

CENTRO STORICO



FIAT

36



CENTRO STORICO

FIAIT



LANCIA

Periodico di informazione
edito e distribuito
dalla Lancia S.p.A.

numero 36, 2° semestre 1975

Perché
la serie 2000

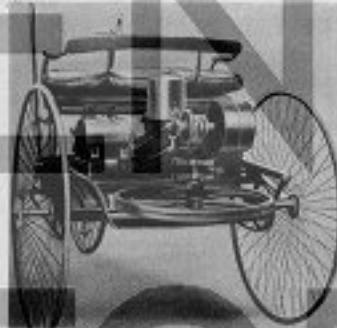


Beta 2000



Ferruccio Bernabò
Venticinque anni fa:
l'Aurelia

Giulio Mangano
Lancia Sicilia flash



Jacques Ickx
Le temps
de l'architecte
de l'automobile

Gianni Marin
Sulle strade
della Carrera

Rolly Marchi
Sapporo '72



Alberto Vigna
Michelangelo:
genio, solitudine,
tormento

J. P. Norbye
Lancia in America

Gordon Wilkins
HF:
Habit Forming



Renzo Trionfera
Africa d'inverno.
Dove andare e perché

Un inverno classico
per l'uomo

Le Stratos e i Beta
dei «clienti»



Responsabile:
Sandro Fiorio

Realizzazione a cura
del Servizio Stampa
Lancia

Progetto grafico:
Studio Emmerre
di Bologna

Impianti e stampa
Officine Grafiche Calderini
Bologna Milano Roma
Finito di stampare il 30/11/75

Direzione e segreteria:
Rivista Lancia
Torino
Via Vincenzo Lancia, 27
telefono 33311

Autorizzazione
del Tribunale di Torino
n. 1374 del 7-3-1960

Distribuzione in omaggio
Spedizione in
abbonamento postale
a tariffa intera

Le fotografie sono di:
Attilio foto, Bologna (11 di copertina);
Fratelli Fabbri, Milano (36, 37, 39, 40,
42, 43); Rolly Marchi (32, 33, 34,
35); Gianni Marin (26, 27, 28, 29,
30, 31); Publifoto, Palermo (17); Renzo
Trionfera (62, 63, 64, 66, 66, 67,
68, 69); Franco Vilani, Bologna (co-
pertina, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9).

E vietato riprodurre articoli disegni e
fotografie senza citarne la fonte.

Dans ce numéro:

LA RAISON D'ÊTRE DE LA SÉRIE 2000

Dans l'édition 1976, les Beta 1800 (berline, coupé et spider) laissent la place aux Beta 2000, équipées du moteur à quatre cylindres en ligne, deux arbres à cames en tête de 1955 cm³ et 119 ch DIN. L'augmentation de cylindrée, qui pourrait sembler en ce moment assez singulière, a été décidée et appliquée en tenant compte de considérations diverses, aussi bien d'ordre général que d'ordre technique et fonctionnel, fidèles à la tradition qui a toujours vu Lancia présente dans cette cylindrée. L'évolution du marché (ou mieux les exigences du public de ces deux dernières années) a eu un double effet sur la classe 2000: elle a éloigné les versions de grande diffusion et a provoqué l'intérêt de ceux qui, ne pouvant plus exploiter au maximum la puissance élevée des modèles de grosse cylindrée, ont jugé plus logique et opportun de s'orienter vers des modèles de cylindrée et puissance plus raisonnables, mais également capables d'assurer qualité, confort et performances à haut niveau.

Les Beta 2000 sont la réponse satisfaisante à cette tendance et se proposent valablement comme voitures de promotion pour ceux qui souhaitent monter l'échelle des cylindrées.

La classe 2000 est une classe européenne et donc très intéressante pour l'exportation Lancia. Il y a lieu d'ajouter que dans cette catégorie, le marché national offre également de bonnes possibilités, car les voitures étrangères représentent actuellement en Italie le 70 pour cent des immatriculations dans la catégorie 2 litres.

La disponibilité d'un moteur 2000 assure en plus de nombreux avantages, aussi bien du point de vue du confort, de conduite que de la durée et habilité des organes mécaniques offrant ainsi une bonne économie d'utilisation. Pour ce qui concerne la Beta berline, le nouveau moteur offre une augmentation de 20 pour cent du couple maximum, avec toutes les conséquences positives pour la souplesse, la reprise et le brio des accélérations obtenues avec une augmentation de cylindrée de seulement 13,6 pour cent.

A la vitesse de 120 km/h (limite consentie sur les autoroutes italiennes) en 5ème le moteur de la berline Beta tourne aux 2/3 du régime de puissance maxi. Cette caractéristique fonctionnelle, jointe à la souplesse exceptionnelle du moteur (qui réduit la nécessité de changement de vitesses) contribue en mesure sensible à la réduction de la consommation. Une souplesse importante signifie également une conduite moins fatigante, spécialement dans le trafic urbain, alors que la vivacité des accélérations est une garantie de dépassement rapide et donc sûr. Dans le programme Beta, le passage de la 1800 à la 2000 permet une plus logique progression des cylindrées qui partant de 1300 passent à 1600 pour arriver à 2 litres.

Sous d'autres aspects, les Beta 2000 (berline, coupé et HPE) expriment au mieux le parfait équilibre entre les performances, le confort, la sécurité et les coûts d'entretien, équilibre qui a toujours été associé à l'image Lancia.

La ligne

Dans la nouvelle série 2000 de la Lancia Beta, on remarque surtout la berline.

Cette élégante voiture, base de la gamme Beta (une des plus complètes de la production européenne) est en effet le modèle qui a bénéficié du plus grand nombre d'innovations justifiant ainsi la nouveauté du modèle.

Touchant aussi bien l'extérieur que l'intérieur de la voiture, ces modifications sont visibles immédiatement, la plus évidente concerne la partie arrière: la lunette dont l'inclinaison a été modifiée et le seuil abaissé pour améliorer la visibilité arrière.

La nouvelle disposition de la lunette a créé deux reliefs qui allègent toute la partie arrière de la voiture.

La console porte-objets qui se trouve derrière le dossier arrière est plate et peut recevoir des colis de grandes dimensions.

Les flancs de la voiture, soulignés par une baguette qui protège la carrosserie des chocs parking, ont une ligne de ceinture plus basse et par conséquent la surface vitrée se trouve augmentée.

La glace de custode qui est maintenant agrandie, améliore la visibilité et se raccorde parfaitement avec la ligne tendue des flancs.

Les feux avant sont rectangulaires et en un seul bloc.

La calandre a un dessin nouveau et plus linéaire. Les feux arrière ont un dessin vertical pour mieux suivre la ligne.

Les pare-chocs en acier inoxydable ont une lame centrale anti-choc et ceux de l'arrière englobent les feux de position et de direction.

Les différences entre la première et la deuxième Berline Beta (la deuxième ayant été revue par Pininfarina) sont importantes mais leur physionomie est presque la même.

La paroi de séparation entre le coffre moteur et l'habitacle est recouverte de matériau isolant pour le niveau sonore et la chaleur.

L'habitacle, dans la plus classique tradition Lancia, est encore plus raffiné et comporte des nouveaux tissus en velours. Les sièges modulés dans leur forme assurent un meilleur confort. Les panneaux de porte ont été redessinés.

Le tableau de bord est entièrement revêtu d'un matériau souple et opaque et la nouvelle couleur des instruments évite les reflets de lumière qui peuvent parfois être gênants.

Nouveaux également: le volant, surtout dans sa partie centrale, et le pommeau du levier de la boîte de vitesses qui est de prise très facile.

La boîte à gants devant le passager s'ouvre avec un système simple et fonctionnel.

Revêtement en moquette pour l'habitacle, en caoutchouc pour le coffre à bagages et en drap pour les panneaux latéraux.

En recevant sa robe définitive, la Berline Beta devient une Lancia dans la plus pure tradition du constructeur turinois.

La version 2000 des modèles Beta Coupe, spider et HPE est reconnaissable par le bossage qui se trouve dans la partie centrale du capot et qui est justifié par le positionnement du carburateur du nouveau moteur.

Les bouches d'aération à la base du pare-brise sont regroupées en une seule de dimension plus importante.

Le moteur 2000

Le moteur Lancia Beta 2000 est à quatre cylindres en ligne, disposé transversalement sur les roues avant et incliné de 20 degrés.

Alésage et course de 84 x 90 mm.

La cylindrée unitaire est de 498,8 cm³, la cylindrée totale est de 1992 cm³.

La distribution est à deux arbres à cames en tête commandés par une courroie crantée.

Les soupapes sont à attaque directe par les arbres à cames avec interposition de boisseaux dont le jeu est réglé par la mise en place de pastilles de différentes épaisseurs.

Cette mise en place de pastilles de réglage peut se faire sans démontage donc sans perte du calage initial.

Le bloc moteur est en fonte, la culasse est en alliage léger avec sièges de soupapes rapportés. Les soupapes sont disposées en V de 65 degrés.

Le diamètre des soupapes est de 41,4 mm pour l'admission et de 35 mm pour l'échappement.

Les soupapes d'échappement sont stellées et ont comme celles d'admission, une tige chromée.

Le vilebrequin est en acier avec cinq portées (53 mm)

durcies par induction. Les maneton de bielle ont un diamètre de 50,8 mm.

Les pistons sont du type « autothermique » avec inserts en acier dans le métal léger de fonderie.

L'étanchéité est faite par trois segments dont le premier en fonte GS est à apport de molybdène.

L'alimentation est réalisée par un carburateur double corps inversé Weber 34 DATR 2/200 ou Solex C 34 TCIC/1 avec ouverture différentielle mécanique du second papillon et enrichisseur automatique de mise en route.

Un système de recyclage des vapeurs d'huile conforme aux normes européennes antipollution a été prévu.

Le graissage est fait par pompe à engrenages avec clapet de limitation de pression, crépine dans le carter et filtre à échange rapide sur le moteur.

Le radiateur de refroidissement, à flux vertical dispose d'un ventilateur électrique à déclenchement thermosensible.

Le liquide de refroidissement (dont le point de congélation est -20 degrés) est composé de 65 pour cent d'eau et de 35 pour cent d'antigel Lancia 430 S est mis en circulation par une pompe entraînée par le moteur au moyen d'une courroie trapézoïdale.

Le ventilateur se déclenche lorsque la température dépasse 92 degrés et s'arrête lorsqu'elle redescend à 87 degrés.

Un clapet thermostatique dose le liquide froid et chaud en provenance du moteur pour réaliser la régulation dans le défilé minimum.

On obtient également un réchauffement plus rapide de l'habitacle.

L'équipement électrique (12 V) a pour source de courant un alternateur de 770 W et dispose d'une batterie de 45 Ah.

L'ordre d'allumage est 1, 3, 4, 2 avec avance fixe de 10 degrés et une avance automatique 2-2 (vilebrequin).

Avec un rapport volumétrique de 8,9 à 1 le moteur Beta 2000 développe une puissance de 87,6 kW (119 ch DIN) à 5500 tr/min.

Le couple maximum est de 174 Nm (17,7 mkg) à 2800 tr/min.

Il faut remarquer que la valeur du couple moteur est supérieure à 16 mkg (soit 90 pour cent de la valeur maximale) sur une plage de régime allant de 2000 à 5200 tr/min.

La puissance fiscale est de 11 CV (France).

La sécurité

Lors des études préliminaires du projet des voitures Lancia, le facteur sécurité a toujours occupé une place très importante. Et notre Beta ne s'est pas débarrassée de cette tradition, bien au contraire, en profitant de toutes les expériences positives acquises jusqu'à aujourd'hui, elle devient l'image même de la sécurité qui était pourtant déjà proverbiale sur les autres modèles. Ce problème fondamental a été affronté surtout sous deux points de vue:

— celui de réduire au minimum la possibilité d'accident (sécurité active);

— celui de réduire au minimum les conséquences pour les passagers d'un accident éventuel (sécurité passive).

En ce qui concerne le premier aspect, on a cherché à éliminer les causes possibles d'un accident, lesquelles peuvent aussi bien être de nature mécanique (défectuosité d'un organe) que provoquées par l'homme (fatigue, distraction, etc.).

Au regard du deuxième aspect de la sécurité, on a créé un habitacle à même de garantir aux occupants un espace de survie adéquat et de réduire la violence des traumas causés par les heurts contre les parois.

A partir du 1er octobre 1975 sont entrées en vigueur les nouvelles normes antipollution (CEE) selon lesquelles les émissions de CO (monoxyde de carbone) doivent être réduites de 20 % par rapport à la valeur établie en 1971 et celles de HC (hydrocarbures non brûlés) de 12 %.

Puis particulièrement les directives de la CEE, qui, jusqu'à septembre dernier prescrivaient des limites de 25,55 g/Km selon le poids de la voiture pour le CO et de 3,24 g/Km pour les HC, prescrivent maintenant respectivement des limites de 20,44 g/Km et de 1,72,72 g/Km.

Le moteur Lancia Beta qui était déjà en dessous des normes grâce au dispositif de recirculation des vapeurs d'huile et un réglage très précis de la carburation, de l'allumage et de la distribution, l'est encore plus pour la nouvelle version 2000 (et naturellement pour les 1300 et 1600) en ce qui concerne les plus récentes prescriptions, grâce surtout à l'amélioration du rendement obtenu en travaillant sur la forme de la chambre de combustion qui favorise une meilleure consommation sans altérer les performances.

Les options

Confirmant le haut standing de la gamme précédente, les nouvelles Beta bénéficient elles aussi des options que Lancia considère standard; c'est à dire 5ème vi-

tesse, lunette arrière dégivrante, réglage dynamique des phares.

A ces équipements de série, peuvent s'ajouter sur les nouveaux modèles de la gamme Beta, les options suivantes:

- climatisation et glaces teintées,
- intérieur cuir,
- roues en alliage léger,
- ceintures de sécurité à enrouleur (pour les places avant),
- toit ouvrant,
- direction assistée,
- installation d'une alimentation mixte en essence/gpl - gaz de pétrole liquéfié (pour les berlines).

Lancia propose à nouveau la direction assistée, un dispositif raffiné particulièrement indiqué sur une traction avant de deux litres, mais qui peut aussi équiper avec autant de succès la version 1600.

La direction assistée est du type ZF, à crémaillère avec pompe hydraulique commandée par le vilebrequin au moyen d'une courroie trapézoïdale.

Le réservoir est logé dans le compartiment moteur. Sa caractéristique principale est celle de ne point entrer en fonction pendant la marche normale, même rapide, mais d'intervenir lorsque la chaussée ou les conditions d'utilisation demanderaient des efforts importants au volant.

En voici quelques exemples:

- sur autoroute, les angles de braquage sont généralement très limités, dans ce cas, la direction assistée n'intervient pas et le conducteur contrôle la voiture par le système traditionnel.

— Sur un parcours mixte, sur des routes de montagne tortueuses, l'effort au volant grandit: la direction assistée entre alors en fonction et fournit, dans une certaine mesure, une intervention proportionnelle aux exigences de conduite.

— Sur une chaussée verglacée, l'effort au volant est généralement assez faible: la direction assistée peut ne pas intervenir du tout ou bien n'intervenir que partiellement.

— Enfin, lors des manœuvres de parking, où l'on est contraint de braquer la voiture pratiquement arrêtée, la direction assistée agit complètement pour rendre moins pénible l'effort du conducteur.

La direction assistée est un élément non négligeable de sécurité en cas de difficultés, comme par exemple le choc de biais d'une roue contre un obstacle (terre-plein central) ou bien le dégonflement ou l'éclatement d'un pneu, où les événements suivants se groupent:

- choc de la roue ou éclatement du pneu,
- augmentation de la résistance au roulement sur une roue, provoquant ainsi un bâtonnage brusque,
- augmentation de l'effort au volant, nécessaire à maintenir le cap,
- impossibilité de la part du conducteur de maîtriser la trajectoire de la voiture.

Le conducteur dispose donc, grâce à la direction assistée, d'un facteur complémentaire de sécurité.

In this issue:

THE DEVELOPMENT OF THE 2000 SERIES

Lancia's 1976 range of cars will see the replacement of the Beta 1600 models — Saloon, Coupe, Spider, HPE — with a new line of Beta 2000s. This new series will be powered by a 1995 cc version of the four cylinder, twin overhead cam engine developing 119 bhp (DIN). While to increase capacity at this time may appear contrary to contemporary tendencies, it is the result of a number of technical and marketing considerations, not least of which is Lancia's long association in the two litre «European class» of car.

This is a class which over the last two years has felt the effect of two distinctive trends in the evolution of public demand. One of these has been the considerable reduction in demand for the 2000 cc version of mass-produced, popular models. Conversely, the other is the significant increase in demand for the speciality, quality car in this capacity bracket, most notably from former purchasers of large capacity high powered cars seeking similar standards of refinement and quality with acceptable levels of performance. The Beta 2000 series is therefore ideally phased to fill the development as well as provide a higher capacity model for those purchasers climbing the displacement ladder.

In addition to its considerable export potential the new Beta 2000 series is an important Italian domestic development in a category where some 70% of new car registrations are imported models.

Greater mechanical reliability and longer component life are well-known advantages of this size of engine as is the easier driving provided by the extra power available without loss of fuel economy. The new 2000 cc engine for the Beta saloon, for example, provides 20% more maximum torque with the allied advantages of faster response and acceleration, yet with only a 13.8% increase in capacity. Travelling in fifth gear at 120 kph (75 mph), the maximum legal speed of Italian autostradas, the engine of the Beta sedan is turning at only two thirds of its rpm for maximum power. This characteristic combined with its broad flexibility reduces gear-changing to a minimum with considerable benefit to fuel economy. The greater flexibility of the Beta's engine and its eager response also makes for less tiring driving, especially in city traffic, and for fast, safe overtaking. Lastly, the increase of the

engine capacity from 1600 cc to 2000 cc also enables a more rational progression of engine sizes in the range: 1300 cc — 1600 cc and now 2 litres. From all viewpoints the new Beta 2000 Series — Saloon, Coupe, Spider and HPE — all reflect the ultimate balance between performance, comfort, safety and low running costs, in line with Lancia's true image.

