTIVE

CENTRO STORICO



La primavera scorsa, pensando alla estate che si avvicinava, ebbi un'idea luminosa. Ricordando le due deliziose giornate che avevo vissuto a Sorrento alcuni mesi prima in occasione del tradizionale raduto Hi-Fi della Lancia, decisi di andare a trascorrere le mie vacanze laggiù; e senza porre tempo in mezzo scrissi a un albergo per riservare l'alloggio. Aveva contribuito sensibilmente alla decisione la considerazione che essendo io possessore di un modesto motoscafo certamente nessun posto meglio di Sorrento, sia per la bellezza del golfo e la possibilità di scorrazzarvi in lungo e in largo dalla mattina alla sera, sia per l'attrezzatura che, fuor di qualsiasi dubbio, vi avrei trovato, avrebbe fatto al caso mio.

Il due agosto, per evitare gli ingorghi stradali caratteristici del primo

giorno di vacanze estive, agganciai il carrello con la « barca » alla macchina, e partii. E debbo dire che il viaggio non presentò inconvenienti. Arrivato a Sorrento, mi recai difilato al porto. Che non ha le dimensioni di quello di New York, né tanto meno le sue comodità. Ma, in fondo, io non desideravo altro che mettere in acqua una barchetta, non un transatlantico...

Le difficoltà però che non avevo incontrato in viaggio, neppure sulla angusta e tortuosa strada che da Napoli adduce alla penisola sorrentina, le incontrai invece subito — moltiplicate — su quella che impropriamente viene chiamata banchina del porto medesimo. Ci stanno, si o no, sette macchine, e male per giunta; quando io arrivai, già parecchi stavano cercando di violare (senza

successo) la legge dell'impenetrabilità dei corpi.

Come Dio volle, comunque, riuscii a parcheggiare di sghebbescio, sotto gli occhi di un vigile che evidentemente non aveva il coraggio né di cercare di mettere ordine in quel caos, né tanto meno di fare contravvenzioni (chissà, capiva anche lui che presto o tardi qualcuno inferocito lo avrebbe fatto cadere « casualmente » in acqua); e andai in cerca di una gru, o di un paranco, o almeno di un qualsiasi punto di assistenza, che mi permettesse di « varare » quella che già cominciava a pesarmi come un'ingombrante e scomoda appendice.

Trovai invece un paio di pescatori, o qualcosa del genere, dall'aspetto forzuto, i quali, disingannandomi immediatamente sulla esistenza di ogni e qualsiasi apparecchiatura co-



In Italia si costruiscono e si vendono
bellissimi scafi;
importiamo e fabbrichiamo
ottimi motori;
milioni di persone
vorrebbero «andare per mare»;
ma...

me quella da me ricercata, si offerse di provvedere alla bisogna. Ed effettivamente, senza peraltro abbandonare quella flemma che rende tanto simpatici, a chi non ha fretta, i nativi della partenopea terra, in breve slegarono corde e cordelle, tolsero il telone, e quindi fissarono sullo specchio di poppa il motore che era stato adagiato durante il viaggio nell'interno della «barca». Fu a questo punto che cadde per la prima volta l'asino.

Per quanti tentativi facessero, i due non riuscirono a innestare nelle loro sedi le trasmissioni dell'acceleratore e del cambio; armeggiarono con una vecchia chiave arrugginita usata anche come martello; e infine decisero «motu proprio» di chiamare a consulto un terzo il quale, sollevatosi pigramente dalla scrivania sulla quale si stava godendo il

sole, venne, osservò, provò, e sentenziò che era senz'altro necessario chiamare un meccanico. Riunione a quattro, e decisione positiva (tanto non c'era altra soluzione); per fortuna (mia) si ricordarono che ce ne doveva essere uno nelle vicinanze, venuto a riparare non so che barca. Fu spedito un volenteroso scugnizzo — previa offerta di un cono gelato — e una decina di minuti dopo, zoppicando, arrivò il meccanico. Il quale, a dire il vero, in meno di un minuto inserì i cavi, senza alcuna difficoltà.

Il «varo»

Ciò fatto, ricominciò l'operazione «varo». Sono sicuro che in quel momento dovevo avere l'aspetto e lo spirito del comandante della Michelangelo quando per la prima volta la sua nave scese in mare.

I due nerboruti pescatori fecero ruzzolare fragorosamente su un paio di scalini il carrello, lo trascinarono penosamente lungo un breve tratto di sabbia, e quindi immersero il tutto in acqua. Eureka, lo scafo navigava! Allacciammo i cavi della batteria e il raccordo della benzina, e azionai la chiavetta dell'accensione. Il motore prese a girare con un rombare soave, alle mie orecchie, come il canto della signora Callas; le piccole contrarietà subite furono dimenticate, e pregustai la voluttà delle prossime corse veloci sulle onde biancheggianti di spuma, le gite a Capri, a Positano, e chissà, forse anche a Napoli e a Ischia. Pieno di coraggio e di velleità, se mi avessero detto in quel momento di partire per le Baleari l'avrei fatto subito. A richiamarmi alla realtà, fu prima di ogni altro il meccanico il quale,

Una costruzione originale:
il biscafo-bimotore.