Styling

The most outstanding model in Lancia's Beta 2000 series is the saloon, an elegant car and the foundation for the entire Beta range, now one of the most comprehensive in Europe. This is the model on which the greatest number of developments have taken place, so much so that it is almost a different car, inside and out.

The most evident development has been to the rear styling. The angle of the rear window has been altered and the window recessed to improve rear vision from the driving seat. This has created two trailing fins which considerably lighten the entire rear styling of the car.

The parcel shelf behind the rear seat is flat and able to accept large parcels.

From the side, the waistline has been lowered by increasing the depth of the windows and is now protected by a moulding from minor parking accidents and knocks. The third window has also increased in size to improve rear three quarter vision, while complementing the streamlined styling. The headlights are enclosed behind a rectangular glass surround as a unit: the grille has a new linear design. Rear lights are vertical in shape to complement the boot line and styling.

The bumpers are fabricated from stainless steel and are equipped with a heavy rubber moulding with side and indicator lights inset in the front unit. The bulkhead between the engine and the interior is lined with sound and heat insulation.

The styling of this new series of Beta saloons was achieved in conjunction with guidance from Pininfarina and while the original lines are maintained the detail differences are considerable.

The interior is even more refined with new velvet textiles in Lancia's most classical tradition. The seats

have altered in design to provide optimum support and comfort. Even the door panels have also been redesigned.

The facia is covered with soft, matt material and the instrumentation is arranged to avoid reflection. The steering wheel centre has also altered in design and the gear shift knob is changed to one that fits the hand readily and comfortably.

Carpeting is wall to wall throughout. The boot is lined with felt with a rubber floor mat. With this series, the Beta saloon has reached its ultimate development, even more in keeping with the great tradition of its Turin manufacturer.

The 2000 versions of the Beta Coupe, Spider and HPE are distinguished by the «power bulge» central in the bonnet housing the carburettor. The air intakes at the base of the windscreen have also been enlarged into a single unit.

The 2000 engine

The engine of the Lancia Beta 2000 is a 4 cylinder in line unit, mounted transversely between the front wheels and inclined at 20° towards the rear. Bore and stroke are 84 x 90 mm respectively and the individual cylinder capacity is 498.8 cc giving a total capacity of 1995 cc.

Twin overhead camshafts are driven by toothed belt from the crankshaft. Valves are operated directly by the cams acting via inverted cups and clearances are adjusted by shims. This avoids the necessity of dismantling the valve gear for adjustment and also prevents any accidental mis-setting.

The cast iron block is equipped with light alloy cylinder head with valve seat inserts and guides set in a V configuration of 65°.

Inlet valve diameter is 41.4 mm and the outlet 35 mm. All valves have chromed stems and outlet valves are stellite faced. The crankshaft is forged from alloy steel, induction hardened and mounted on five main bearings of 53 mm diameter. Bearings for the conrods are of 50.8 mm. The autothermic type pistons are cast in light alloy with steel insert and carry three rings, of which the first is cast iron with molybdenum content.

Fuel is fed through a twin down draught carburettor, either Weber 34 DATR 2/200 or Solex C34 TC1C/1

with mechanical differential opening for the second jet and automatic choke. The system incorporates an automatic by-pass device and meets with the new European emission standards. Lubrication is provided by gear pump with pressure-limiting valve through a mesh filter in the sump and full-flow filter on the engine.

The coolant radiator is of the vertical-flow type equipped with a thermostatically controlled electric driven cooling fan. Coolant (giving protection to 20 °C) is a mixture of 65% water and 35% Lancia 430 S anti-freeze. Circulation is provided by centrifugal pump driven by V-belt from the crankshaft. The thermo-electric control for the electric cooling fan operates when the coolant temperature reaches 82 °C and cuts out again when temperatures reduce below 87 °C. A thermostatic valve controls the flow of coolant in order to reach and maintain optimum temperature in the shortest possible time. This also enables the interior of the car to be warmed up faster. The 12 Volt electric system is supplied by 770 W alternator and a 45 Ah battery.

The firing order is 1 - 3 - 4 - 2 with 10° fixed spark advance and 28° ± 2° automatic advance (crankshaft). Compression ratio is 8.9 : 1. The Beta 2000 engine develops a maximum power of 87.6 KW (119 bhp DIN) at 5,500 rpm with maximum torque of 174 NM (17.7 Kg. M.) at 2,800 rpm. It must be emphasised that the torque value is above 16 Kg. M. (90° of maximum power) between rev range of 2,000 to 5,200 rpm. For the Italian market taxable power is 20 HP.

Safety features

The safety factor when starting the design of Lancia cars has always been given outstanding importance. Also the Beta follows this tradition by summing up all the positive experiences gained so far and by increasing the well known safety features of the previous models.

In detail this very important problem has been tackled referring to two different aims:

— reduce the possibility of accident to the minimum (precautionary safety);

— reduce the consequences of the possible crash to the passengers to the minimum (protective safety). For what concerns the first aim we have endeavoured to eliminate the causes of the accident, which may be either mechanical (fault), or due to the human factor (tiredness, lack of attention and so on).

Referring to the second aim, care has been taken to ensure the bodywork providing a suitable surviving room and that the injuries caused to the passengers by bumping against the body panels be as negligible as possible.

New EEC Engine Emission Regulations came into force from October 1st this year reducing permissible carbon monoxide emission by 20% against the limits established in 1971 and of unburnt hydrocarbons by 12%. In particular the EEC Directives which up to last September prescribed limits of 25 - 55 G/KM for carbon monoxide according to vehicle weight, and 3.2 - 4 G/KM for hydrocarbons are now changed to prescribe limits respectively of 20 - 44 G/KM and 1.7 - 2.72 G/KM. As a result of the by-pass system and special calibration, the Lancia Beta engine was already well within the allowed tolerances of previous emission regulations. The new 2000 version (and with it the 1300 and 1600) meets the new regulations even more suitably owing to a re-shaping of the combustion chamber which also permits a reduction in consumption without affecting performance.

low beam headlight alignment which automatically adjusts according to the load carried in the boot. These are just a few of many standard items built in to the standard Beta specification.

In addition, the Beta range also includes a range of optional equipment aimed to suit individual tastes and needs: air conditioning, tinted glass, electrically operated windows, leather upholstery, light alloy road wheels, inertia reel seat belts for front seats, sliding steel sunroof and power steering. The saloon version can also be equipped with the petro/EPC fuel system. The sophisticated power steering system is particularly recommended by Lancia for both the 1600 and 2000 cc models, and is ideally suited to the front wheel drive characteristics of this range.

The power for the ZF steering system is provided by pump driven by V belt from the crankshaft and the fluid reservoir is located in the engine compartment. A typical feature of this system is that assistance is only provided when it is really needed — at low and parking speeds — and decreases as speed builds up. This means that steering assistance is provided when it is needed but that this cuts out at cruising, or high speed to give a very direct positive control with plenty of "feel".

On a winding run — say through mountain passes — the steering effort required varies widely and assistance where needed will cut the effort and therefore the fatigue in driving. Conversely, on icy, or snow-covered roads minimum assistance is required, so the system does not operate and the driver has total control over direction. Lastly, the advantages of this power steering system for easy parking are obvious.

There are also instances where power steering of this type has a very positive safety value, for example if a wheel hits the kerb, in the case of a tire burst, locking of one wheel while cornering round any road surface, or mechanical condition that increases the driver's difficulty in maintaining a straight line. In these situations power steering contributes a substantial safety factor.

Optional equipment

As with the exciting models in the Beta range, the new 2000 versions are equipped to a very high standard with the type of ancillaries which other manufacturers generally adopt as optional extras — the 5-speed, the heated rear window and the self-leveling

IN DIESEM HEFT:

BETA 2000-WARUM?

Die Lancia — Modelle der Beta-Baureihe-Limousine, Coupé, Spider, HPE — werden ab 1978 mit einem Zwei-Liter-Motor angeboten, der die Ausführung mit 1800 ccm ablöst. Der Motor der Versionen Beta 2000 entspricht der bewährten technischen Konzeption. Es ist ein Vierzylinder-Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Aus einem Hubraum von 1995 ccm entwickelt er 119 DIN-PS.

Für die Erhöhung des Hubraums sprechen eine ganze Reihe von Überlegungen. Neben Gründen allgemeiner Art sowie technischen und funktionellen Vorteilen hat die Tradition des Hauses Lancia in der Zwei-Liter-Klasse eine Rolle gespielt.

Der Wandel der Verbraucheranforderungen in den letzten beiden Jahren — und damit die Entwicklung des Marktes — haben sich auch auf die Bedeutung der Wagen der Zwei-Liter-Klasse ausgewirkt. Kunden, die vorher hohe Leistung aus grossen Hubräumen gekauft haben, wählen jetzt Modelle mit einem vernünftigen Verhältnis von Hubraum und Leistung — unter der Voraussetzung, dass das gleiche hohe Mass an Qualität, Komfort und Reisezugänglichkeit gewährleistet ist. Unter dem Gesichtspunkt dieses Wandels treten die herkömmlichen Modelle der Zwei-Liter-Klasse etwas in den Hintergrund. Die Wagen der Baureihe Beta 2000 dagegen entsprechen dieser Tendenz. — Andererseits sind sie echte «Aussteigerwagen» für diejenigen, die von Automobilen mit kleineren Hubräumen kommen. Die Zwei-Liter-Klasse ist eine europäische Klasse und deshalb von

besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Exportgeschäfts der Marke Lancia. Darüber hinaus bieten sich auch auf dem italienischen Markt gute Möglichkeiten, die Marktposition zu verbessern: In der Zwei-Liter-Klasse haben gegenwärtig die Neuzulassungen ausländischer Marken einen Anteil von 70 Prozent.

Beim Motor der Beta 2000-Modelle wurde besonderer Wert auf die Kriterien gelegt, die dem Einsatz der Wagen bei unterschiedlichen Fahrbedingungen, dem Fahrkomfort, der Wirtschaftlichkeit und der Zuverlässigkeit gelten. Mit dem neuen Motor ist eine Erhöhung des maximalen Drehmoments um zwanzig Prozent erreicht worden — bei einer Vergrosserung des Hubraums um nur 13,6 Prozent. Das höhere Drehmoment bedeutet ein wesentliches Plus an Elastizität sowie an kraftvollm Beschleunigungsvermögen aus allen Geschwindigkeitsbereichen.

Bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h braucht der Zwei-Liter-Beta-Motor im fünften Gang nur zwei Drittel der Drehzahl, die für die Höchstleistung erforderlich ist. Diese Auslegung bringt sehr günstige Verbrauchswerte. Auch die hohe Elastizität des Motors, die häufige Gangwechsel unnötig macht, dient der Wirtschaftlichkeit — und darüber hinaus vor allem dem ermüdungsfreien Fahren, zum Beispiel im Stadtverkehr. Kurze Beschleunigungszeiten aus allen Geschwindigkeitsbereichen bringen schnelle Überholvorgänge — und damit einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit. Nach dem Wechsel von 1800 auf 2000 ccm gibt es im Beta-Modellprogramm für den deutschen Markt zwei Hubraumversionen: 1600

und 2000 ccm. Die Beta-Versionen mit zwei Liter Hubraum — Limousine, Coupé, Spider und HPE — bringen in einem besonders hohen Maße eine harmonische Ausgewogenheit von Leistung, Komfort, Sicherheit und wirtschaftlichen Unterhaltskosten — ein Maßstab für den Wert eines Automobils, der schon immer eng mit dem Ansehen der Marke Lancia verbunden war.

Die Linie

Bei der Beta-Limousine hat Lancia — neben der Entwicklung des neuen Motors — noch weitere Feinarbeit geleistet. Die bewährte Konzeption wurde beibehalten. Trotzdem ist fast ein neues Automobil entstanden.

Die Beta-Limousine war der Auftakt des neuen Lancia-Programms. Inzwischen wurde daraus eine breite Palette — eine der vollständigsten Modellreihen der europäischen Automobilproduktion.

Die Beta-Limousine ist eine der wenigen, die das fortschrittliche Konzept mit Frontantrieb und Quermotor in der gehobenen Klasse verwirklicht. 80 Prozent der Wagenlänge stehen für den Innen- und Kofferraum zur Verfügung. Für fünf ausgewachsene Personen und ihr Gepäck gibt es mehr als reichlich Platz — bei nur knapp 430 cm in der Gesamtlänge. An dieser Grundkonzeption wurde nichts verändert. In Details allerdings setzte Pininfarina — mit der stilistischen Überarbeitung der neuen Version betraut — den Stift an:

Das Heck des Wagens wird jetzt von zwei kleinen Flossen geprägt, die es viel leichter als bislang erscheinen lassen und den Linie ausgeprägten Pfiff verleihen. Die Heckscheibe steht steiler und wurde etwas versenkt; die Sicht nach hinten hat dadurch ganz wesentlich gewonnen. Neu sind auch die Rückleuchten. Beibehalten ist innen die praktische grosse Hulalage vor dem Rückleiter.

Die Seitenansicht des Wagens gewann durch grössere Glasflächen und eine niedrigere Gürte linie, die Sichtverhältnisse wurden noch weiter verbessert. Das dritte Seitenausstoss (hinter der hinteren Türe) wurde vergrößert, was der Sicht nach schräg hinten (wichtig etwa beim Verlassen einer Parklücke) zugute kommt. Neu ist ebenfalls eine seitliche Zier- und Stolleiste; sie schützt die Karosserie nachhaltig vor unachtsam aufgestoßenen Türen benachbart parkender Autos. Markanter wurde auch die Front des Wagens. Das Kühlergrill wirkt gestreckter, die vorderen Doppelscheinwerfer sind rechteckig und sitzen unter einer gemeinsamen Abdeckplatte.

Neu sind auch die Stoßfänger — wie bisher aus nichtrostendem Stahl — mit einem stoßabsorbierenden Mittelstreifen. Blink- und Begrenzungsleuchten wurden in die hinteren Stoßstangen eingebaut.

Die neue Beta-Limousine mit der Handschrift von Pininfarina hat fast dasselbe Aussehen wie das erste Modell — und unterscheidet sich doch durch eine Vielzahl durchdachter Änderungen. Die Trennwand zwischen Motor- und Fahrgastraum ist mit wärme- und schallschluckendem Material beschichtet.

Im Fahrgastraum wurden die Sitze überarbeitet und mit luxuriösen Samtbezügen versehen, neu sind auch die Türverkleidungen. Das Armaturenbrett ist mit weichem, mattem Material überzogen, die Instrumente wurden modifiziert, um Spiegelungen auszuschalten. Das griffige, unschämante Lenkrad erhielt eine neue Nabe, der ebenfalls neue Schalthebelknauf liegt besonders gut in der Hand. Die Bodenbeläge sind aus Moquette, im Gepäckraum aus Gummi. Für die Seitenverkleidungen wird Filz verwendet.

Die Beta Limousine in der überarbeiteten Version steht für Fortschritt und Tradition des Hauses Lancia.

Die Marke Lancia ist eine der ältesten auf dem europäischen Kontinent. Seit Anbeginn zeichnen sich diese Wagen durch fortschrittliche technische Lösungen und sorgfältige Fertigung aus. Die Beta-Limousine setzt diese Tradition des Besonderen fort, indem sie eine große Zahl gegensätzlicher Forderungen meisterlich vereinigt: so den geräumigen Innenraum und gleichzeitig kompakte, vernünftige Außenabmessungen, so einen dreifreudigen und gleichzeitig besonders elastischen Motor, so eine exklusive Erscheinung und gleichzeitig günstige, überschaubare Kosten in Anschaffung und Unterhalt.

Beim Beta Coupé, Spider und HPE ist die Serie 2000 daran zu erkennen, dass die Motorhaube eine leichte Ausbuchtung nach oben bekam. Sie wurde erforderlich, um die aufwendige Vergaseranlage unterbringen zu können. Die Luftteintrittsöffnungen unterhalb der Windschutzscheibe wurden verbreitert und zusammengestellt.

Der zwei-liter-motor

Das Triebwerk Lancia Beta 2000 ist ein Vierzylinder-Reihenmotor. Er liegt quer über den Vorderrädern — um 20 Grad nach hinten geneigt. Die Zweiliter-Maschine wurde aus der bewährten 1800er-Version entwickelt. Bei unveränderter Bohrung von 84 mm verlängerte sich der Hub von 79,2 auf 90 mm — wodurch sich ein Hubraum von 1955 ccm ergibt.

Die Steuerung erfolgt durch zwei obenliegende Nockenwellen, die von der Kurbelwelle über einen Zahnrämen angetrieben werden. Die Ventile werden von den Nockenwellen über Stössel direkt gesteuert. Das Ventilspiel lässt sich ohne große Demontagen einstellen: Man wechselt einfach Einstellscheiben aus, die es in unterschiedlicher Stärke gibt. Dadurch ist auch eine versehentliche Änderung der Steuerzeiten ausgeschlossen.

Das Kurbelgehäuse besteht unverändert aus Grauguss, der Zylinderkopf aus Leichtmetall. Die halbkugelförmigen Verbrennungsräume wurden überarbeitet, um zu einer besonders schadstoffarmen Zusammensetzung der Auspuffgase zu kommen. Die Ventile stehen V-förmig in einem Winkel von 65°; das Einlassventil hat einen Durchmesser von 41,4, das Auslassventil von 35 mm. Die Auslassventile sind gepanzert und wie

die Einlassventile mit hartverchromten Schäften versehen.

Die Kurbelwelle aus legiertem Stahl mit induktionsgehärteten Zapfen ist fünffach gelagert. Die Hauptlagerzapfen messen 53 mm im Durchmesser, die Kurbelzapfen 50,8 mm. Die Autothermikkolben mit Stahlkehlleges sind aus Leichtmetall gegossen; von den drei Kolbenringen besteht der obere aus Sphäroguss und trägt zusätzlich eine Molybdänschicht.