Il motoscafo Riva
che ha vinto recentemente
una gara di sci d'acqua
attraverso la Manica.



sempre zoppicando, era riemerso non si sa come e da dove sul bagnasciuga. « Signori » dichiarò senza preamboli « seimila lire ». « Seimila lire, di ché? » ribattei, pensando che, caso mai, tale cifra potesse spettare all'intera « ciurma ». « Per l'aggancio, signori. Io mi ci sono pure fatto male ad un dito, lo vedete che esce il sangue? ». Comosso, pagai senza fiatare. Anche perché, a togliermi ogni voglia di reagire, era entrato in scena il « consulente », quel tale cioè che drasticamente aveva sentenziato la necessità dell'intervento meccanico. « Duemila, signori ». « Duemila, per cosa? ». « Io aggio perso tempo, signori, ed aggio fatto la diagnosi in base alla quale voi ora avete il motore che cammina, signori ». L'argomentazione era più che convincente. Tirai fuori altri due biglietti da mille, e mi preparai supinamente al colpo finale. Il quale venne senza indugio dai due pescatori nerboruti. « Quindicimila, signori ».

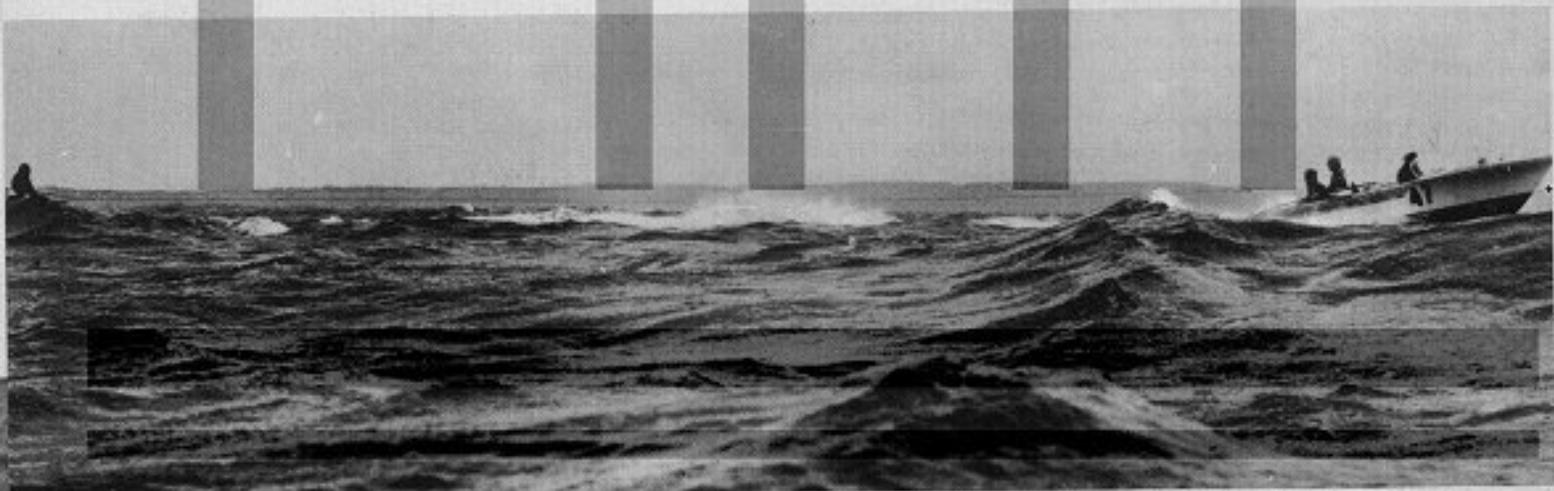
Le mie resistenze erano ormai del tutto demolite. Non ebbi neppure il coraggio di chiedere perché un lavoro, chiamiamolo così, di una quarantina di minuti doveva essere retribuito come un'operazione di alta chirurgia, e mi affrettai a pagare e a saltare sulla barca — abbandonando perfino il carrello sulla renna — per la paura che un tale che durante tutta l'operazione era stato

sul moletto a guardare con occhio critico, venisse pure lui a chiedermi un compenso.

Ma i miei guai erano appena cominciati. Raggiunto il moletto dell'albergo — molto bello in verità — fui accolto dal locale marinaio con malcelato scetticismo. « Potete anche lasciare qui la barca la notte, signori, se volete, ma io non ve la posso assicurare. Se poi viene una mareggiata (il mare era una tavola!) o ve la rubano, voi perdetevi la barca, signori ». « Ma allora cosa debbo fare? ». « Voi siete il padrone, signori. Se voi volete sentire il mio consiglio, quando avete finito di andare per mare facciamo chiamare col telefono Nicolino, che viene da Sorrento a prendersela e ve la riporta domani mattina ai vostri ordini ». Presi i dovuti accordi, tramite marinaio, figlio e nipote, col nominato « Nicolino », l'indomani mattina infatti la barca era lì, sotto l'albergo, ormeggiata a dovere. Ma, chis-

sà perché, ebbi la curiosa sensazione che i nodi erano quelli stessi che avevo fatto io quando ero rientrato.