Zur Gemischversorgung dient ein Doppel-Fallstromvergaser (Weber 34 DATR 2/200 oder Solex C 34 TCIC 1); die zweite Stufe wird mechanisch zugeschaltet. Beide Vergaser verfügen über eine Startautomatik, die durch das Kühlwasser geheizt wird.

Eine Vorrichtung zur Rückführung der aus dem Kurbelgehäuse kommenden Oldämpfe (blow-by) sorgt für zuverlässige Einhaltung der europäischen Vorschriften zur Verhütung von Luftverunreinigungen. Die Schmierung erfolgt durch eine Getriebepumpe mit Druckbegrenzungsventil — über ein Siebfilter in der Ölwanne sowie ein schnell auswechselbares Hauptstromfilter am Motor.

Der Kühler ist ein Vertikalstromkühler mit einem Ventilator, der von einem thermostatisch gesteuerten Elektromotor angetrieben wird. Die Kühlflüssigkeit bietet Gefrierschutz bis minus 20 Grad. Sie besteht aus einem Gemisch von 35 Prozent Wasser und 35 Prozent Lancia Gefriereschutzflüssigkeit 430 S und wird durch eine Zentrifugalpumpe in Umlauf gehalten. Den Antrieb der Pumpe durch die Kurbelwelle besorgt ein Keilriemen.

Der elektrische Ventilator wird durch einen Thermo-Schalter so gesteuert, dass er sich bei 92 Kühltemperatur ein- und bei 85 wieder ausschaltet. Normalerweise arbeitet das Kühlgebläse nicht, er verbraucht keine Energie und verursacht kein Geräusch. Die thermostatische Regelung des Kühlmittel-Kreislaufs wurde sorgfältig so abgestimmt, dass der Motor nach einem Kaltstart möglichst schnell seine Betriebstemperatur erreicht: dies spart Kraftstoff und Abnutzung und verringert die schädlichen Bestandteile im Auspuffgas weiter. Außerdem spricht die Heizung besonders rasch an.

Zur hochwertigen Technik unter der Motorhaube gehört auch eine kräftige 770 Watt-Drehstrom-Lichtmaschine und eine Batterie von 45 Ah. Die Zündfolge ist 1-3-4-2. Fest eingestellte Vorzündung 10°, automatische Zündverstellung 2° ± 2° (Kurbelwelle).

Bei einem Verdichtungsverhältnis von 8,9 : 1 entwickelt der Beta 2000 Motor eine Höchstleistung von 115 DIN-PS (84,6 kW) bei 5500 U/min. Das höchste Drehmoment von 17,7 mkg (174 Nm) wird bereits bei der vorbildlich niedrigen Drehzahl von 2800 U/min erreicht. Zwischen 2000 und 5200 U/min liegt das Drehmoment über 16 mkg — mehr noch als die anderen Versionen verfügen die Beta 2000 Modelle über einen elastischen, durchzugsfähigen Motor, der diese Charakteristik ohne Einbußen an Dreifreudigkeit und Leistung zu bringen vermag. Besondere Erwähnung verdient die Geräuscharmut des Triebwerks — mit einem Ergebnis der besonders dick gepolsterten Trennwand zwischen Innen- und Motorraum.

Sicherheit

Die Sicherheit hat bei der Entwicklung der Lancia Modelle immer eine grosse Rolle gespielt. Die Beta-Baureihe setzt diese Tradition fort. Ihr sind alle bisher gesammelten Erfahrungen zugute gekommen. Die Sicherheitskriterien der vorhergehenden Modelle wurden verwertet und in die Konstruktion einbezogen. Sicherheit beim Automobil bedeutet:

- Die Möglichkeit eines eventuellen Unfalls auf ein Minimum zu reduzieren (vorbeugende Sicherheit).
- Die Folgen eines eventuellen Unfalls für die Fahrgäste auf ein Minimum zu reduzieren (schützende Sicherheit).

Was die erste Art anbelangt, hat man danach gestrebt, die möglichen Gründe des Unfalls, die entweder mechanischer Natur (Defekt) sein können oder auf menschliches Versagen (Müdigkeit, Unaufmerksamkeit usw.) zurückzuführen sind, auszuschalten.

Was die zweite Art der Sicherheit anbelangt, hat man dafür gesorgt, dass der Fahrgastraum auch bei Aufprall genug Raum bietet und dass die Verletzungen der Insassen bei Stossen gegen die Wände des Fahrgastrums so gering wie möglich gehalten werden.

Ab 1. Oktober 1975 sind die von der EG erlassenen neuen Vorschriften zur Verhütung von Luftverunreinigungen in Kraft getreten; aufgrund dieser Bestimmungen müssen die CO-Emissionen (Kohlenstoffmonoxyd) um 20 % gegenüber dem seit 1971 festgesetzten Wert gesenkt werden, die HC-Emissionen (unverbrannte Kohlenwasserstoffe) um 12 %. Von der EG, die bis September je nach Fahrzeuggewicht Höchstwerte von 25-55 g/km bei CO und von 3,2 - 4 g/km bei den unverbrannten Kohlenwasserstoffen (HC) vorgeschrieben hatte, werden jetzt Höchstwerte von 20 - 44 g/km bzw.

1,7 - 2,7 g/km gefordert. Der Lancia Beta Motor, der aufgrund einer Vorrichtung zur Rückführung der Motorgase in die Ansaugleitung sowie sorgfältiger Einstellung des Vergasers, der Zündung und der Steuerung bereits unter den früheren Höchstwerten lag, entspricht in der neuen Version 2000 (und natürlich auch in den anderen Hubraumvarianten) voll auf den neuesten Bestimmungen. Einen wesentlichen Fortschritt brachte die Änderung der Form der Verbrennungsräume. Sie kam auch der Senkung des Kraftstoffverbrauchs zugute, ohne die Fahrleistungen zu beeinträchtigen.

Sonderausstattung

Die bisherige Beta-Baureihe ist bereits ausserordentlich reichhaltig ausgestattet. In gleicher Weise warten die neuen Beta-Modelle mit zahlreichen Details auf, die trotz ihrer Besonderheit zur Serienausstattung gehören: Fünfganggetriebe, heizbare Heckscheibe oder automatische Leuchtweitenregelung des Abblendlichts. Darüber hinaus liefert Lancia zu den neuen Modellen auf Wunsch folgende Extras:

- Air Condition-Anlage und atermische Scheiben,
- elektrische Fensterheber,
- Leichtmetallfelgen,
- Sitzbezüge aus Echtleder,
- Automatik-Sicherheitsgurte für die Vordersitze,
- Schiebedach,
- Hydrolenkung.

Außerdem können die Limousinen mit einer Flüssiggasanlage ausgerüstet werden.

Die Hydrolenkung wird auf Wunsch vom Werk eingebaut. Sie ist ein Spitzensaggregat, das speziell auf die Charakteristik des frontangetriebenen 2-Liter-Wagens abgestimmt ist. Durch entsprechende Anpassung kann es jedoch auch bei den Modellen Beta 1600 Verwendung finden.

Die Hydrolenkung ist ein ZF-Fabrikat mit Zahnstange und einer Ölspülung, die von der Kurbelwelle über einen Keilriemen angetrieben wird. Der Ölbehälter ist im Motorraum untergebracht. Die Hydrolenkung arbeitet lenkkraftabhängig, d.h. sie spricht bei normaler, auch schneller Fahrt, bei der geringe Lenkräfte auftreten, nicht an. Erst wenn Strassenzustand und Fahrbedingungen stärkere Kräfte am Lenkrad verlangen, wird die Hydrolenkung wirksam. Zur Veranschaulichung einige Beispiele:

- Auf der Autobahn und bei hohen Geschwindigkeiten bleiben die Lenkeinschläge meistens gering. Unter diesen Bedingungen bedarf es keiner Lenkunterstützung, die Hydrolenkung wird daher nicht wirksam.
- Strecken mit wechselnden Fahrbedingungen sowie kurvenreiche und bergige Straßen erfordern grösseren Kraftaufwand am Lenkrad.
- Hierbei wird die Hydrolenkung aktiviert und liefert die nötige Lenkunterstützung.
- Auf verschneiten oder vereisten Strecken ist meistens nur ein geringer Einsatz von Lenkräften erforderlich. Die Hydrolenkung wird daher gar nicht oder nur im nötigen Massen zur Unterstützung herangezogen.
- Bei Parkmanövern oder beim Einschlag der fast stillstehenden Räder wird die Hydrolenkung voll wirksam und unterstützt die Lenkräfte durch hohen hydraulischen Druck.
- Die Hydrolenkung erwies sich besonders in extremen Situationen als hilfreich. So laufen z.B. beim schrägen Anfahren eines Hindernisses (Staumstein) oder bei einem plötzlichen Reifendefekt (Platten) folgende Phasen in Sekundenbruchteilen ab:
 - Stoss gegen das Rad oder Platzen des Reifens,
 - einseitige Erhöhung des Rollwiderstandes und plötzliche Neigung der Räder zum Einschlagen,
 - erhöhte Anforderungen an die Lenkkraft, um die Fahrtrichtung einzuhalten,
 - Überforderung der für eine Lenkkorrektur nötigen Reaktions- und Armmkräfte des Fahrers.

Die Hydrolenkung ist daher ein weiteres Sicherheitslement, mit dem der Fahrer auch Ausnahmesituationen beherrschen kann.

In questo numero:

L'ERA DELL'ARCHITETTO DELL'AUTOMOBILE

«L'era degli inventori» non richiama l'attenzione degli osservatori se non dal punto di vista di creazioni successive costituenti altrettanti progressi. Ora, non è meno interessante, tutt'altro, sotto l'aspetto della filosofia latente dei primi veicoli motorizzati.

In realtà, la stessa espressione: «era degli inventori», se ci balena spontanea in mente (poiché è proprio dal punto di vista di un susseguirsi di innovazioni che questo periodo più ci colpisce) non è conforme alla realtà. E dell'era dei pionieri che bisognerebbe parlare, poiché se essa fu caratterizzata da una fila di progressi spettacolari, l'invenzione vera e propria l'aveva preceduta di molto dato che il motore a scoppio aveva preso forma sin dal 1876 ed il motore a vapore (contrapposto alla macchina a vapore) nei primi anni del XIX secolo, mentre l'idea di motorizzare un veicolo fioriva già ai tempi di Leonardo da Vinci.

Gli uomini che segnarono i primi anni dell'automobile erano infatti dei primi realizzatori in cerca di applicazioni, e questo spiega il perché essi seguissero, come vedremo, una tendenza generale, per quanto diverse fossero le strade intraprese.

Cominciamo col richiamare (poiché non è sempre vano sottolineare l'evidenza) che il motore meccanico doveva subentrare alla trazione animale in uso da secoli. E, in una epoca in cui la velocità era ancora non solo sconosciuta, ma insospettabile (fatta eccezione, naturalmente, dei vari narratori), il cavallo — questa forza motrice perfettamente uniforme per definizione — non aveva altro significato fondamentale se non il suo potere di trazione sufficiente alla vettura, ma limitava ad un numero ristretto di carri il carico che poteva trainare sulla rotella delle miniere.

Il vantaggio enorme che presentava la macchina a vapore ad alta pressione sul cavallo, consisteva nel suo rapporto potenza/peso, ingombro, molto più favorevole; questo vantaggio poteva trovare sviluppo in due sensi opposti: fornire più potenza a parità di ingombro, oppure permettere un minore ingombro a parità di potenza. Il risultato essendo in funzione delle esigenze. Nulla di strano dunque — se pure questo fatto rivesta una certa importanza — che Richard Trevithick Jr., primo realizzatore della trazione meccanica su strada e su rotaie, abbia sostituito il cavallo delle miniere con un cavallo meccanico (tosto battezzato locomotiva) che tirava molti più carri mentre eliminava quello della vettura sostituendolo con un insieme meccanico di taglia ridotta adattato al veicolo.

Tutti coloro che seguirono Trevithick fecero lo stesso, a parte due eccezioni che ci valsero i «rimorchiatori» senza futuro di Goldsworthy Gurney nel 1829 e di Albert de Dion et Georges Bouton nel 1893. Si può dunque affermare che il veicolo stradale divenne omogeneo motorizzandosi. Ed è ancora la stessa concezione che segna immancabilmente, alla fine del secolo, gli inizi della locomozione a petrolio poiché nessuno poteva ancora concepire la velocità su strada, mentre le dimensioni ridotte del motore a scoppio permettevano finalmente la sua applicazione sull'automobile privata e non solamente sull'omnibus come avveniva in precedenza.

Tutti i pionieri del XIX secolo, sia che avessero applicato la forza motrice a veicoli esistenti, sia che avessero avuto l'illuminata idea della necessità di creare un veicolo nuovo per assicurare la comunicazione con il motore, avevano dunque un solo obiettivo ed un unico problema: disporre il loro meccanismo complementare negli spazi morti della immagine standard che essi avevano della vettura, il cui ingombro ristretto e lo spazio interno erano ferreamente preservati.

Il problema dell'ingombro limitato era dunque suscitato soprattutto dalla forza dell'abitudine e dalla reticenza alle innovazioni? Chi getta uno sguardo sulla storia delle tecniche percepisce immediatamente che il cambio di scala è un problema arduo

che il pioniere tenderà ad affrontare il più tardi possibile considerate le trappole disseminate su questa «terra incognita». È certo che i pionieri dell'automobile vera e propria si rendevano senz'altro conto del vantaggio derivante dalla soppressione del cavallo con conseguente riduzione a metà dell'ingombro costituito dal tiro. Ecco che troviamo fra la corrispondenza di Emile Levassor, una lettera indirizzata a Gottlieb Daimler allegata alla fotografia di quattro dei suoi modelli in fila indiana e nella quale egli scrive, con un candore che oggi ci fa sorridere: «Se tutti i Parigini adottassero l'automobile, sarebbero finiti gli intasamenti della rue de Rivoli!».

Ma, che in materia di dimensioni i pionieri abbiano fatto semplicemente retrocessi davanti al cambiamento di scala o che abbiano agito deliberatamente, rimane sorprendente il fatto che tutte le creazioni della loro epoca siano state caratterizzate dal pensiero primordiale della comodità e del confort dei passeggeri dell'automobile. La meccanica era considerata, in quel tempo, nell'altro che una dotazione da relegare il più possibile negli angoli inutilizzati.

L'era dei pionieri

Fernand Picard, ideatore della 4 cavalli Renault e filosofo della tecnica, è l'autore di questa formula amara: «La storia dell'automobile ha conosciuto in successione, il tempo degli inventori, poi quello degli ingegneri. Essa è entrata ormai nell'era degli stilisti». Queste parole sono relativamente anziane ed il peso degli anni, come di consueto, le ha modificate dapprima perché lo svolgersi della storia ci ha rivelato una quarta epoca; in seguito, poiché il panorama retrospettivo ci permette di analizzare in modo più obiettivo gli eventi passati. Ma prima di tutto mi sembra d'obbligo richiamare la netta distinzione che intercorre tra il concetto di stile e di styling: due cose fondamentalmente diverse che si è, oggi giorno, assai spesso portati a confondere proprio a causa della similitudine dei termini estratti da due differenti lingue.

Lo stile è essenzialmente un mezzo di espressione, di cui l'uomo sa impregnare la sua opera a tal punto che, talvolta, ci si può domandare di fronte ad una costruzione o ad una macchina, se non si tratti della generazione spontanea di forme e di volumi in un armonioso equilibrio naturale (la Lancia Aprilia è una delle migliori conferme). A sua volta, il termine americano «Styling» identifica un'altra arte ancestrale: quella della decorazione che abbellisce artificialmente la presentazione delle creazioni funzionali.

Lo stilista che Fernand Picard processava (e non a torto) era il praticante lo styling che, per causa di uno slittamento semantico, ha ereditato quel nome che designava, precedentemente i soli adepti dello stile puro. Ma contrariamente a quel che si pensa, questo personaggio apparve sin dai primi tempi dell'automobile. Infatti, la primissima Panhard Levassor a motore centrale sfoggiava un ritaglio decorativo della lamiera del cofano motore e, in precedenza, l'automobile ipotetica nata dal disegno di Etienne Lenoir ancor prima che questi intraprendesse la costruzione del suo primo motore (e che si tende purtroppo a confondere con quella che costruì nel 1863) già si distingueva, prima di essere una automobile «de facto», per lo styling del suo frontale e del suo avantreno. Continuando la nostra proiezione nel passato, vediamo che lo styling aveva dominato incontrastato sulle diligence a vapore britanniche dell'inizio del XIX secolo. E questo non aveva assolutamente nulla di strano poiché da diversi secoli era stato applicato sul cocchio, dopo esserlo stato sulla lettiga.

Lo styling è dunque stato da sempre parte integrante nella fabbricazione del veicolo, ed il suo esecutore rimane, allo stesso modo, un personaggio legato alla vita dell'automobile. Quanto all'era degli sti-

listi e stigmatizzata da Fernand Picard, non ha rappresentato una ulteriore fase evolutiva dell'automobile ma, più semplicemente un sommovimento passeggero che ne ha scosso la traiettoria poiché si trattò, come abbiamo potuto constatare oggi, di un periodo relativamente breve in cui nacque un conflitto tra ingegneri e seguaci dello styling ed in cui i costruttori appoggiarono troppo volentieri questi ultimi. Vedremo un po' più avanti le vere cause di questa situazione.

Per ora, soffermiamoci solo sul fatto che, se divenne accentuata o moderata a seconda dei paesi, l'influenza degli stilisti fu realmente generale. Così, accanto alle parole disincantate di Fernand Picard che fu verosimilmente una vittima dello stilista, non ho scordato certe frasi che Dante Giacosa proferì nel 1950 davanti alla Società degli Ingegneri britannici: «La soluzione ideale di questo arduo problema, è che l'ingegnere responsabile del servizio degli studi sia anche un artista. È questo il solo modo per ottenere i migliori risultati».

«Poiché se l'ingegnere possiede la sensibilità e l'intuito dell'artista, le forme che popoleranno la sua mente, saranno già più o meno conformi alle esigenze della tecnica. La sua formazione mentale gli permetterà di risolvere il problema dell'equilibrio tra l'esigenza scientifica e l'esigenza estetica ed in tal modo nasceranno, dalla sua immaginazione, delle idee la cui applicazione sarà immediata».

In realtà, lo stesso Ingegnere Giacosa avrebbe fatto ancora molto di più. Ma prima di toccare questo argomento, riassumiamo in sintesi l'evoluzione precedente.

L'era degli ingegneri

Ciò che è più divertente, sin da allora, è il fatto che fu proprio questa attenzione rivolta ai passeggeri (ai quali voleva consentire un accesso facilitato ai loro posti) a spingere Emile Levassor a sistemare il motore nella parte anteriore del veicolo, disposizione che sarebbe poi stata estesa a tutti i progetti quando fosse emerso finalmente il vantaggio della velocità.

Con la nuova concezione di un veicolo che introduce la velocità, si apriva l'era degli ingegneri, orientata dapprima verso il più semplice degli sviluppi tecnici: l'incremento della potenza ottenuta con l'aumento delle dimensioni del motore, procedimento al quale la formula Levassor si adattava a pennello poiché il motore, disposto anteriormente, poteva allungarsi senza problemi in funzione delle necessità, senz'altro accorgimento se non quello di allungare il telai in proporzione. Ma via via che motore e telai si allungavano nello stesso rapporto, gli occupanti dell'autovettura venivano relegati sempre più all'indietro, nella parte meno indicata del veicolo. Eppure nessuno se ne preoccupava, ne l'ingegnere quasi religiosamente votato allo sviluppo di una vita meccanica ricalcata su quella animale e che ormai concepiva la sua creazione solo più come un cavallo d'acciaio; né l'utente soggiogato dalla sua automobile, sempre più conquistatrice e già pienamente soddisfatto di potersi sistemare in qualche modo a bordo; né il carrozziere che trovava nell'anatomia del motore «autoportante» l'occasione di slanci lirici e di un'arte nuova. Questo spiega le ragioni della durata del «motore-re» che si è prolungata per una quarantina d'anni.

Nessuno vuole negare o anche solo sminuire le meraviglie accumulate durante quattro decenni dagli ingegneri, che, partendo da un progetto appena abbozzato, crearono l'automobile di razza con prestazioni elevatissime e comportamento stradale pari alle prestazioni stesse. Non si può nemmeno dire che non presero la giusta via poiché, appena raggiunto un certo livello di potenza struttando il solo fattore dell'ingrandimento del motore, fu nel campo del miglioramento costante del rapporto peso/potenza che essi proseguirono senza sosta nella loro conquista delle potenze superiori.

Il loro solo torto, in verità, si può collocare al termine della loro creazione dell'animale automobile, quando cioè considereranno compiuta un'opera che invece avrebbero dovuto riprendere per poter finalmente adattare all'utente-re quel magnifico destriero che avevano sviluppato partendo da una vettura senza cavalli, appunto concepita in funzione dell'utente stesso.

Che cosa accade in realtà? Accade che l'uomo, fedele alla sua natura, cessò un bel giorno di meravigliarsi della meraviglia del movimento dell'automobile e persino delle sue prestazioni più spinte, e questo nel momento stesso in cui l'industria si era organizzata per una produzione gigantesca.

L'uomo non si meraviglia più ma il suo bisogno dell'automobile non si era ancora destato. I costruttori, per vendere, dovettero dunque ricorrere al richiamo del desiderio che le forme potevano creare. Fu così che i loro dipartimenti di «styling» si vide aprire un campo che superava in ampiezza il loro ruolo tradizionale (e giustificato) e che su questo terreno, ove affrontavano i servizi tecnici, la ragione commerciale valse loro momentaneamente la parzialità irritante dell'alta direzione.

Architetti dell'automobile

Dante Giacosa, l'abbiamo visto, proponeva all'ingegnere di sdoppiarsi in artista allo scopo di combattere «l'uomo dello styling» con le sue stesse armi portate però ad uno stadio superiore. Ma egli aveva già adottato, forse senza esserne interamente cosciente, un'altra via, contemporaneamente molto più accessibile e molto più diretta allo scopo finale.

Dante Giacosa aveva avuto in gioventù la vocazione dell'architettura e si era invece orientato sulla meccanica solo a seguito di una interferenza tra le sue possibilità e le sue esigenze. Egli ebbe però l'occasione di operare come progettista, ed il frutto del suo lavoro, la prima Fiat 500 che il pubblico avrebbe battezzato Topolino, apparve nel modo più caratteristico come l'opera di un architetto dell'automobile, tendenza che si sarebbe affermata sempre di più in lui quando, alla fine delle ostilità, si ritrovò alla testa della Divisione Tecnica Progettativa della Fiat.

Cos'è dunque un architetto (o almeno un architetto che si rispetti)? È un uomo che elabora non delle facciate, ma una abitazione, e ancor di più che cura l'allestimento equilibrato e comodo dei locali e dei servizi arredati in funzione dell'abitante.

È naturale, per colui che riflette, che l'esigenza fondamentale di equilibrio, di funzionalismo, di confort e di comodità, parte integrante delle aspirazioni umane, dovesse un giorno riflettersi sull'automobile così com'era avvenuto per la dimora (ed abbiamo precisamente osservato che i pionieri dell'automobile ne erano coscienti). Eppure, per tanto fondamentale che fosse, questa necessità non era stata capta degli ingegneri (a nemmeno dei carrozzeri-artisti) e ciò fino al momento in cui Dante Giacosa non la mise in pratica per risolvere il problema particolare della minivettura!

E questo basta forse per farla accettare? Se l'Ingegnere Capo della Fiat continuava a mettere in pratica l'arte architettonica, gli altri creatori si accontentavano invece, in generale, di eliminare l'ingombro assolutamente superfluo, fatto sicuramente positivo ma non ancora sufficiente.

In realtà, per poter ricollocare l'evoluzione dell'automobile sulla giusta via, si dovette scuotere le colonne del tempio e, per scuoterele, ci fu bisogno di un rivoluzionario. E questa persona si presentò col nome di Alec Issigonis, stupefacente realizzatore della più piccola delle vetture a quattro posti veri, al quale dobbiamo l'anatomia moderna dell'automobile utilitaria (in opposizione al purosangue o al palazzo motorizzato).

Poiché si era lanciato in una vera e propria crociata, Alec Issigonis fu purtroppo costretto, per poter essere capito, a spingersi troppo oltre sulla nuova strada in cui voleva incanalare la costruzione automobilistica. Per lui era la sola possibilità che gli si presentava per attuare la rivoluzione di cui aveva intravisto la necessità generale e che aveva iniziato. Se si fosse accontentato della formula leggermente meno spinta, seguita da quelli che lo hanno imitato dieci o più anni dopo, il suo esempio non avrebbe mai avuto partita vinta, partita che aveva come posta in palio il fenomeno automobilistico intero. Ed è perché Alec Issigonis è giunto all'oltranza che l'arte dell'architetto ha potuto conquistarsi un posto nel mondo dell'automobile man mano che la sua formula costruttiva (terminata da altri con il ritorno della scatola del cambio all'estremità dell'albero motore, e la terza o quinta porta, combinata con il sedile posteriore a scomparsa) guadagnava terreno.

Ma pur così conosciuta e apparentemente defini-

tiva che possa apparire oggi questa anatomia della vettura comune e con tutta l'attenzione che essa può sollevare, non è tuttavia che un'espressione particolare della tendenza generale che caratterizza la costruzione contemporanea e che risponde alla fin fine al principio, troppo a lungo dimenticato, per cui la vettura, al servizio dell'uomo, deve rigorosamente essere concepita in funzione dei suoi occupanti-utenti (dualità di termini che implica il fatto che massimo grado di comfort e di soddisfazione non possono in ogni caso minimamente intaccare ne la qualità del comportamento stradale né la comodità d'impiego del veicolo e che l'allestimento interno è ormai un dato primordiale).

Questa è l'opera magistrale oggi in corso e che, caso fortunato ma fausto, la crisi in atto nel campo automobilistico aiuta a maturare.

Il significato della crisi

Ma prima di spingerci oltre, occorre porre l'accento sul significato reale del termine «crisi» che viene spiritualmente associato ad una idea di regressione. Questa parola ci viene dal campo medico ove definisce un cambiamento brusco, in senso positivo o negativo, nel decorso di una malattia. Ecco perché il linguaggio corrente le ha attribuito il senso figurato di «momento pericoloso o decisivo nella evoluzione delle cose». In breve, dal punto di vista automobilistico, una crisi è semplicemente una svolta. E siamo in un'ottima posizione per sapere che in primo luogo una svolta deve essere valutata e che in seguito la si può sbagliare se non la si affronta con la dovuta attenzione (soprattutto se non ci si aspetta di incontrare la curva stessa). Ed ecco perché qualsiasi crisi — svolta difficile — miete fatalmente le vittime. Ma questo aspetto particolare del fenomeno che ha fortemente colpito la coscienza collettiva (a tal punto che oggi siamo portati ad identificare il fenomeno nel suo complesso con questa immagine negativa) non è che un effetto secondario del movimento decisivo che si viene a creare e da cui si può trarre il principio che, in un universo in continua evoluzione e fondamentalmente tendente all'equilibrio, un tale movimento naturale di riflusso porta sempre dei benefici a lunga scadenza, anche se il suo inizio può essere dannoso.

La crisi attuale dell'automobile risponde a questa linea. Stiamo svolgendo verso una meta migliore.

La minaccia senza futuro della crisi del petrolio, come quella ancora lontana della crisi dell'energia, non sono state, in questo contesto, che dei pretesti. La vera fonte della crisi è stata lo scatenarsi di una «autofobia» latente e di cui l'era degli ingegneri ne porta la responsabilità. Ma questa epidemia, a dir vero microscopica, è stata doppiamente benefica. Da un lato, accanendosi a spogliare l'automobile perfino della sua reputazione di utilità, valore relativo, ne ha fatto apparire tutta la necessità, valore assoluto, ciò che garantisce, in maniera non meno assoluta, per il suo futuro. Dall'altro, soffocando il mito delle prestazioni, ha messo definitivamente termine agli errori (scusabili) di un'epoca precedente. Non lasciando altre vie agli inseguitori conquistatori del «meglio» che quella che conduce ad una saggezza più profonda, ad una raffinatezza più ricercata ed a una autenticità più spontanea. La crisi ci ha condotti, dopo i regni susseguiti della vettura-miracolo, della vettura-priviliegi, della vettura-gioco di vivere, della vettura-estatus symboli e della vettura utile, a quello della vettura necessaria come la dimora, e da curare dunque con uguale attenzione nei due doppi campi dell'utilizzazione razionale dei volumi e dell'arredamento senza peccche. Le due più recenti Lancia, in particolare, mi sembrano essere due esempi perfetti.

Se oggi Fernand Picard potesse riprendere la parola, non avrà dubbi che dividerebbe ormai la storia della automobile nei tre stadi successivi del pioniere, dell'ingegnere e dell'architetto ed accennerebbe semplicemente ad un breve periodo di stasi intercorrente fra gli ultimi due.

LA LANCIA IN AMERICA

La Lancia ritorna in America. Questa notizia che ha entusiasmato tutti i fedeli Lancisti sparsi negli Stati Uniti è stata annunciata ad una conferenza stampa tenuta nella città di New York il 14 Maggio 1975 dal Dottor Guido Foggini della Fiat e dall'Ingegner Giovanni Sguazzini della Lancia, espresamente giunti dall'Italia per presenziare alla riunione.

La Beta berlina e la coupé hanno riscosso l'ammirazione dei rappresentanti della stampa e in grado ancor maggiore di una delegazione del «Lancia

Owners Club» che hanno salutato la Beta come l'esaudimento dei loro desideri.

Al primo contatto con questi modelli Beta fu subito chiaro che la linea della carrozzeria era molto moderna e la finitura delle vetture di alta classe. Ho notato con soddisfazione la disposizione pratica e l'alto livello della qualità di tutti i particolari. Come patrocinatore della trasmissione anteriore ho approvato senza riserve le soluzioni tecniche adottate per la Beta. E tuttavia mi balenò l'idea che essendo la Beta equipaggiata con motori Fiat, forse questi nuovi modelli non erano delle vere Lancia.

Mi ritorna alla mente la meraviglia che provai nello scoprire la Lancia Aprilia nel lontano 1938, quando ero già un giovane ammiratore della marca. Quella era una vera Lancia, recante l'impronta impressa dall'immortale Vincenzo Lancia a tutti i suoi dettagli tecnici e alle sue caratteristiche.

Più tardi nel 1954 non vi era nulla al mondo che desiderassi di più di una Lancia Aurelia GT Spyder Pininfarina. Quella sì che era una vera Lancia, creata dal genio di Vittorio Jano che era riuscito a sposare la tradizione Lancia ad un prodotto dell'era dei computer.

Ed ora stavo osservando la Beta alla luce di queste vere Lancia del passato che avevo ammirato così tanto. Ma i miei dubbi si dispersero quando mi sedetti alla guida di queste vetture. Il grado di ricerchezza incontrato fu una nuova esperienza per me, benché abbia alle spalle 25 anni di carriera come collaudatore professionista di automobili su strada e su pista.

Grazie alle sue prestazioni, economia di consumo, comfort di marcia e maneggevolezza, facilità di guida, attenuazione dei rumori e delle vibrazioni e assenza di fatica per il guidatore, la Beta rappresenta un grande progresso rispetto ai modelli precedenti Flavia e 2000. È realmente una vera Lancia sotto tutti gli aspetti.

Visitando la Lancia a Torino ho appreso dall'ing. Pier Ugo Gobbato che 12.000 vetture Beta saranno inviate negli Stati Uniti durante il 1975. Non è passato molto tempo da quando le vendite annuali di vetture Fiat negli U.S.A. non superavano le 12.000 unità. (La Fiat ha raggiunto le 15.000 unità nel 1967 e le sue vendite annuali negli Stati Uniti assommano attualmente a 96.000 vetture).

Le vendite Lancia negli Stati Uniti sin dagli anni cinquanta non hanno superato le 100 unità annuali. L'importatore precedente Hoffman Motors, Inc. ottenne un considerevole successo con l'Aurelia dopo che la Lancia divenne famosa per la vittoria di Fangio nella Camera Panamericana del Messico nel 1953, conseguita ad una media record al volante di un modello D-24, ma non organizzò il lancio della Flavia nella misura necessaria a destare l'interesse ed a lasciare un'impronta sul mercato americano.

A causa dell'imposizione di norme sulla sicurezza degli autoveicoli e di leggi anti-inquinamento da parte del governo federale degli Stati Uniti, la Lancia si ritirò temporaneamente dal mercato Americano nel 1969. La storia antecedente della Lancia in America incominciò effettivamente nel 1905 quando Vincenzo Lancia arrivò a New York per guidare una vettura Fiat da 75 HP nella Vanderbilt Cup Race che venne tenuta su un circuito stradale a Long Island.

Vincenzo Lancia rimase in testa alla corsa per sette giri, stabilendo un nuovo record sul giro, ma mentre era fermo ai box per il rifornimento di carburante e il cambio dei pneumatici, la sua vettura venne invecchiata da un altro concorrente e dovettero trascorrere 40 minuti prima di poter eseguire le riparazioni e riprendere la corsa. Malgrado ciò, egli arrivò quarto. Vincenzo Lancia ritornò ancora in America l'anno seguente ed ottenne il secondo posto nella Vanderbilt Cup Race del 1906.

Quando ebbe inizio la produzione delle vetture Lancia, non trascorse molto tempo prima che si organizzassero le esportazioni verso l'America. La ditta Hollander e Fagerman, gli importatori Fiat di New York introdussero la prima Lancia nel 1908. Onde creare una campagna pubblicitaria per la casa, una Lancia Alfa partecipò alle gare svoltesi nell'ottobre del 1908 al Long Island Motor Parkway e si classificò terza alla Meadowbrook Sweepstakes malgrado il motore fosse il più piccolo di tutte le 24 vetture partecipanti.

Sino al 1915, data in cui la produzione passò alla costruzione di autocarri militari, la Lancia riuscì a vendere in America un certo numero di vetture Beta e Delta. Dopo la guerra, la Lancia tornò in America con i modelli Kappa e Trikappa; poche inverni furono le vetture vendute finché comparve la Lambda. Questa straordinaria vettura incontrò immediato favore presso gli americani ribadendo l'interesse destato in precedenza presso gli entusiasti d'automobilismo di tutto il mondo.

Venne formata una Società per costruire la Lancia Lambda con stabilimento in Poughkeepsie, N. Y., a quell'epoca un piccolo ma florilegio centro commerciale-industriale sul fiume Hudson. In questa località l'assemblaggio della Lambda durò dal 1924 al 1927. Il volume delle vendite però non poté essere mantenuto ad un livello tale da rendere quest'impresa economicamente vantaggiosa, di conseguenza l'attività cessò e lo stabilimento fu chiuso.

Quindi la Lancia decise di vendere vetture complete e lanciò la Dilambda, concepita specificamente per il mercato americano. Come molte altre vetture ottime, ma costose, fu vittima della crisi economica seguente alla caduta delle azioni presso la Borsa Valori di Wall Street il 29 Novembre 1929.

Negli anni trenta era molto raro vedere nuove vetture Lancia in America, ma ogni tanto una Astura era venduta ad una celebrità di Hollywood, o ad un ricco industriale di Pittsburgh. Tra queste vetture e le persone che le guidarono, sia proprietari, che autisti, si stabilì un legame di simpatia nel nome Lancia, che doveva durare tutta la vita.