Comunque accesi il motore e partii allegramente, ancora una volta dimentico di tutto; il mare era stupendo, il paesaggio incantevole; tanto allegro che quasi non mi resi conto, dopo pochi minuti — quanti ne erano bastati, tuttavia, a guadagnare il largo per un paio di chilometri dalla riva — che il motore, dopo alcuni sternuti, con un debole afflato si era spento. Confesso che di fuorbordo io non è che ne capisca granché; tuttavia, dopo prove e riprove, controlli e tentativi, potei assodare che non arrivava la benzina, nonostante il serbatoio fosse quasi pieno e i tubi in regola. Non mi rimase che trasformarmi in naufrago: in piedi sulla barca, cominciai ad agitare calzoncini da bagno, giacche di spugna e simili, e fu miracolo se non lanciavi senz'altro i razzi di soccorso, che avrebbero fatto accorrere



probabilmente perfino gli idrovolanti della base di Vigna di Valle. Fortunatamente non tardò a passare un bel peschereccio trasformato in yacht, con una simpatica comitiva a bordo; mi trascinarono fino all'albergo, e poi da qui il burchiello con motorino da 3 CV del marinaio, pilotato dal di lui nipote decenne (ma bravo) mi rimorchiò al solito porto per i « lavori ».

Il primo che mi si fece incontro (Nicolino chissà dov'era a quell'ora) fu uno dei pescatori che mi avevano « varato » la barca. « Signuri » disse, prima ancora che gli spiegassi bene che cosa era successo « fatemi vedere il serbatoio della benzina ». « Ma è pieno, s'immagini se non l'ho già controllato » ribattei stizzito. « Non fa niente, signuri, fatemelo vedere ».

Una cosetta da nulla

Forse fu la forza della disperazione che mi costrinse a non sbottare, e a sollevare invece, docilmente, la spalliera posteriore della « barca » dietro la quale è situato il serbatoio del carburante. Il tipo non pronunciò verbo; diede un'occhiata al tappo, allentò una vite che c'era nel mezzo, e: « Volete accendere, signuri? », fece, mansuetamente. Diavolo. Aveva ragione lui. Qualcuno, certo inavvertitamente, aveva chiuso lo sfianto del serbatoio. Ecco perché la benzina non arrivava al motore! E chi l'avrebbe immaginato?

Per la sua prestazione, questa volta, l'uomo non chiese nulla; ma ovviamente non mancò di intascare (è un modo di dire, perché per la verità tasche non ne aveva nelle minuscole mutandine ch'erano il suo unico abbigliamento) con molta dignità le mille lire che con grato animo gli avevo messo in mano.

Quel giorno potei spingermi senza timore né altri inconvenienti fino a Punta Campanella, tanto per vedere come stavano le cose, preludio ad un successivo balzo verso la maliarda Capri. Balzo, tuttavia, che non avvenne mai.

Il mattino successivo, preso brillantemente posto sul motoscafo che avevo trovato puntualmente all'ancora nel solito bacino, e sistemate le provviste per la colazione, le sigarette, la radio e tutto l'occorrente per una bella gita, accolsi i tre ospiti che avevo invitato a bordo con lo stesso stile con cui Onassis riceve i suoi potenti amici sul « Cristina ». E, con orgogliosa sicurezza, girai la chiavetta dell'avviamento.

Silenzio di tomba. Riprovai: forse non aveva preso bene. Niente. I miei

ospiti osservavano curiosamente: « Non sarà nulla, forse un cavo allentato ». Ispezione ai cavi, tutto a posto. Nuova prova. Identico risultato.

« Signuri » intervenne il marinaio che era stato ad osservare la scena « forse avete la batteria scarica ». « Ma come scarica, se ieri andava benissimo? ». « Signuri, forse vi siete dimenticato la chiave girata ». Ricordavo benissimo che non me l'ero dimenticata « girata ». Ad ogni modo dovemmo sbarcare, e consumarci la nostra colazione sugli scogli. « Certo » commentavano con condiscendenza i miei ospiti « il motoscafo è divertente assai, ma qualche guaiuccio lo dà sempre. Per fortuna che vi è capitata una piccola cosa, una cosa da niente ».

La « cosa da niente » importò le seguenti operazioni: smontaggio della batteria dalla barca con l'aiuto del marinaio e nipote (lire mille); tra-

« Nicolino » tuttofare

Dopo tante disavventure, al quinto giorno stabilii che le acque sorrentine non si confacevano al mio motoscafo, ragion per cui, visto che ce l'ho e mi è costato e mi costa un bel po' di quattrini, era ormai il caso di trovargliene senza ritardo altre più respirabili. Quelle di Jesolo, per esempio, ove sapevo per esperienza che esistono, tra il Faro e Cortellazzo, alcune stazioni di servizio per motoscafi bene attrezzate.

A questo punto si ripresentò un grave problema: quello di ricaricare il motoscafo sul carrello. Semplicissimo: non c'era forse, questa volta, per darmi tutta la sua valida protezione, il marinaio dell'albergo? « Signuri » dichiarò subito, afferrando al volo l'idea « non vi prendete collera. Voi ve ne andate con l'automobile e il carrello al porto, e il guaglione vi porta a rimorchio la



sporto della medesima con la mia macchina fino all'elettrauto, in paese, il quale però, avendo non so che filo o valvola dell'impianto bruciati, mi avvertì che avrebbe potuto restituirmela solo il pomeriggio seguente; ripresa della batteria carica (lire ottocento, oltre il mio disturbo e la benzina); rimessa in opera, con l'aiuto del solito ragazzino (cono gelato); partenza (questa volta senza ospiti a bordo) con fieri propositi di affondare la barca al largo e ritornare a nuoto a riva.

Ho dimenticato di aggiungere che per i rifornimenti, naturalmente, era necessario recarsi ogni volta fino al porto di Sorrento; rifornimenti che peraltro erano, chissà perché, frequentissimi. Delle due l'una: o il motore consumava quanto un reattore del Boeing 707, o qualcuno si serviva largamente della mia benzina.

barca. Là poi trovate Nicolino che vi farà tutto come niente, voi non vi dovete disturbare » (lire cinquemila per l'assistenza).