Ho saputo di una persona, un autista che vive attualmente in ritiro in California, a cui sono venute le lacrime agli occhi nello scoprire la nuova Beta in una sala d'esposizione Fiat-Lancia. Un ex meccanico d'automobili che possiede ancora un paio di vetture d'epoca costruite negli anni trenta, mi disse: — La Lancia fu una delle marche veramente grandi. Ho lavorato su tutte queste grandi vetture, ho trovato difetti su alcune di quelle più famose e più care, ma le Lancia erano progettate e costruite in modo appropriato. Non abbiamo mai dovuto eseguire una grande riparazione su una vettura Lancia. La qualità della nuova Lancia Beta è evidente e indiscussa. Come tutte le altre vetture abbisognerebbe di assistenza e di una manutenzione regolare. Una buona assistenza è un importante fattore oggi giorno per la vendita di vetture sul mercato Americano. E mai prima d'ora la Lancia ha potuto operare negli Stati Uniti su una base così solida come quella fornita da una rete di concessionari Fiat scelti, sparsi per tutta la federazione e ben noti per la loro ottima assistenza. Essi hanno a loro disposizione una dotazione completa di particolari Lancia e i loro meccanici hanno frequentato dei corsi d'addestramento per le vetture Beta.

La serie dei modelli Beta si rivolge ad un settore di mercato molto competitivo ed ha rivali formidabili come l'Alfa Romeo, BMW, Saab e Volvo. Quando il modello «Scorpion» — la versione della Montecarlo destinata agli Stati Uniti — sarà pronto, la Lancia entrerà anche in competizione con la Porsche. Il mercato statunitense è abbastanza grande per loro tutte e la domanda di vetture di qualità superiore, come le Lancia, aumenterà continuamente.

e Gordon, era allora un famoso corridore ed era altresì azionista di una società di rappresentanze automobilistiche del West End, la Kevill-Davies and March. Egli venne impegnato per una competizione su una Augusta da un altro corridore, l'On. Brian Lewis, poi Lord Essendon, e l'effetto fu decisivo, come spesso avviene con le vetture Lancia. Egli scrisse in seguito: «Questa berlina dall'aspetto insignificante si comportò come un pony da polo. La sua rispondenza ai comandi è affascinante. Malgrado le sue prestazioni non particolarmente sorprendenti e certamente senza raggiungere velocità massime eccezionali, con questa vettura superò tutti i ragazzi della città, in virtù della sua meravigliosa controllabilità e della sua visibilità, nonché delle famose sospensioni Lancia che attutiscono gli urti e addolciscono le curve».

Egli fu così favorevolmente impressionato da questa vettura che la sua società divenne presto una Agenzia Lancia ed egli conobbe perciò Stanley Newman e il dr. Jappelli, che incoraggiarono notevolmente il suo entusiasmo per le particolari qualità delle vetture Lancia prima della seconda guerra mondiale e operarono fattivamente per ripristinare la posizione Lancia sul mercato britannico al termine del conflitto.

L'introduzione di un nuovo pianale per l'Augusta fu una nuova opportunità per il giovane conte. Era quindi il periodo di Wolseley Hornet, quando innombrabili piccoli carrozzieri montavano carrozzerie sportive sui piccoli chassis Wolseley a 6 cilindri. Il Conte di March, affermatosi con le versioni «March special», sulla Wolseley, Aero-Minx e Riley Nine, iniziò rapidamente a produrre una carrozzeria sportiva per l'Augusta.

Questo ricordava nella linea l'Alfa Romeo 2.3, compreso un piccolo alettone sulla copertura della ruota di scorta, che formava la coda della carrozzeria. Quando il peso extra della carrozzeria ridusse le già non eccezionali prestazioni dell'Augusta, egli aggiunse un super-accumulatore a bassa pressione a cinghia. Sul Lancia Motor Club Journal egli ebbe poi a scrivere: «Il risultato fu una vettura affascinante, in grado di raggiungere una velocità di 80 miglia all'ora mantenendo inalterata la meravigliosa sicurezza e la maneggevolezza originali. Questo, di per sé stesso, era un tributo alla meccanica Lancia. Infatti io avevo provato una quantità di vetture di altre marche sulle quali era stato aggiunto un super-accumulatore poco prima della guerra, ma nessuna di queste aveva superato la prova senza dar segno di uno spettacolare disastro meccanico».

Il Conte di March diede un giorno la sua vettura a Tazio Nuvolari perché la provasse intorno al circuito del Grand Prix di Monaco ma questi, inaspettatamente, non fu molto entusiasta come egli si aspettava.

Poi venne l'Aprilia. Per comprendere quale effetto ebbe questa discreta berlina sull'appassionato pubblico britannico bisogna ricordare che il design delle vetture inglesi nel 1930 era scaduto ad un livello molto basso, così basso che un gruppo di giovani decise all'unanimità di rivolgere le attenzioni dalle vetture moderne e fondò il Vintage Sports Car Club (Club Auto Veterane), nella convinzione che soltanto nel passato si potevano trovare vetture di buona qualità, robuste e maneggevoli. Questo produsse un rifiore di interessi intorno alla Lambda fra altre vetture, ma sfortunatamente venne di moda tagliare le vetture a metà per ridurne il passo e per questa ragione è oggi difficile trovare i modelli originali.

La maggior parte delle vetture britanniche aveva molte semi-ellittiche e assali anteriori e posteriori rigidi. Anche i motori erano relativamente rudimentali. Austins, Morris, Hillmans, Humber e molti altri continuavano ad avere motori con valvole laterali.

Il modo meno costoso di ottenere delle prestazioni di qualche rilievo era comprare una vettura americana, io avevo una Ford 8V Convertibile, ma quasi tutti i modelli avevano motore con valvole laterali, molto spesso molte semi-ellittiche e solitamente avevano poca frenata.

Poi improvvisamente ci trovammo di fronte ad una piccola berlina sorprendentemente leggera e agile, con un bellissimo motore trasversale a 4 cilindri e tutte le sospensioni indipendenti: l'Aprilia. Una vettura dalla linea sobria, che in alcuni particolari ricordava la Lambda e l'Augusta e senza inutili fronzoli, con rifiniture interne degne della migliore tradizione inglese, una vettura dal motore scorrevole, dal cambio dolce che consentiva un facile innesto delle marce. Sebbene costruita per essere una berlina familiare, questa vettura fece sfigurare molte vetture sportive.

La guerra mondiale, che per lungo tempo era stata minaccia, divenne realtà e distrusse il mondo che

noi avevamo conosciuto. Quando terminò, le idee che erano state sviluppate nei momenti di calma durante gli anni di guerra, presero consistenza e modificaron completamente l'aspetto delle automobili. D'ora in poi l'automobile dovrà considerarsi una entità a se stante. Finora si erano concepite vetture partendo da una angolatura molto particolare, erano facilmente disegnabili con squadra e compasso. Ora gli stilisti devono progettare le vetture pensando in tre dimensioni, sviluppando i disegni in prospettiva e in scala. Alcuni di essi troveranno difficile la trasposizione nella realtà e il primo Salone dell'Automobile di Londra del dopoguerra ospitò esemplari orribili costruiti da famosi carrozzieri.

I principali carrozzieri italiani tratteranno la materia con una sicurezza e una competenza come nessun altro e l'ammirazione per il loro lavoro contribuirà notevolmente a ristabilire le relazioni amichevoli fra l'Inghilterra e l'Italia, sebbene la crisi economica rendesse difficile agli inglesi l'acquisto di vetture italiane.

Fu l'Aurelia B20 a catturare letteralmente la fantasia degli inglesi, quale esempio bellissimo del nuovo stile. Io la vidi la prima volta al Salone dell'Auto di Torino nell'aprile 1951 e qualche giorno dopo vidi Bracco condurme una al secondo posto nella famosa Mille Miglia, a soli pochi minuti da Villoresi su Ferrari 4.1.

Più tardi, quello stesso anno, ebbi la fortuna di assistere ad un altro trionfo dell'Aurelia. Mentre Marcel Bequart ed io vincemmo nella classe 1.500 a Le Mans con una Jowett Jupiter, Jonny Lurani e Giovanni Bracco vincemmo nella classe 2.000. Nuovamente, l'anno seguente, il 1952, mentre Bequart ed io vincemmo un'altra volta nella classe 1.500, un'altra Aurelia nascosta vittoriosa nella classe 2.000.

L'Aurelia B20 trovò molti entusiasti ammiratori in Inghilterra, fra cui personalità di rilievo, e ancora oggi modelli Aurelia ben conservati vincono competizioni. Il circolo Aurelia continua tuttora a fornire informazioni e ricambi e quando è necessario provoca pezzi di ricambio appositamente costruiti. Anche la Flaminia e la Flavia hanno i loro sostitutori, ma la vettura che ha suscitato più ammiratori è la Fulvia Coupé.

Bisogna dire che la passione per le vetture Lancia è una malattia epidemica e colpisce a volte famiglie intere. Le lettere HF significano High Fidelity cioè Alta Fedeltà, ma potrebbero benissimo significare Habit Forming, cioè l'istituzione di una Consuetudine.

Vi sono famose famiglie lanciste fra i miei conoscenti: gli Smallhorn, ad esempio, che hanno una collezione di 8 Lancia, dall'Aurelia B20 fino alla Fulvia; vi è John Savage, bibliotecario del Lancia Motor Club, che ha 2 Aurelia B20, 1 Flavia e 1 Fulvia Coupé, e poi molti altri che non posso elencare.

Per quanto riguarda la restaurazione e la rimessa in efficienza dei vecchi modelli Lancia vi sono ovviamente dei problemi da superare, di ordine pratico ed economico. Uno fra questi è che, sfortunatamente, le quotazioni delle vecchie Lancia sul mercato sono molto basse e per questa ragione molte vetture non vengono ripristinate, in quanto non consentono un adeguato guadagno al momento della vendita.

Al Lancia Motor Club si possono oggi incontrare i puristi Lancia, che discutono in merito al vero ultimo modello costruito da Vincenzo Lancia. E a proposito di Vincenzo Lancia, dobbiamo dire che la sua opera e la sua personalità sono diventati ormai leggendarie. Egli viene ricordato come eccezionale pilota, stilista e costruttore di automobili, musicista, viveur e padre di famiglia.

L'industria automobilistica non abbonda certo di personalità come la sua e, a circa quarant'anni dalla sua scomparsa, egli ci appare più che mai un uomo di tempi eroica.

Pochi, fra coloro che oggi acquistano una vettura Lancia, conoscono le vecchie tradizioni. Essi hanno interessi immediati: hanno visto le vittorie Fulvia ai Rallies e le vittorie Stratos alle competizioni internazionali.

La Beta incontra molto successo in Inghilterra in questo momento e la Beta Coupé, con la sua originale personalità, tiene alta la richiesta sul mercato inglese, anche in virtù del suo prezzo molto favorevole.

Al Salone dell'Automobile di Londra 1975 la Beta Montecarlo e la Beta HPE ci hanno confermato nella certezza che la Lancia continuerà a produrre vetture di alta classe e di prestigio.

Gli inglesi comprano più Lancia oggi che nel passato. Non tutti possono conoscere le grandi tradizioni Lancia del passato, ma i fatti confermano che essi apprezzano ciò che vedono oggi.

HF = HABIT FORMING L'ISTITUZIONE DI UNA CONSUEUDINE

Ero ancora un ragazzo, fanatico di automobili, quando vidi per la prima volta una Lancia Lambda. Scarna, funzionale come la lancia del suo marchio, logica come una equazione algebrica, questa era diversa da tutte le vetture che avevo visto finora. Noi ragazzi, così come gli adulti, eravamo abituati ad identificare la potenza, il prestigio della vettura con la sua lunghezza, ma in questo caso si trattava di una vettura che dava la priorità ai passeggeri e, malgrado la carrozzeria corta per quel tempo, lo spazio riservato ai passeggeri era molto, mentre il motore si presentava compatto.

Comparata alle vetture sue contemporanee, con le loro strutture in legno, le molte semi-ellittiche, la Lambda, con la struttura in acciaio rigido e le sospensioni indipendenti su quel frontale ardito, aveva un non-so che di intimidante, come fosse cosa d'altri tempi, quale in effetti era. Un mondo di piloti bruciati dal sole sotto bianchi elmetti appariva tra la polvere sugli Appennini, sulla via di Roma, o dalle Corniche fra Nizza e Montecarlo. Mi resi conto a questo punto che le vetture Lancia sono diverse.

All'età in cui fui in grado di avere la patente di guida iniziarono ad apparire i primi modelli Augusta, fra le molte vetture sportive a Brooklands, Donington, Shelsley Walsh e in altri luoghi ove erano soliti ritrovarsi gli appassionati di automobili.

Nessuna vettura poteva essere meno sportiva di questa piccola berlina dall'interno a salotto, ma si era già sparsa la voce che essa possedeva straordinarie capacità di tenuta di strada e di prestazioni. Il giovane Conte di March, ora Duca di Richmond

Perche' la serie 2000

Chiamateci come volete — e non è un lusso — ma le Beta 2000 sono una soddisfacente risposta a questa tendenza e si propongono validamente anche come vetture di promozione a quanti intendono salire nella scala delle cilindrate. La classe 2000 è una classe europea e quindi molto interessante per l'attività esportativa della Lancia, c'è da aggiungere che in questa categoria anche il mercato nazionale offre ottime possibilità, poiché in Italia le vetture estere rappresentano attualmente il 70 per cento delle immatricolazioni nella fascia due litri.

Sulla edizione 1976 le Beta 1800 — nei modelli berlina, coupé, spider e HPE — lasciano il posto alle Beta 2000, equipaggiate del motore a 4 cilindri in linea, a due alberi a camme in testa, di 1995 cc e 119 CV DIN. L'incremento di cilindrata che a prima vista, in questo particolare momento, potrebbe sembrare perlomeno singolare, è stato deciso e attuato in base a considerazioni di vario genere: alcune di carattere generale, altre di carattere tecnico e funzionale e anche sul filo di quella tradizione che ha sempre visto la Lancia presente in questa fascia «nobile» di cilindrata. L'evoluzione del mercato, o meglio delle esigenze del pubblico, avvenuta negli ultimi due anni, ha avuto un doppio effetto sulla classe 2000: ha allontanato le versioni di modelli di larga diffusione ed ha invece attirato l'interesse di chi, trovandosi a non potere più utilizzare appieno le elevate potenze di vetture di grossa cilindrata, ha ritenuto logico e opportuno orientarsi verso modelli di cilindrata e potenza più ragionevoli, ma ugualmente in grado di assicurare qualità, confort e prestazioni di alto livello. Le Beta 2000 sono una soddisfacente risposta a questa tendenza e si propongono validamente anche come vetture di promozione a quanti intendono salire nella scala delle cilindrate.

La disponibilità di un motore 2000 assicura inoltre numerosi e indubbi vantaggi sia sul piano di una migliore utilizzazione della vettura, sia in fatto di confort di guida, con una non trascurabile economicità di esercizio mantenendo inalterata la tradizionale affidabilità. Per quanto riguarda la Beta berlina, il nuovo motore offre un aumento del 20 per cento della coppia massima, con tutte le risultanze positive che ne conseguono in fatto di elasticità, di progressione di ripresa e di brillantezza di accelerazioni, con un incremento di cilindrata che è soltanto del 13,6 per cento. In questa marcia alla velocità di 120 chilometri l'ora, la massima consentita sulle autostrade italiane, il motore della Beta berlina gira ai due terzi del regime di potenza massima. Questa caratteristica funzionale, unitamente alla elevata elasticità del motore (che riduce la necessità di ricorrere al cambio) contribuisce in misura sensibile al contenimento dei consumi. Maggiore elasticità vuole anche dire una guida meno affaticante, specialmente nel traffico cittadino, mentre la prontezza delle accelerazioni è garanzia di sorpassi rapidi e quindi sicuri. Nel programma Beta il passaggio da 1800 a 2000 cc consente inoltre una più logica progressione delle cilindrate che partendo da 1300 cc passano a 1600 cc per arrivare a due litri.

Sotto molti aspetti la Beta 2000, berlina, coupé, spider o HPE, esprime al meglio quel perfetto equilibrio fra prestazioni, confort, sicurezza e ragionevolezza di costi di esercizio che si è sempre accompagnato alla immagine Lancia.

**BETO
CENTRO
STORICO**



20000

CENTRO
STORICO

FAT



Beta 2000

CENTRO



La nuova serie 2000 della Lancia Beta si evidenzia soprattutto nella berlina. L'elegante vettura, base della gamma tra le più complete della produzione europea, è infatti il modello che ha goduto del maggior numero di innovazioni, tanto che si può quasi parlare di un'automobile del tutto nuova. Le innovazioni riguardano l'esterno e l'interno della vettura e sono

sensibili e riscontrabili a prima vista. La più evidente delle modifiche riguarda la parte posteriore della vettura. È stata variata l'inclinazione del lunotto che è stato incassato consentendo così di ottenere una visibilità pienamente soddisfacente. La nuova sistemazione del lunotto ha creato due pinne che alleggeriscono tutta la parte posteriore della vettura, raggiungendo un risultato stilistico notevole.

Il ripiano portaoggetti, posto dietro lo schienale posteriore, è piano e può accogliere pacchi anche voluminosi. La fiancata, percorsa da una modanatura che protegge la carrozzeria dagli urti nelle manovre di parcheggio, ha la linea di cintura più bassa con la conseguenza che è aumentata la superficie vetrata. La

la linea

terza luce, che è ora più grande, migliora e non di poco la visibilità posteriore laterale e si raccorda armonicamente con la linea tesa della fiancata.

Le luci anteriori, poste sotto vetro, sono rettangolari in un unico blocco, la calandra ha un disegno nuovo e più lineare. Le luci posteriori sono a disegno verticale per meglio seguire la linea della coda.

I paraurti di acciaio inossidabile hanno una fascia centrale antiurto e quelli anteriori incorporano le luci di posizione e di direzione.



CENTRO
SPORTIVO



CENTRO STORICO





Beta 2000

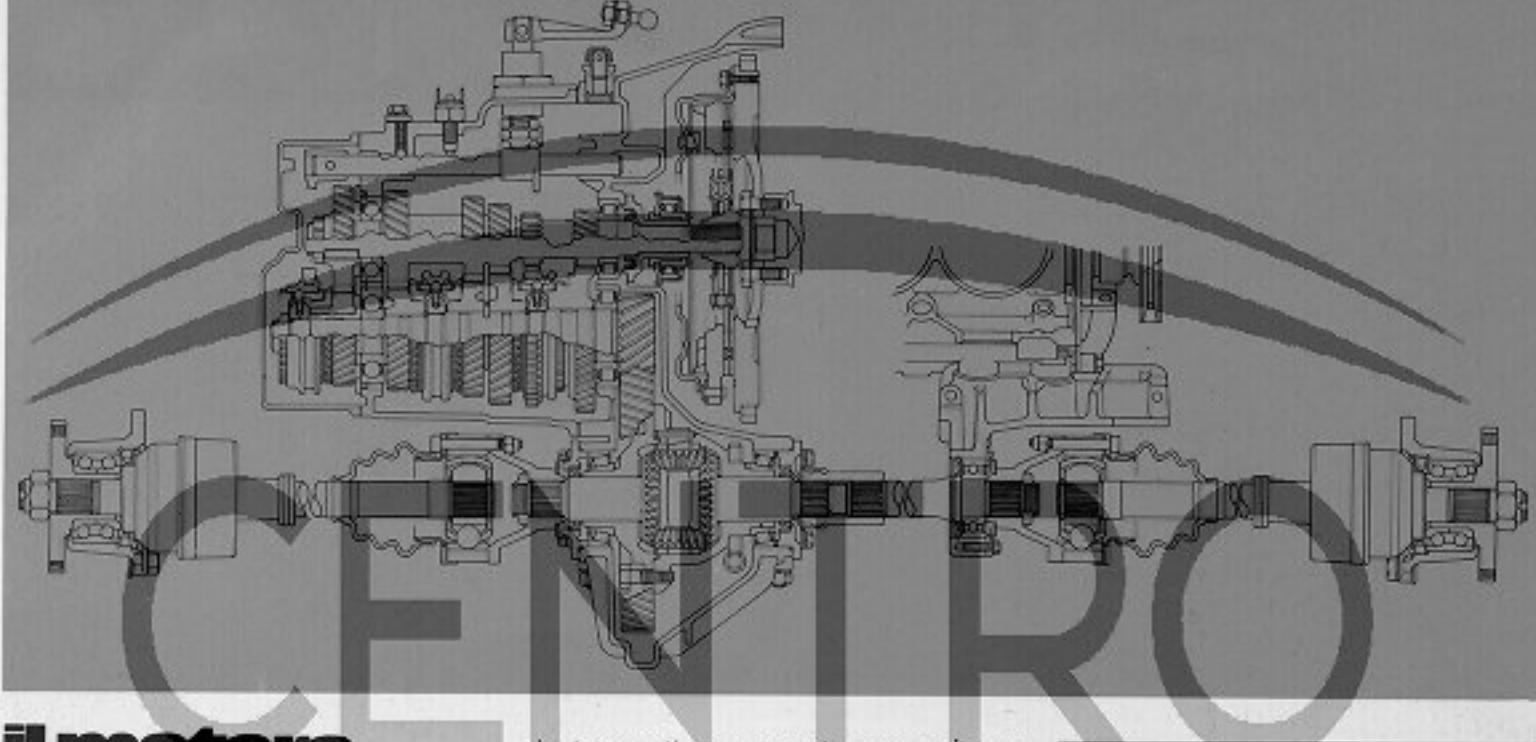


la linea

Tra la prima e la seconda Beta berlina — questa è stata curata da Pininfarina — la fisionomia è quasi eguale, ma le differenze sono notevoli. La paratia di separazione tra il vano motore e l'abitacolo è rivestita di materiale atermico ed afonico. L'abitacolo, nella più classica tradizione Lancia, è ancora più raffinato, con nuovi tessuti di velluto. I sedili, modificati nella forma, conferiscono maggior confort. I pannelli delle porte sono stati ridisegnati.

La plancia è interamente rivestita di materiale morbido ed opaco e la nuova colorazione degli strumenti evita i riflessi di luce che in talune circostanze possono diventare pericolosi. Volante di nuovo disegno nella sua parte centrale e nuovo il pomello della leva del cambio, di facile impugnatura. Il cassetto davanti al passeggero si apre con un sistema semplice e funzionale. Tappeti di moquette. Il tappeto del vano bagaglio è di gomma ed i rivestimenti laterali sono di feltro. La berlina Beta raggiunge così la sua veste definitiva e diventa vettura Lancia nella più pura tradizione della Casa torinese.

Le vetture Beta coupé, spider e HPE, nella sola versione 2000, sono distinguibili per il cofano motore che nella parte centrale ha uno sbalzo per consentire l'installazione del carburatore del nuovo motore. Le prese d'aria alla base del parabrezza sono state unite in una sola di più grandi dimensioni.



il motore

Il motore Lancia Beta 2000 è a quattro cilindri in linea, disposto trasversalmente sulle ruote anteriori e inclinato di 20°. Con diametro e corsa di mm 84 x 90, la cilindrata unitaria è di 498,8 cc, quella totale di 1995 cc. La distribuzione è a due alberi a camme in testa comandati dall'albero motore mediante cinghia dentata. Le valvole sono comandate direttamente dagli alberi della distribuzione mediante l'interposizione di bicchierini e il gioco delle punterie viene registrato per mezzo di piattelli di diverso spessore: non occorre pertanto smontare alcun organo della distribuzione, ed è quindi impossibile alterare accidentalmente la fasatura.

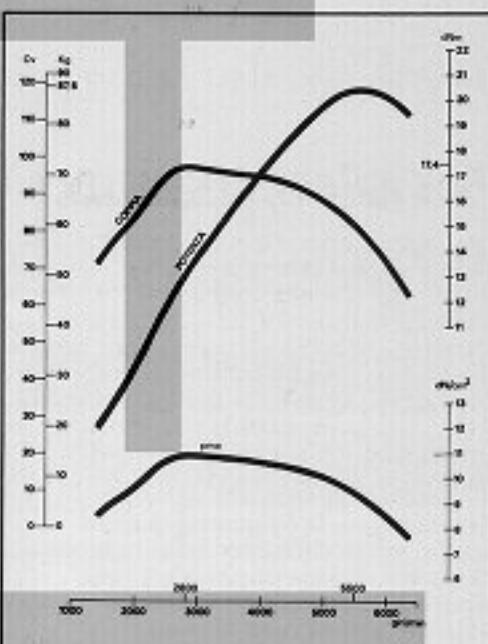
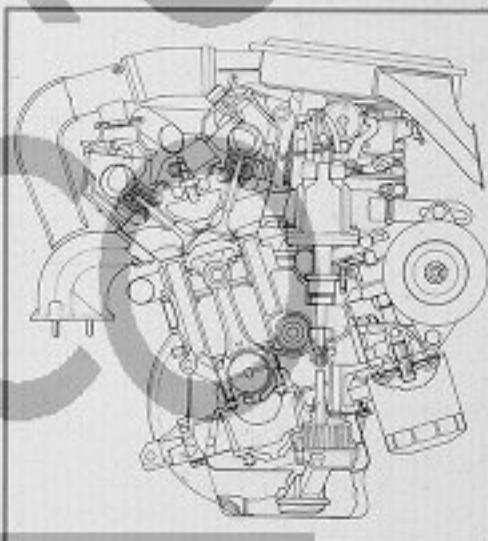
Il basamento è fuso in ghisa, la testa cilindri è in lega leggera con sedi valvole riportate e valvole disposte a V di 65°: il diametro di queste ultime è di 41,4 mm per l'aspirazione e di 35 mm per lo scarico. Le valvole di scarico sono ricoperte da uno strato di stellite e hanno al pari di quelle di aspirazione, lo stelo cromato. L'albero a gomiti, in acciaio legato con perni induriti ad induzione, poggia su cinque supporti. I perni di banco hanno diametro di 53 mm, quelli di biella 50,8 mm. Gli stantuffi di tipo autotermico con inserto in acciaio sono fusi in lega leggera, e la loro segmentatura è composta da tre anelli, di cui il primo è in ghisa sferoidale e con riporto di molibdeno.

L'alimentazione avviene per mezzo di un carburatore invertito a doppio corpo Weber 34 DATR 2/200 oppure Solex C 34 TCIC/1 con apertura differenziata meccanica della seconda farfalla e arricchitore automatico d'avviamento; sull'impianto è sistemato un dispositivo per la ricircolazione dei vapori dell'olio del basamento (blow-by) e risponde alle norme europee antinquinamento. La lubrificazione avviene per mezzo di una pompa a ingranaggi con valvola limitatrice della pressione, attraverso un filtro a rete nella coppa e filtro a portata totale, a cambio rapido, sul motore. Il radiatore dell'acqua, a flusso verticale,

è dotato di una ventola mossa da un motore elettrico con comando termostatico: il liquido refrigerante (incongelabile fino a -20 °C), formato da una miscela al 65 per cento di acqua e al 35 per cento di antigelo Lancia 430 S, è mantenuto in circolazione da una pompa centrifuga comandata dall'albero motore mediante cinghia trapezoidale. Il ventilatore è azionato elettricamente: un comando termoelettrico lo inserisce quando la temperatura del liquido supera i 92 °C e lo disinserisce al disotto di 87 °C. Una valvola termostatica dose gradualmente il liquido freddo (se proviene dal radiatore) o caldo (se proviene dal motore) in modo da portare nel minor tempo possibile, e mantenere, la temperatura del motore ai giusti valori. Si ottiene in tal modo anche un riscaldamento più rapido dell'abitacolo.

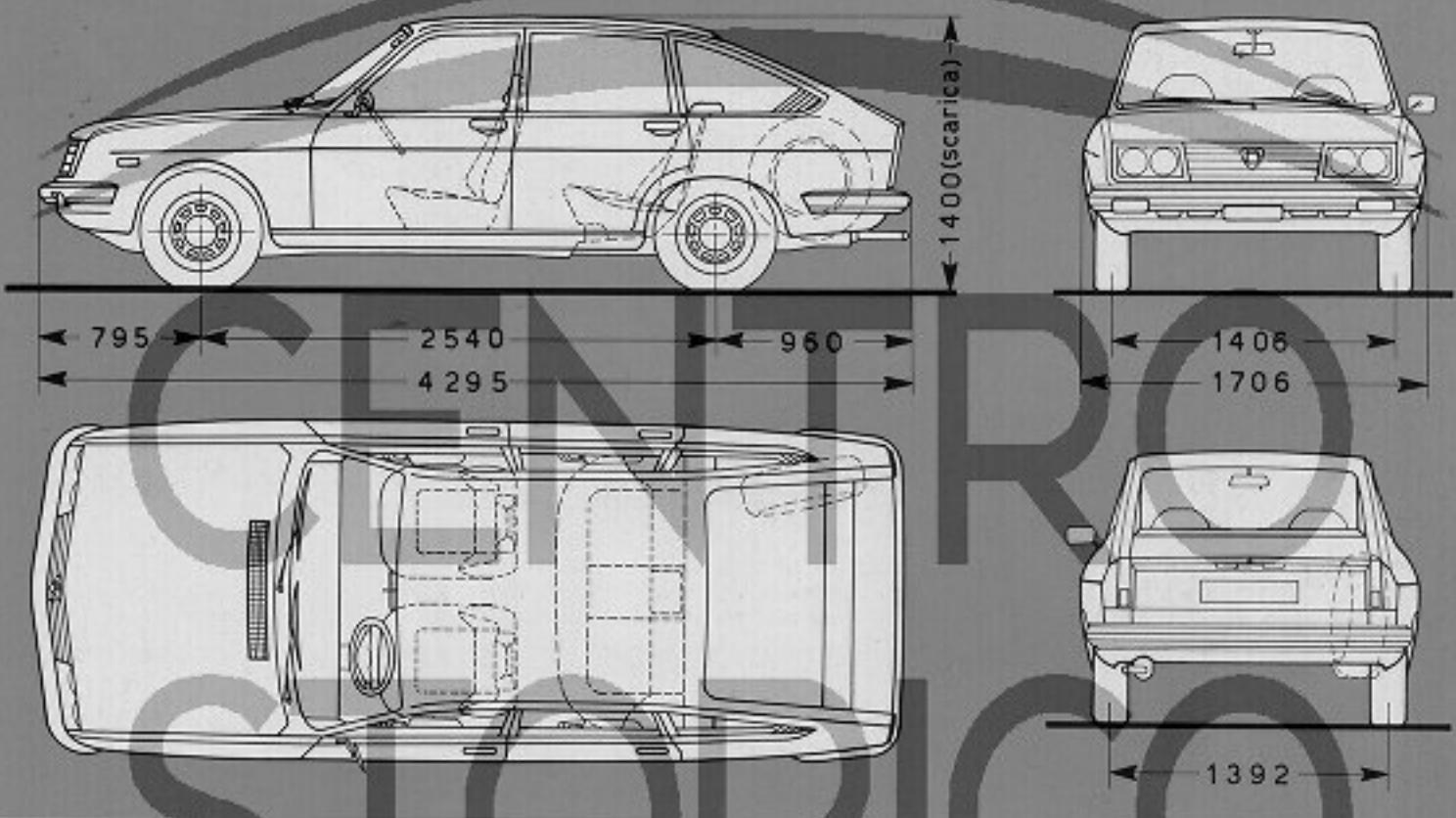
L'impianto elettrico, a 12 V, è munito di alternatore da 750 W e di batteria da 45 Ah. L'ordine di accensione è 1-3-4-2. Anticipo fisso 10°, anticipo automatico $28^\circ \pm 2^\circ$ (albero motore). Con rapporto di compressione 8,9:1, il motore Beta 2000 sviluppa una potenza massima di 87,6 kW (119 CV DIN) a 5500 giri/minuto; la coppia massima è di 174 Nm (17,7 mkg) a 2800 giri/minuto. Deve essere sottolineato che il valore della coppia motrice rimane superiore a 16 mkg (90% della coppia max) tra i 2000 e i 5200 giri/minuto. La potenza fiscale (Italia) è di 20 CV.

Dal 1° ottobre 1975 sono entrate in vigore le nuove norme antinquinamento emanate dalla CEE, in base alle quali le emissioni di CO (monossido di carbonio) devono essere ridotte del 20 per cento rispetto al valore stabilito dal 1971, e quelle di HC (idrocarburi incombusti) del 12 per cento. In particolare, le direttive della CEE, che fino al settembre scorso prescrivevano limiti di 25-55 gr/km, a seconda del peso del veicolo, per il CO, e di 3,2-4 gr/km per gli HC, prescrivono adesso, rispettivamente, limiti di 20-44 gr/km e di 1,7-2,72 gr/km. Il motore Lancia Beta, che già si trovava al disotto dei precedenti limiti grazie al



Curve di potenza e di coppia
del motore Beta 2000
(norme DIN 70.020)

Beta 2000



dispositivo di ricircolazione nel sistema di alimentazione dei vapori provenienti dal basamento motore, nonché ad una particolare taratura e messa a punto della carburazione, dell'accensione e della distribuzione, nella nuova versione 2000 (e naturalmente in quelle 1300 e 1600) esce perfettamente in linea con le più recenti disposizioni in materia: questo in seguito al miglioramento del rendimento ottenuto lavorando sulla forma della camera di combustione, che tra l'altro favorisce anche la diminuzione dei consumi senza alterare le prestazioni.

la sicurezza

Nell'impostazione del progetto delle vetture Lancia il fattore sicurezza ha sempre occupato un posto preminente. Anche la Beta si inserisce in questa tradizione, sintetizzando tutte le esperienze positive fino ad ora acquisite ed esaltando le già proverbiali doti di sicurezza dei modelli precedenti. In particolare, questo fondamentale problema è stato affrontato sotto un duplice aspetto:

— ridurre al minimo l'eventualità dell'incidente (sicurezza preventiva);
— ridurre al minimo per i passeggeri le conseguenze dell'eventuale incidente (sicurezza protettiva).

Per quanto riguarda il primo aspetto si è teso ad abolire le possibili cause dell'incidente, che possono essere sia di natura meccanica (guasto) sia provocate dal fattore umano (stanchezza, distrazione, ecc.).

Per quanto riguarda il secondo aspetto della sicurezza, si è fatto in modo che

l'abitacolo garantisca un adeguato spazio di sopravvivenza e che i traumi, dovuti alle collisioni degli occupanti contro le pareti dell'abitacolo, risultino della minore entità possibile.

gli optionals

Come per la precedente gamma, anche le nuove Beta godono di optionals che la Lancia considera normale dotazione di serie quali, ad esempio, la 5^a marcia, il lunotto termico, il correttore automatico dell'assetto dei proiettori.

Oltre a questa disponibilità di optionals, la Lancia può fornire sui nuovi modelli della gamma Beta, i seguenti extra: condizionatore e cristalli atermici, alzacristalli elettrici, selleria in pelle, ruote in lega leggera, cinture di sicurezza con avvolgitori per i posti anteriori, il tetto apribile, l'idroguida. Inoltre sulle versioni berlina, è possibile avere l'impianto di alimentazione promiscuo benzina/GPL. Con l'idroguida la Lancia torna ad offrire un raffinato dispositivo, particolarmente consigliato per le caratteristiche di una vettura di 2 litri di cilindrata a trazione anteriore, ma che può essere montato anche sulle versioni Beta di 1600 cc. L'idroguida è del tipo ZF a cremagliera con pompa dell'olio comandata dall'albero motore mediante cinghia trapezoidale; il relativo serbatoio dell'olio è sistemato nel vano motore. La sua caratteristica fondamentale è di non intervenire durante la marcia normale, anche veloce, ma di entrare in azione quando il fondo stradale o le condizioni di marcia richiedono sforzi sul volante più elevati.