Arrivato al porto, e parcheggiati alla bell'e meglio macchina e carrello, aspettai il « guaglione ». Il quale, abbandonato in vista della riva il...

Il « Maltese Magnum II » un motoscafo d'altura col quale il celebre Don Aronow ha conquistato importanti successi.

rimorchiatore, passò sul mio motoscafo, e se ne venne a terra usando un sistema evidentemente di sua invenzione. Poiché, data la giovane età, non osava guidare senza patente un cinquanta cavalli, procedette nel seguente modo: lanciava lontano, con tutte le sue forze, l'ancora, si aggrappava alla corda e avanzava di un paio di metri; ritirava poi l'ancora, la lanciava nuovamente più avanti e tirava. Il tutto non richiese che una mezz'ora appena. E appena una altra mezz'ora dopo arrivò Nicolino, il quale lamentandosi di dover fare aspettare altri clienti « di riguardo », ma non accettando altro aiuto che quello mio, in un'oretta riuscì (io ero bagnato come una spugna, non so se di sudore o d'acqua di mare) a tirare in secco barca e carrello, a caricare il motore, a legare il tutto, e a consegnarmelo con un sorriso di soddisfazione e la richiesta di lire trentamila. Ridotte, dopo una discussione che ebbe accenti di alto interesse per gli argomenti toccati (diritti dei lavoratori, indecoroso impiego del lavoro umano nell'era della meccanizzazione, e così via discorrendo), a sole lire ventisettemila.

Un rapido conteggio mi fece pensare che cinque giorni di « non uscite » in motoscafo mi erano costati circa centomila lire; più, cioè, di quanto avrei speso noleggiando uno yacht d'alto mare con relativo equipaggio.

Carenza di attrezzature

A Jesolo le cose sono poi andate assai meglio; direi anzi perfettamente. Il motoscafo veniva calato in acqua ogni mattina a mezzo di una gru che si sposta elettricamente in tutti i sensi — pulito, sistemato e rifornito — nel breve tempo in cui io parcheggiavo la macchina e bevevo un caffè; e riportato in secco a mezzo della stessa gru la sera, in due minuti. Strano a dirsi, nessun guasto si è mai più verificato, e il consumo è sceso al livello indicato dalla Mercury.

Il che dimostra *ad abundantiam* che

per esercitare il nobile sport della nautica non bastano belle barche e ottimi motori, non bastano entusiasmo e buona volontà; occorrono le attrezzature, che purtroppo in Italia sono ancora pressoché inesistenti. Sulla Riviera Ligure si arriva al punto, nei pochissimi porticcioli che esistono, che i proprietari di barche le lasciano all'ormeggio e non le usano per tutta la stagione, perché se si azzardano a uscire, quando tornano non trovano più dove ormeggiarle. Gru per alarle credo che ce ne saranno sì e no dieci in tutta Italia.

Oggi come oggi, pompe di benzina, manichette per l'acqua e simili, non ce ne sono forse neppure nei mi-



Vincenzo Balestrieri,
in primo piano,
che con il suo «Delta Blu»
è uno dei più forti contendenti
al titolo di campione di altura.



gliori porticcioli; se poi uno avesse bisogno di telefonare, dovrà rassegnarsi a raggiungere il bar più vicino e se occorre un meccanico, sono guai. A proposito di manichette di acqua, mi hanno raccontato un gustoso episodio: alcuni miei amici erano andati a Porto d'Ercole col loro «Bora II». Era una domenica, volevano ripartire, e avevano bisogno di acqua. Ma poiché c'era stata una gara nautica, e un mezzo della marina era stato mandato lì in appoggio, questo aveva monopolizzato l'unica manichetta disponibile, e continuò a tenerla bloccata fino al lunedì pomeriggio, dopo che i nostri motonauti, stanchi dell'attesa, avevano dovuto andare a fare rifornimento del prezioso liquido in un caffè, caricandosi sulle spalle alcune pesanti taniche.

Noi costruiamo indubbiamente bellissime barche, quali i Baglietto, i Riva, i Partenocraft, i Gemini, i Bora, i Posillipo, senza contare i più piccoli San Marco, Silentcraft, Ars Mare, Cigala & Bertinetti, Pirelli, ecc.; costruiamo ottimi motori, quali i Carraro, i B.P.M., i Carniti, e ne importiamo altrettanti ottimi, dal Mercury al Volvo, dal General Motors al Ford, dal Chrysler al Perkins; entusiasmo e buona volontà (e, perché no?, anche soldi da spendere) ce ne sono, sicché le centomila barche che si calcola esistano (non dico «circolino») in Italia, potrebbero essere per lo meno raddoppiate; ma se si continua così, se non si dà a questi poveri appassionati, in definitiva disposti a tutto, anche alle bastonate (come ha dimostrato il sottoscritto), un minimo di attrezzature, di comodità, di fiducia, come si fa a pensare ad un incremento di questo affascinante mezzo di impiegare il cosiddetto «tempo libero» che è la nautica? Non si deve pensare, piuttosto, al pericolo di un regresso, e forte, e a breve scadenza? Non tutti possono andare, come il

sottoscritto, a Jesolo, né tutti, peraltro, ci vogliono andare; perché le cento e cento altre località balneari d'Italia debbono essere precluse ai motonauti? Se lo Stato non è in grado di provvedere, si lasci via libera e si incoraggi l'iniziativa privata: la quale sarebbe felicissima di interve-

Favorendo l'iniziativa privata certamente moltissimi porticcioli, o comunque ricoveri e punti di assistenza per le barche, sorgerebbero su tutte le coste italiane.