Più precisamente:

- in autostrada anche ad alta velocità, gli angoli di sterzo sono in generale di piccola entità: in questo caso l'idroguida non interviene e il conducente controlla la vettura nel modo normale;
- su percorso misto, su strade tortuose di montagna, lo sforzo sul volante aumenta: l'idroguida entra allora in azione, e fornisce, entro certi limiti, un intervento proporzionale alle necessità di guida;
- su fondo innevato o ghiacciato, lo sforzo necessario al volante è solitamente di ridotta entità: l'idroguida può non intervenire, fornire un aiuto molto ridotto, quel tanto che è necessario;
- infine nelle manovre di parcheggio, con sterzatura a ruote pressoché ferme, l'idroguida interviene decisamente alleggerendo lo sforzo sul volante. L'idroguida può rilevarsi particolarmente utile in situazioni eccezionali d'emergenza, come ad esempio l'urto di taglio della ruota contro un ostacolo (gradino sbarri traffico) oppure l'afflosciamento (scoppio) di un pneumatico, quando si determinano in rapida successione le seguenti fasi:
 - urto della ruota o scoppio del pneumatico;
 - aumento della resistenza al rotolamento su una ruota e brusca sterzatura;
 - aumento dello sforzo sul volante, necessario a tenere le ruote in traiettoria;
 - incapacità del conducente a controllare adeguatamente la traiettoria della vettura.In ultima analisi, l'idroguida è un fattore di sicurezza in più di cui il conducente dispone.



Ricordo di una delle Lancia più famose

CENTRO venticinque anni fa LAURELIA

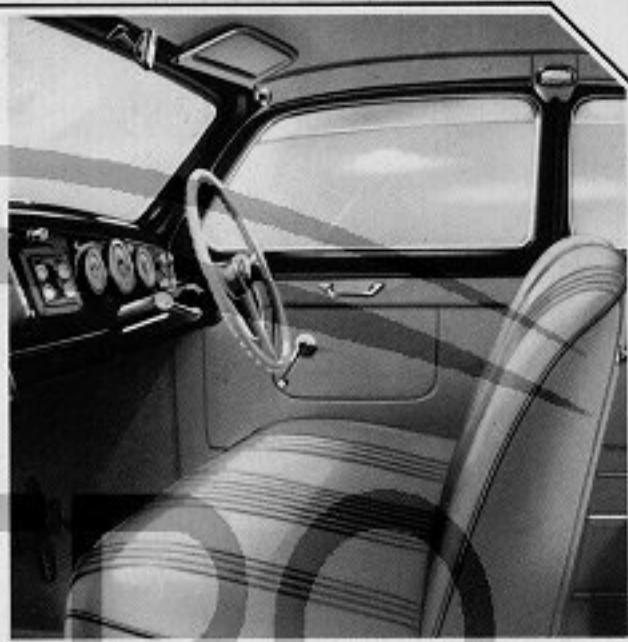
di Ferruccio Bernabò

Il modello Aurelia — una delle vetture di maggior prestigio tecnico costruite dalla Lancia — era nato nel 1950, venticinque anni fa. Destinata a sostituire la gloriosa Aprilia, che dal 1936 costituiva quasi il simbolo della raffinatezza meccanica, ma che cominciava a sentire il peso dell'età in certe sue caratteristiche di impiego, nell'idea degli uomini della Lancia l'Aurelia avrebbe dovuto essere una macchina altrettanto avanzata, ambiziosamente d'avanguardia come volevano le tradizioni della Casa. Ma tutti si rendevano conto di quanto fosse difficile eguagliare il livello tecnico di un'automobile come l'Aprilia.

A un nuovo modello, i dirigenti della Lancia avevano cominciato a pensare quando a tutto si poteva porre meno che alle automobili da turismo: addirittura nel 1943, in piena guerra, allorché erano state riportate a Torino le direzioni tecnica ed esperienze, che in precedenza erano decentrate a Padova. È una storia che vale la pena di raccontare. A quel tempo, responsabile della progettazione era l'ingegnere Giuseppe Vaccarino, mentre Vittorio Jano dirigeva il reparto esperienze. L'ingegnere Francesco De Virgilio, giovane tecnico che era capo del servizio studi speciali e brevetti, verso la fine di quell'incandescente 1943, forse più come esercitazione fine a se stessa che a scopo di studio per sviluppi futuri (è lui stesso a confessarlo), ebbe l'idea di disegnare un motore a sei cilindri disposti a V, problema che già Vincenzo Lancia, molti anni prima, si era proposto, ma senza approfondirlo.

Impostato e sviluppato lo studio, l'ing. De Virgilio arrivò alla conclusione che, per ottenere una buona equilibrazione delle forze d'inerzia alterne nello spazio di un 6 V, con angolo dai 40° agli 80°, l'albero a gomiti doveva avere una particolare disposizione dei bottoni di manovella, e che il risultato migliore si sarebbe probabilmente avuto con un angolo, tra le due bancate, di 60°. Per

trovare conferma allo studio teorico, venne rispolverato un otto cilindri a V di 40°, mai uscito dallo studio sperimentale, elaborato nel 1941-42, e trasformato in sei cilindri. Il risultato fu molto soddisfacente, e segnò praticamente la nascita del primo motore sei cilindri disposti a V apparso nel mondo. Tutto, per il momento, finì lì. Dopo la fine della guerra, appunto in vista di una sia pur non prossima sostituzione dell'Aprilia, anzi di una nuova serie di questo modello, secondo un primo programma di larga massima, lo studio di De Virgilio venne ripreso dalla direzione tecnica. Il prototipo 6 V ebbe la cilindrata di 1569 cc (diametro e corsa mm 68 × 72), un'apertura di 45° e distribuzione ad aste e bilancieri comandata da un solo albero a camme al centro della V. Questo motore girò al banco e su un'Aprilia di prova per tutto il 1947. L'anno successivo, l'allora direttore generale ingegner Gianni Lancia decise di accantonare l'idea di utilizzare il nuovo motore per un semplice ringiovanimento dell'Aprilia, ma di passare a un modello completamente nuovo. Così, mentre si iniziavano i disegni di questo, proseguirono le esperienze sul sei cilindri a V, per il quale l'ufficio tecnico — di cui era diventato direttore Vittorio Jano — aveva ormai accumulato una serie di soddisfacenti elementi. Venne allestito un secondo motore di prova (denominato



B 10 primo tipo), sempre con cilindrata 1569 cc ma apertura di 50°, che successivamente divenne di 60° come aveva intuito l'ing. De Virgilio, raggiungendo un equilibrio ottimale.

Come tale venne riscontrato anche dal prof. Antonio Capetti, notissimo docente di macchine termiche al Politecnico di Torino. In base allo sviluppo dell'intera vettura, più lunga, grande e pesante dell'Aprilia, venne deciso di aumentare la cilindrata a 1754 cc (diametro e corsa 70 x 76). Con rapporto di compressione 6,85:1 (le benzine dell'epoca non consentivano valori superiori) la potenza massima venne tarata a 56 cavalli al regime di 4000 giri/minuto (quello massimo arrivava a 4400 giri), con coppia di 10,8 kgm ottenuta tra i 2500 e i 3000 giri. La potenza specifica risultava pertanto di 31,9 cavalli per litro: era dunque un motore nient'affatto spinto, ma di grande elasticità e costanza nell'erogazione della potenza. Tra le altre caratteristiche che fecero del B 10 uno dei motori tecnicamente più avanzati del mondo, ricordiamo il corpo cilindri in alluminio fuso in conchiglia; le canne cilindri in ghisa, ricambiabili, a contatto con l'acqua refrigerante; i due termostati sull'impianto di raffreddamento: uno sulla tubazione per regolare la circolazione dell'acqua, l'altro sul radiatore per comandare la persiana regolatrice della portata dell'aria. Inoltre, l'albero di distribuzione era comandato da una catena doppia, a rulli, tesa da un pignone il cui supporto scorrevole era caricato dalla pressione dell'olio lubrificante di lubrificazione (questo sistema di tendicatena idraulico era brevettato).

Intanto si era sviluppato lo studio dell'intera vettura. Stabilito un passo sensibilmente più lungo di quello dell'Aprilia, in modo da ottenere una maggiore abitabilità longitudinale e, naturalmente, per compensare il sia pur limitato ingombro del 6 V, venne deciso di conservare l'eccellente avantreno dell'Aprilia con sospensione a ruote indipendenti per mezzo di molle elicoidali racchiuse in foderi verticali e ammortizzatori telescopici idraulici incorporati, ma si pensò di modificare radicalmente il retrotreno, conservando però le ruote indipendenti. Sull'Aprilia, le ruote posteriori erano guidate da due corti bracci longitudinali che portavano a terra il centro di rollio della vettura, con conseguente notevole coricamento trasversale in curva. Scartata la soluzione dei bracci oscillanti trasversali che, se si presta bene a ridurre l'effetto sopra citato, produce un'oscillazione laterale della ruota con pronunciato effetto giroscopico tendente a indurre la sospensione, l'ufficio tecnico decise una soluzione intermedia, a quei tempi considerata assai audace: ciascun braccio portaruota, contrastato elasticamente da

Dagli opuscoli illustrati dell'Aurelia.
La Berlina, la Berlina Gran Turismo
e la Cabriolet di serie.
Altre immagini dell'Aurelia G.T. 2500
nelle versioni Berlina e Convertibile.

L'AURELLIA



una molla cilindrica era disposto diagonalmente, per cui la ruota veniva a spostarsi secondo la generatrice di un cono con vertice sull'asse trasversale del propulsore.

I bracci portaruote erano costituiti da triangoli in tubi con articolazioni montate su boccole in gomma; gli assi di tali boccole non erano però allineati, ma, con ardita soluzione coperta da brevetto, disposti obliquamente rispetto all'asse di oscillazione dei bracci: questa obliquità dei silentblocs aveva lo scopo di evitare carichi eccessivi lungo gli assi stessi e di garantirne la migliore tenuta. Altra innovazione era costituita dal gruppo frizione-cambio-propulsore ancorato alla vettura per aumentare il peso sull'asse posteriore. Come sull'Aprilia, che aveva il solo propulsore ancorato al telaio, vennero conservati i freni centrali, in blocco con il propulsore stesso, così da ridurre il peso delle masse non sospese. Infine fu adottato il sistema di comando del cambio per mezzo di leva sotto il volante.

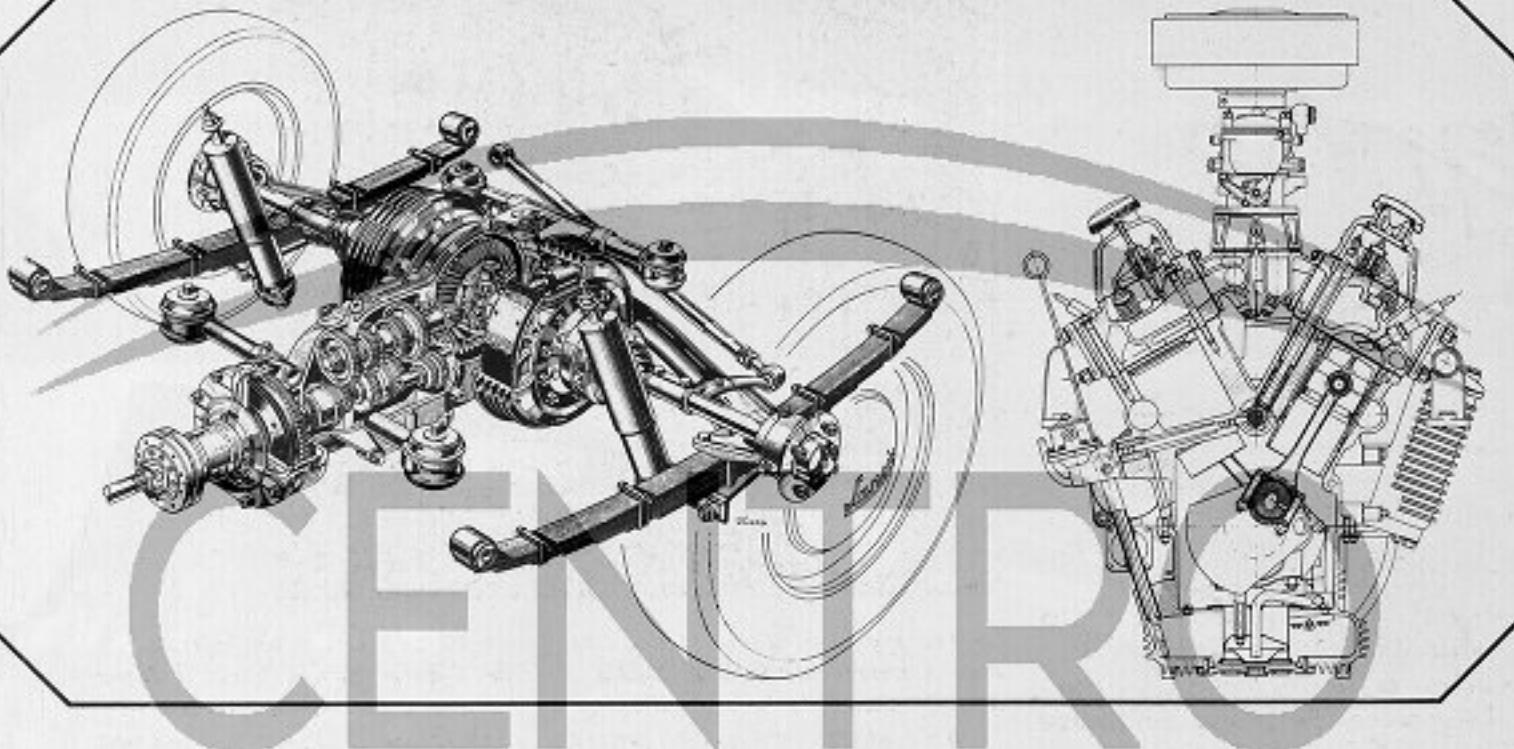
L'Aurelia, nella carrozzeria berlina a struttura portante (venne costruito anche un cabriolet, nonché il solo autotelaio per ricevere carrozzerie speciali), aveva una linea molto personale, sobria e signorile; era stata conservata la tradizionale maschera anteriore a scudo, ma arrotondato, e la coda era individuata da un raccordo ad ampio raggio tra l'abitacolo e il portabagagli. Le caratteristiche dimensionali erano: passo m 2,86 (autotelaio separato m 2,91); carreggiate m 1,28/1,30; lunghezza massima m 4,42; larghezza m 1,56; altezza m 1,50. Il peso a vuoto era di kg 1080, i pneumatici 165 × 400, la velocità mas-

sima 135 km/ora, il consumo 11 litri di benzina normale ogni 100 chilometri.

La berlina Aurelia B 10 venne presentata nel maggio del 1950 al Salone di Torino, e ne costituì l'avvenimento principe. L'anno successivo fu affiancata dalla B 20 con carrozzeria coupé Pininfarina, motore di 1991 cc (diametro e corsa mm 72 × 81,5) con potenza di 80 CV a 5000 giri/minuto; passo m 2,66, peso kg 900, velocità 162 km/ora; e dalla B 21, sempre con motore di 1991 ma potenza contenuta in 70 CV a 4800 giri e carrozzeria identica alla B 10. La B 20 fu un modello famoso, che aprì una formula costruttiva nuova: la vettura granturismo concepita in funzione delle sue doti sportive ma non disgiunte dal confort e dalla silenziosità di una macchina di lusso. Delle innumere affermazioni sportive di questa straordinaria versione dell'Aurelia diremo più avanti.

Seguì poi, nel 1952, il tipo B 22, sempre con motore di due litri ma con potenza aumentata a 90 CV e velocità 160. Anche questa vettura, dall'apparenza pacifica ma dal vivace temperamento, si affermò in moltissime gare della categoria turismo, confermando le qualità fuor del comune di un motore e di un autotelaio che al tempo della loro progettazione precorsero di almeno un decennio l'evoluzione tecnica dell'automobile.

Intanto la B 20 diventava di due litri e mezzo (esattamente 2451 cc), con potenza di 115 cavalli a 5200 giri e velocità 185 orari. E la berlina di serie diventava B 12, sempre con motore 6 V ma di 2266 cc, 85 CV a 4800 giri, passo



m 2,85, velocità 151; la linea della carrozzeria venne modificata e le finizioni interne arricchite. La sua presentazione avvenne nella primavera del 1954. Successivamente nasceva l'elegantissimo, classico spider Pininfarina B 24 (con passo accorciato a m 2,45 e velocità massima 180), che conobbe un vivissimo successo anche di esportazione, specie con la versione sportiva B 24 America. Infine, nel 1956, il coupé B 20, terminata la luminosa carriera sportiva, diventava più «turistico», concludendo in bellezza il vivo ciclo dell'Aurelia.

L'esordio sportivo dell'Aurelia B 20 avvenne alla Mille Miglia del 1951, subito dopo la sua presentazione sul mercato. La fabbrica preparò per la celebre corsa bresciana quattro vetture, in tutto e per tutto identiche a quelle messe in vendita, complete di ogni accessorio, ma curate con una messa a punto particolare, affidata al «papà» del motore Aurelia, l'ing. De Virgilio, e al capo collaudo Giuseppe Giglio. La potenza venne portata a 90 CV, che consentì di raggiungere la velocità massima di 166 km/ora. Le quattro B 20 vennero assegnate, con estrazione a sorte, agli equipaggi Bracco-Maglioli, Valenzano-Maggio, «Ippocampo» Mori e Grolla-Monteferrario. Il battesimo della nuova Lancia fu semplicemente trionfale: Bracco secondo assoluto a quasi 119 di media, preceduto dalla sola Ferrari 12 cilindri di oltre 4 litri pilotata da Gigi Villoresi vincitore a 121,8 km/ora; «Ippocampo» quinto, Valenzano settimo, Grolla sedicesimo. Per i tecnici e per i critici fu una enorme sorpresa. Una pacifica vettura da turismo, silenziosa e confortevole, aveva interrotto la tradizione della Mille Miglia, fino allora indiscusso terreno di conquista delle macchine da corsa. Ecco quello che scriveva il giorno dopo un attento cronista sportivo: «Quella della Lancia e di Bracco è stata 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 far ricorso alle conoscenze acquisite nel campo sportivo propriamente detto. Quando vediamo che tra le velocità massime della Ferrari di Villoresi e dell'Aurelia B 20 di Bracco, e quelle medie realizzate rispettivamente dai due piloti nella XVIII Mille Miglia, c'è un divario di

almeno 140 chilometri per la prima e di neppure 50 chilometri per la Lancia, non occorrono altre parole per comprendere il significato e il valore delle cifre e dei fatti».