Allora, e solo allora, si potrà parlare con solidità di argomenti del «boom» della nautica italiana. R. G.



nire, anche perché, alla fin dei conti, c'è da guadagnare. Uno che costruisce un porticciolo con pompe di benzina a livello, rifornimenti, accessori, telefono, officina, e magari ristorante e «boutiques», può fare un ottimo affare: chi possiede una «barca» ha in genere, oltre all'entusiasmo, qualche soldo da spendere. Senza contare che come attività collaterali che possono rendere ci sono le scuole di pilotaggio, l'assistenza per le pratiche burocratiche, la compravendita delle barche e dei motori. L'esempio degli altri, specialmente francesi, non dice nulla?

LA PRIMA PIETRA DELLA FILIALE DI VERONA



L'otto luglio u.s. il Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato, Onorevole Andreotti ha simbolicamente posato la prima pietra della nuova Filiale Lancia in Verona. Il Ministro Andreotti ha avuto lusinghiere parole di apprezzamento per l'attività della Lancia, ricordando soprattutto che la Fabbrica ha costruito senza alcun aiuto governativo il grande stabilimento di Bolzano che dà lavoro ad un considerevole numero di operai dell'Alto Adige. Ha poi lodato l'iniziativa veronese che sorge in un momento di rivalutazione dell'automobile, dopo il periodo di crisi superato brillantemente dall'industria italiana.

La nuova Filiale Lancia sorgerà in Viale delle Nazioni

su una area di mq 13.660 di terreno, dei quali 10.840 coperti (volume mc 59.650). La sua costruzione rientra nel quadro del potenziamento della rete di assistenza in Italia ed all'estero che la Lancia sta attuando in previsione dell'espansione del mercato automobilistico e per essere sempre all'altezza delle sue tradizioni sia nella produzione che nella assistenza tecnica.

Nella foto: l'Onorevole Andreotti appone la sua firma sulla pergamena murata nella prima pietra; a destra il presidente della Lancia dott. Massimo Spada, a sinistra il dott. Riccardo Casiraghi direttore commerciale della Società.

Ammiratori illustri per la Fulvia Sport

Durante le « Florales Gantoises », una popolare manifestazione folcloristica belga, la Etablissements Remy Mannes, importatrice Lancia per il Belgio, ha organizzato una mostra dei modelli Lancia. Fra quanti si sono soffermati ad ammirare le vetture, anche due ospiti illustri: il Principe Alberto e la Principessa Paola che si sono vivamente interessati alla Lancia Fulvia Sport.



L Alla Conferenza del Traffico di Stresa — che ha avuto per tema « L'automobile fra dieci anni » — la velocità, alla quale con troppa facilità si vuole attribuire la colpa di tanti mali, ha trovato un difensore nel Cavaliere del Lavoro ingegner Carlo Pesenti, vice-presidente della Lancia.

« La velocità è la più grande conquista degli ultimi 160 anni. È un elemento che cammina di pari passo al progresso ». « ... La radio, la televisione, il telegrafo, i cervelli elettronici sono invenzioni che si basano sulla velocità. Non condanniamola, dunque, ma incoraggiamola, instradandola su binari sicuri e forieri di progresso e di sicurezza ». Nel suo intervento, l'ingegner Pesenti ha toccato l'argomento del delicato equilibrio fra strada e automobile. « L'automobile e la strada devono avanzare celermente e di pari passo. Sarebbe assurdo voler costruire adesso una vettura tecnologicamente idonea all'uomo del 2000 per poi farla correre sulle strade attuali. E ugualmente sarebbe er-

rato costruire strade troppo belle e scorrevoli per vetture tecnicamente insufficienti ». Rifiutando il pessimismo di certe previsioni, l'ingegner Pesenti si è detto ottimista sul futuro dell'automobile. « Perché non dobbiamo avere fiducia nell'abilità dei tecnici? È vietato credere che le persone preposte sapranno risolvere ogni problema, anche quello più difficile che riguarderà la circolazione nel 1977? Non lo credo. Io ho fiducia e spero che l'automobilista possa trovare nella guida un motivo di gioia e di soddisfazione ».

S Sono iniziate le consegne dei primi camioncini Superjolly che fanno parte di una commessa di 1250 veicoli di questo tipo, passata alla Lancia dalle forze armate della NATO.

D Dal signor F. Asbeek-Brusse di Driehuis-Velsen (Olanda) riceviamo una lunga lettera che riassumiamo brevemente. Durante le vacanze estive il si-

gnor Asbeek-Brusse ha fatto un viaggio in Versilia con la sua Fulvia coupé ed è rimasto entusiasta di tutto: delle qualità della vettura, specialmente in montagna, della Versilia, della cortesia con la quale è stato trattato nei « punti » della rete di servizio Lancia.

L La Sesta Biennale di Arte Repubblica di San Marino (10 luglio-30 settembre u.s.) ha ospitato un'ampia rassegna internazionale impostata sul tema « Nuove tecniche d'Im-magine ». Nell'ambito di questa interessante rassegna la mostra ha voluto presentare un profilo della linea evolutiva dell'auto italiana attraverso l'esposizione dei più significativi esemplari delle maggiori fabbriche e carrozzerie. Alla mostra la Lancia ha partecipato esponendo una scocca della Fulvia Coupé.

A Allo scopo di potenziare la sezione dei trattamenti termici per getti in lega leggera, del-

la fonderia Alluminio dello stabilimento di Bolzano è stato recentemente installato un nuovo forno continuo per il trattamento di solubilizzazione e riprecipitazione. Su questo forno, oltre che potenziata la produzione oraria (da 500 a 750 kg/ora), è stato apportato un insieme di modifiche sostanziali, nei circuiti elettrici di controllo (circuiti transistorizzati), e impiegati materiali refrattari e da costruzione di più elevata qualità, secondo le tecniche più avanzate. L'equilibrio termico viene ottenuto dopo circa 15 min. dalla entrata della 1ª carica e le temperature a regime vengono mantenute entro $\pm 5^{\circ}\text{C}$ per il campo delle alte temperature (510°C) e entro $\pm 2^{\circ}\text{C}$ nel campo delle basse temperature (180°C). Tale potenziamento permette il trattamento di tutta la produzione su lega leggera delle Fonderie. Le dimensioni di questo nuovo impianto sono: lunghezza mt 27; larghezza mt 3; altezza mt 4,50. Il peso della struttura monolitica è di circa 80 tonn.



A Genova il Primo Salone Italiano del Container

I « containers » che rappresentano la forma più avanzata dello sviluppo della tecnica dei trasporti, hanno avuto a Genova il primo Salone italiano. Alla manifestazione

ha partecipato anche la Lancia esponendo un Esagamma E 520 tre assi Fresia con contenitore da 20 piedi, e un Esagamma E trattore, con semirimorchio equipaggiato con contenitore refrigerato Clark. Un particolare importante dell'Esagamma versione Fresia, è rappresentato dalle sponde che sono state appositamente studiate per permettere sia carichi di merce alla rinfusa, sia il montaggio di un contenitore. In questo modo l'autoveicolo può essere usato indifferentemente per vari tipi di trasporto.

NEL



Sbarcano in Sardegna i millecinquecento del Lancia Hi. Fi. di TOMMASO TOMMASI

«Lancisti si nasce, ma soci Hi. Fi. si diventa». Così diceva un titolo a nove colonne sull'edizione de «La Notte» distribuita da un rubicondo strillone davanti alla segreteria di Porto Cervo. Se formalmente l'affermazione è esatta in quanto bisogna aver posseduto almeno sei vetture Lancia per diventare un «Alta Fedelta», in sostanza essa non ci trova d'accordo. Secondo noi si nasce anche soci Hi. Fi. Non si spiega altrimenti la

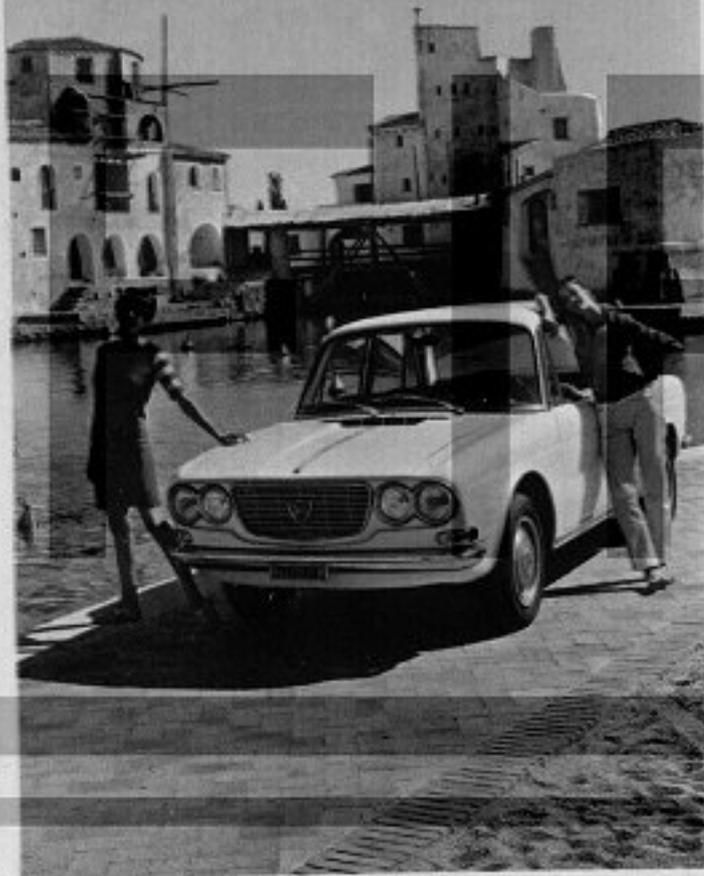
identità di vedute, la comune pignoleria, il meticoloso affetto per la propria automobile, la valanga di applausi che è rotolata verso il palco quando, nel corso del «gala» a Cala di Volpe, il presidente dott. Spada ha urlato (è la parola esatta) il fatidico «Viva la Lancia» nel microfono a conclusione del suo discorso. E quest'anno, a confermare il particolare affetto che lega questi fedelissimi alla Lancia, c'è stato anche l'episodio degli accendini.

Sì, vale la pena di spendere qualche riga per l'idea che ha avuto Corrado di comunicare a tutti i presenti che Paolo il figlio del dott. Casiraghi, aveva compiuto 21 anni. Il presentatore, dopo aver fatto spegnere le luci (Dio solo sa quel che c'è voluto poi per farle riaccendere), ha invitato tutti i presenti ad accendere fiammiferi o accendini ad un suo segnale. Mentre il complesso dei «Principi» era costretto (cosa vergognosa per dei veri «beat») a suonare «tanti auguri a te», Corrado scandiva il «tre»: i 1350 presenti — nessuno escluso — si trasformavano in tante Statue della Libertà, ciascuno con la sua fiammella in mano. Il tutto è durato pochi secondi e gli applausi sono venuti solo dopo, quando ci si è liberati dai cerini che

avevano già cominciato a mordere la carne e quando una serie di «click» ha sottolineato la chiusura degli accendini. Lo sbarco dei 1350 era avvenuto alla spicciolata, fra venerdì e sabato. Le strade della Costa Smeralda brulicavano di Fulvia, di Flavia e persino di qualche Flaminia nera, di tipo ministeriale.

L'assalto agli alberghi era stato travolgente. Numerosissimi soci erano arrivati in compagnia, attratti anche dalla favola della Costa Smeralda. Una favola che all'atto pratico ha perfettamente coinciso con la realtà: sole abbacinante, mare di un blu profondo, natura brulla fatta di erba ingiallita e di pietre. Insomma lo spettacolo naturale era affascinante, specie per chi arrivava dal nord Italia, dove già le prime nebbie hanno

STORICO



cancellato il ricordo di una estate troppo breve. I « fedelissimi », però, non si sono accontentati del sole e del mare. Volevano divertirsi ad ogni costo. E i dirigenti della « Hi. Fi. » hanno avuto la mano felice scegliendo itinerari piacevoli e mettendo a disposizione una goletta che per 8 ore (mal di mare permettendo) offriva ai gitanti il piacere di scorrazzare sul mare sardo, dal golfo Aranci all'isola di Caprera. Per chi non amava la nave, invece, c'erano i pullman (+ il traghetto) per raggiungere via terra la Maddalena e Caprera, all'estremo nord dell'isola. Oltre alle gite erano in programma le gare: tiro al piattello, pesca a traina, gincana automobilistica. Proprio nel corso della gim-

cana abbiamo assistito ad un episodio significativo. Marito e moglie sono impegnatissimi nella gara. C'è la prova del vassoio con tre bicchieri, che bisogna trasportare lungo un certo percorso da fare a piedi, senza versar nulla. Lui afferra il vassoio e parte deciso; rovescia un bicchiere. Aperti cielo: lei comincia a sbrattare, investendolo con le tradizionali qualifiche di incapacità e dabbenaggine. Lui riafferra il vassoio, lo mette nelle mani di lei e la invita a far meglio. Lei, ormai coinvolta, si avvia spavalda. Cade un bicchiere. Lei accenna un mezzo sorriso. Cade il secondo bicchiere. Lui ride divertito. Lei gli chiede scusa: « credevo fosse più facile ». Lui e lei se ne vanno abbracciati come sposini. Solo il clima disteso del meeting Hi. Fi. poteva por-

tare ad una conclusione così serena. In città, per molto meno, sarebbe finita a sediate.

Nella mattinata di sabato — in attesa del « Gran Gala » conclusivo — si era sparsa la voce che la sera a Cala Volpe si sarebbero esibite anche le sorelle Kessler. Era già sicura la presenza di Corrado, di Walter Chiari e della cantante Marisa Sannia; se fossero arrivate anche le Kessler avremmo visto uno spettacolo superiore a « Studio Uno ». Le due sorelle erano in America; interpellate per telefono avevano accettato l'invito (un invito con molti zeri...) ma — avevano poi precisato — non avrebbero né ballato né cantato. « Al massimo — dissero — pranzereemo con voi, per farci vedere ». Abbiamo così scoperto una nuova espression-

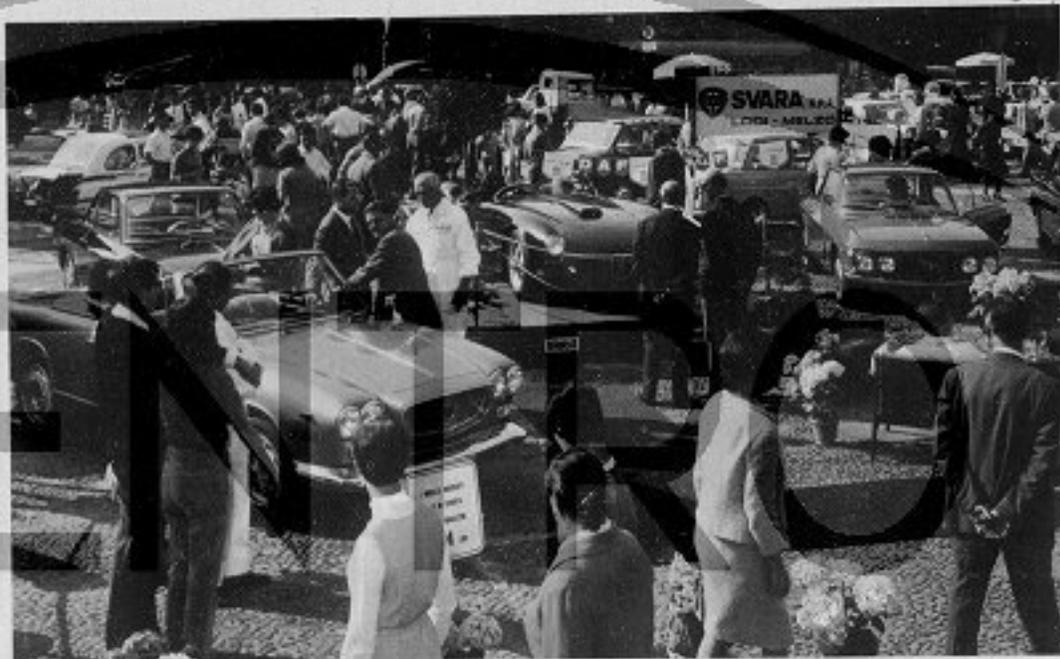
ne d'arte. Pensate un po' a un dialogo del genere: « stasera cosa c'è in TV? ». « Dopo il telegiornale c'è uno spettacolo con Adriano Celentano ». « Speriamo che non mangi spaghetti e carne ai ferri come l'altra volta, se no preferisco andare a un cinema ». No, è pazzesco. E infatti le Kessler al « Gala » di Cala Volpe non c'erano.

La mancanza delle « sister » non si è sentita. La dolce voce di Marisa Sannia, le battute e le papere di Corrado, le barzellette di Walter Chiari e la musica un po' beat dei « Principi » hanno completato la serata nella magica insenatura di Cala Volpe dove il vento, che aveva soffiato fastidioso per tutta la giornata, si è misteriosamente assopito non appena cominciata la cena.



A Lodi: «Le più belle automobili in piazza»

Per l'automobile, come per le «miss», l'estate è la stagione dei concorsi. Nei concorsi di eleganza a Cortina, a Montecatini, a Firenze, ad Alassio, a Rimini, le vetture Lancia si sono ripetutamente affermate conquistando coppe, trofei, attestati. Fra le varie manifestazioni originale quella organizzata a Lodi, con gli auspici della «Famiglia Ludesana», che ha visto esposta, assieme ai modelli della attuale produzione, anche una gloriosa Carrera 3300, una delle vetture più famose nella storia dello sport automobilistico italiano.



Anche quest'anno al Golf Club «Le Betrelle» di Biella si è disputata la ormai tradizionale Lancia d'oro, gara per professionisti e dilettanti con massimo handicap 12. La gara, durata tre giorni, si è svolta su 72 buche ed ha visto la partecipazione di oltre 120 giocatori. Dopo contese avvincenti le due Lancia d'oro per i dilettanti sono andate all'inglese Holmes (primo punteggio lordo) e all'americano Hardin (primo punteggio netto). Fra i professionisti l'italiano Bernardini ha preceduto il regolarissimo Van Donck; al ter-

zo posto un altro italiano; Bolognesi, al quarto lo scozzese Cunningham seguito dal sud africano Hutchinson.



Sul nuovo Esagamma E, la Saim di Roma ha realizzato una versione a tre assi che porta il peso al limite potenziale di 26.000 chilogrammi.



A Merano, in occasione del Gran Premio della Lotteria, la sfilata di tutti i modelli Lancia è stata salutata dagli applausi del folto pubblico. Accompagnavano le vetture

graziose ed elegantissime indossatrici.



A Punta Ala, nel quadro delle manifestazioni dell'8° Concorso Ippico nazionale, è stato disputato il Trofeo Sessantennio Lancia-Punta Ala. Fra i premi in palio anche una Lancia Fulvia che è stata assegnata a Graziano Mancinelli, migliore cavaliere classificato.



Al 4° Salone della Montagna, che si è svolto in concomitanza con il Salone della Tecnica, la Lancia ha presentato

uno spazzaneve speciale per lo sgombero delle piste aeroportuali. L'autoveicolo è in dotazione della Aeronautica Militare.



Alla 31° Fiera del Levante novità assoluta Lancia con la presentazione del nuovo Esagamma E, il primo autoveicolo italiano progettato e dimensionato in ogni sua parte per le portate (5 tonnellate in più, rispetto a quelle attuali, per veicoli a 2 assi e 8 tonnellate in più per veicoli a tre assi) che verranno consentite dalle nuove norme, il giorno in cui entreranno in vigore.

Modifiche alla berlina del Presidente della Repubblica

Recenti modifiche apportate alla berlina del Presidente della Repubblica consentono di aprire e chiudere, mediante comando idraulico, la parte posteriore del tetto lasciando fissa la parte sovrastante il posto di guida.

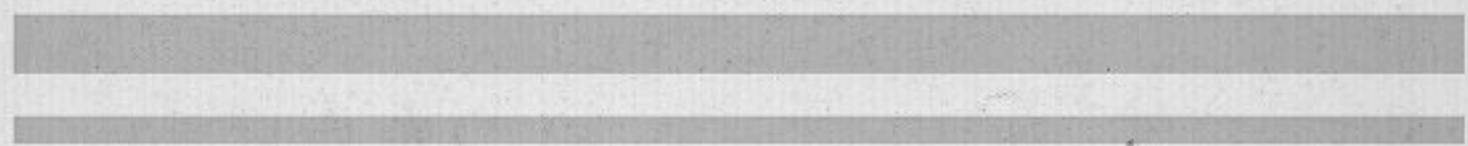




CENTRO

STORICO

FIAT





CENTRO
STORICO

FIAT