Da quel giorno, di vittorie e di soddisfazioni la B 20 ne diede molte, alla Lancia, ai suoi piloti e ai semplici gentlemen. Tanto per non citare che le maggiori affermazioni, ricordiamo la vittoria assoluta di Giovanni Bracco nella «Sei ore» di Pescara, di Ascari-Villoresi nel Rally del Sestriere, i primi posti di classe al Giro della Toscana, alla 24 ore di Le Mans (con la coppia Bracco-Lurani), nel Giro di Sicilia, sempre nel corso del 1951. L'anno successivo la B 20, in una speciale versione con carrozzeria abbassata e alleggerita, motore di 106-108 CV e velocità circa 180 orari, vinse nuovamente il Rally del Sestriere, colse una massiccia affermazione collettiva nel Giro di Sicilia, trionfò con Felice Bonetto nella Targa Florio, ottenne un brillantissimo piazzamento a Le Mans.

Prima di concludere la sua carriera, l'Aurelia B 20 conquistò ancora numerose vittorie assolute; nella Biella-Oropa, nel Giro delle Calabrie, nella Stella Alpina, nella Chiusaforte-Sella Nevea, nella Liegi-Roma-Liegi, nel Rally di Montecarlo 1954 (Chiron-Basadonna).

Questa è stata l'Aurelia. Gli italiani — dicono — sono sempre pronti alle celebrazioni degli anniversari. Non c'è nulla di male, se si celebra qualcosa che si giudica degno di far conoscere e ricordare come un momento importante nella vita: in questo caso, nella vita della Lancia, che è fatta di avvenimenti, di uomini, di lavoro. Del resto, il 25° anniversario della nascita dell'Aurelia non è una retorica celebrazione, è semplicemente un ricordo, il ricordo di una vettura che nella storia della fabbrica ha detto molto.

F.B.

Il gruppo posteriore dell'Aurelia, a suo tempo una delle innovazioni più notevoli nel campo della trasmissione del moto. Sezione trasversale del motore dell'Aurelia con i sei cilindri disposti a V di 60°: il primo sei cilindri di questa impostazione realizzato nel mondo.

L'AURELIA

Giulio Mangano

Lancia Sicilia flash

Inserite dinamicamente in quel museo vivente che è la Sicilia, una settantina di Lancia d'epoca hanno trovato nelle ancora calde giornate di un settembre al tramonto la cornice ideale per celebrare nella maniera più degna i venticinque anni dalla nascita di uno dei modelli più importanti della storia dell'automobile: l'Aurelia.

E per i lancisti convenuti a Palermo da ogni angolo d'Europa e perfino dall'Australia — una intera famigliola su una berlina Aurelia nera ancora in perfetta efficienza, col divanetto posteriore trasformato in culla per i biondissimi e coccolatissimi bimbi, subito eletti mascotte della carovana — è stata davvero una esperienza indimenticabile.

È stata soprattutto una irripetibile carrellata, fatta di mille ricordi e di mille flash back su un passato ancora prossimo, affollato di motori rombanti, di stridor di gomme, di odore di olio di ricino bruciato e di bandiere a scacchi. È il mito della Targa Florio e del Giro di Sicilia, che rivive in una nuova dimensione proprio in questo momento di malcelata contestazione del bene automobile, quella stessa automobile che in terra di Trinacria ha saputo accendere sempre entusiasmi irripetibili. Il mezzo milione di spettatori della Florio degli anni d'oro, fra l'altro, faceva notizia altrove, non certo sulle Madonie, dove nel '52 era normale accorrere a centinaia di migliaia per applaudire la trionfale cavalcata delle tre «star» torinesi, trovatesi poi spavalmente allineate in classifica a fine gara: primo Bonetto, secondo Valenzano, terzo Anselmi, tutti su Lancia Aurelia. Un successo che non



lasciava spazio ad alcun interlocutore dopo il convincente Giro di Sicilia del '51, quando la berlina normale, l'Aurelia turistica con quattro porte e un confort difficile da trovare anche sulle auto d'oggi, arrivò prima di classe e ai vertici della graduatoria assoluta, al termine di una corsa massacrante per uomini e macchine. Il tuffo nel passato è stato traumatico per tutti. Da un lato per i lancisti, alle prese con una terra ricca di contrasti e di chiaroscuri che contrappongono l'indimenticabile visione dei templi illuminati nella notte stellata di Agrigento alle fantascientifiche strutture metalliche delle raffinerie di Augusta. Dall'altro per migliaia e migliaia di siciliani, appassionati di auto e no, ritrovatisi come per incanto indietro nel tempo, negli anni d'oro dell'automobile mito, pensata, costruita e guidata col cuore e non con i computers, freddi protagonisti della cibernetica sempre più invadente.

Fra le immagini più incisive, rimaste impresse nella mente e nella corteccia emotiva di una troupe colorita ma omogenea, c'è la sfilata nella piazza principale di Palermo, quella stessa piazza dove vent'anni addietro, in una fredda mezzanotte d'inverno i fari cominciavano a sciabolare iniziando il calvario — centinaia e

centinaia di chilometri impossibili — del Giro di Sicilia. E poi il duomo normanno di Cefalù, i reperti archeologici di Agrigento, i preziosi mosaici di Piazza Armerina, il mare turco di Brucoli e di Catania e lo scenario fuori del tempo di Taormina, traguardo ideale di una marcia in cui le emozioni si sono avvicendate senza sosta e in cui il calore umano ha ritrovato quello spazio preminente che solo una certa cultura e una filosofia di vita non contaminata sembra ancora saper trovare.

E i lancisti, riunitisi per celebrare i venticinque anni dell'Aurelia, hanno trovato, in questa settimana certamente irripetibile, la dimensione più vera, fatta oltre che di automobili diverse — e non solo per il fatto di chiamarsi Augusta, Dilambda, Artena, Aprilia o Aurelia — anche per il modo di vivere una vacanza fuori del comune. La Sicilia ha detto grazie, col suo mare e con la sua gente, al Lancia club che ha riportato sulle strade le protagoniste di tante imprese sportive, ma i lancisti, in cuor loro, alla Sicilia hanno detto una sola parola: arrivederci.



CENT

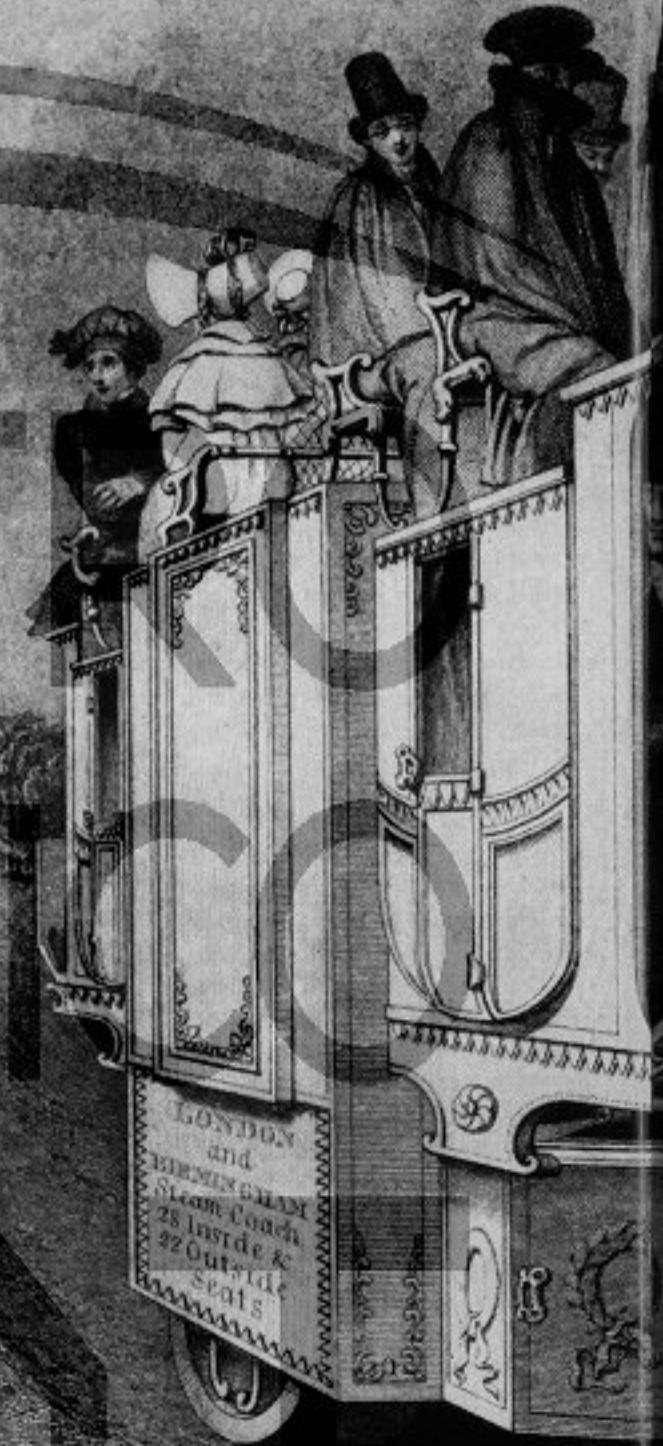
SEULE

POUR

LE TEMPS

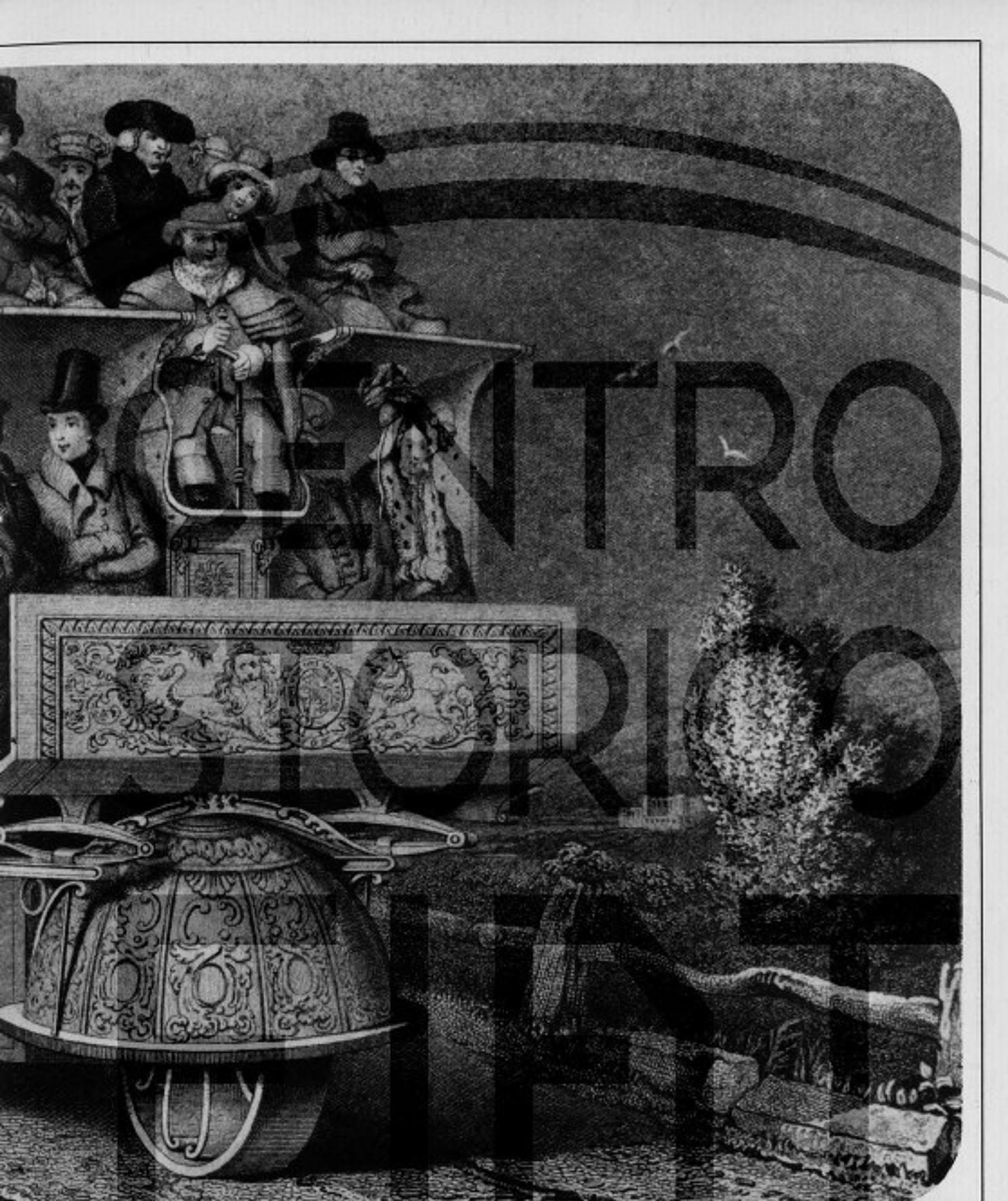
DE L'ARCHITECTE

Jacques Ickx



Fernand Picard, créateur de la 4 CV Renault et philosophe de la technique, est l'auteur de cette formule amère: « L'histoire de l'automobile a connu successivement le temps des inventeurs, puis celui des ingénieurs.

Elle est entrée désormais dans le temps des stylistes ». Le propos est relativement ancien et le poids des ans l'a corrigé, à son habitude d'abord parce que le déroulement de la tapisserie de l'histoire nous a révélé une



DE L'AUTOMOBILE

quatrième époque, mais aussi parce que le belvédère du recul autorise une vision plus juste des événements passés. Mais il faut avant tout, me semble-t-il, rappeler la distinction qui s'impose entre le style et le

styling, deux choses essentiellement différentes, mais que l'homme d'aujourd'hui est souvent amené à confondre à cause de la similitude des termes issus de deux langues différentes.

C S T

*La Lancia Aprilia:
eccellente esempio
di «perfetto» equilibrio
naturale di forme
e di volumi.*

Le style est essentiellement un moyen d'expression, dont l'homme sait imprégner son œuvre à tel point que, parfois, l'on peut se demander en présence d'une construction ou d'une machine, s'il ne s'agit pas de la génération spontanée de formes et de volumes en parfait équilibre naturel (la Lancia Aprilia en est un excellent exemple). A son tour, le mot américain «styling» désigne un autre art ancestral: celui de la décoration agrémentant artificiellement la présentation des créations fonctionnelles.

Le styliste auquel Fernand Picard s'en prenait à bon droit était le pratiquant du styling qui, par un glissement sémantique, a hérité du nom désignant précédemment les seuls adeptes du style pur. Mais contrairement à ce que l'on pense, ce personnage est apparu dès les premiers temps de l'automobile. Ainsi la toute première Panhard Levassor à moteur central présentait un découpage décoratif de la tôle du capot, et précédemment, la voiture hypothétique dont Etienne Lenoir avait fait le dessin avant même d'entreprendre la construction de son premier moteur (et que l'on confond malencontreusement avec celle qu'il construisit en 1863) se distinguait avant la lettre, par le «styling» de sa proue et de son train avant. Beaucoup plus tôt encore, le styling avait régné en maître sur les diligences à vapeur britanniques du début du 19^e siècle. Et ceci n'avait absolument rien de surprenant puisqu'il avait été appliqué depuis plusieurs siècles au carrosse, après l'avoir été à la littérature.

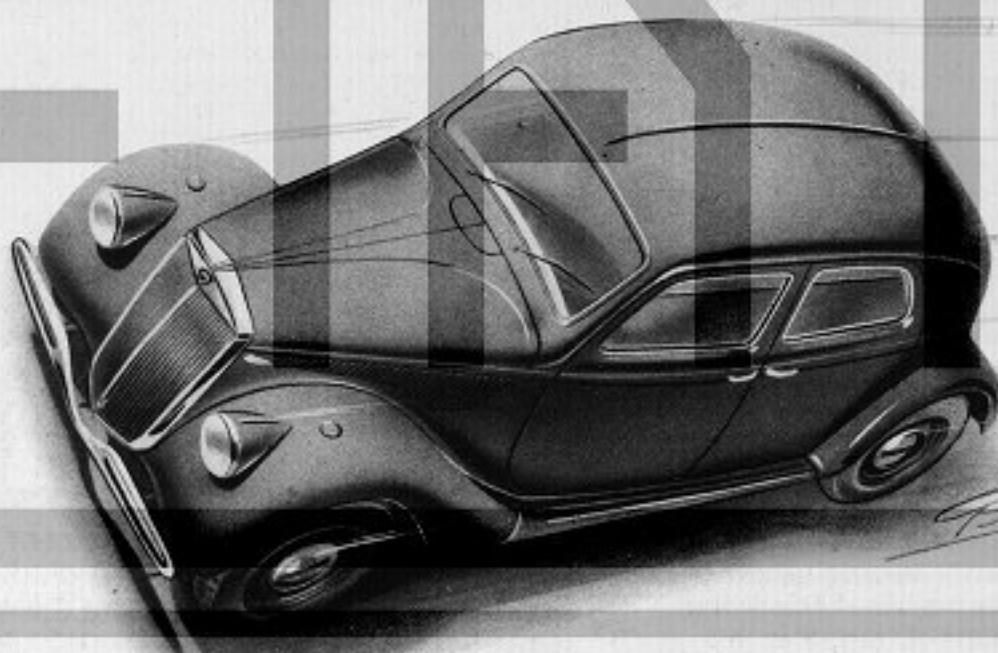
Le styling a donc toujours été un élément de la fabrication du véhicule, et son exécutant est donc de même manière un personnage permanent de la vie automobile. Quant au «temps des stylistes» stigmatisé par Fernand Picard, il ne s'est pas présenté comme une phase ultérieure de l'évolution de l'automobile, mais plus simplement comme un remous passager secouant sa trajectoire, car il s'est agi, comme nous le savons aujourd'hui, d'une période relativement brève où un conflit naquit entre ingénieurs et pratiquants du styling et où les constructeurs appuyèrent trop volontiers ces derniers. Nous verrons plus loin les causes véritables de cette situation.

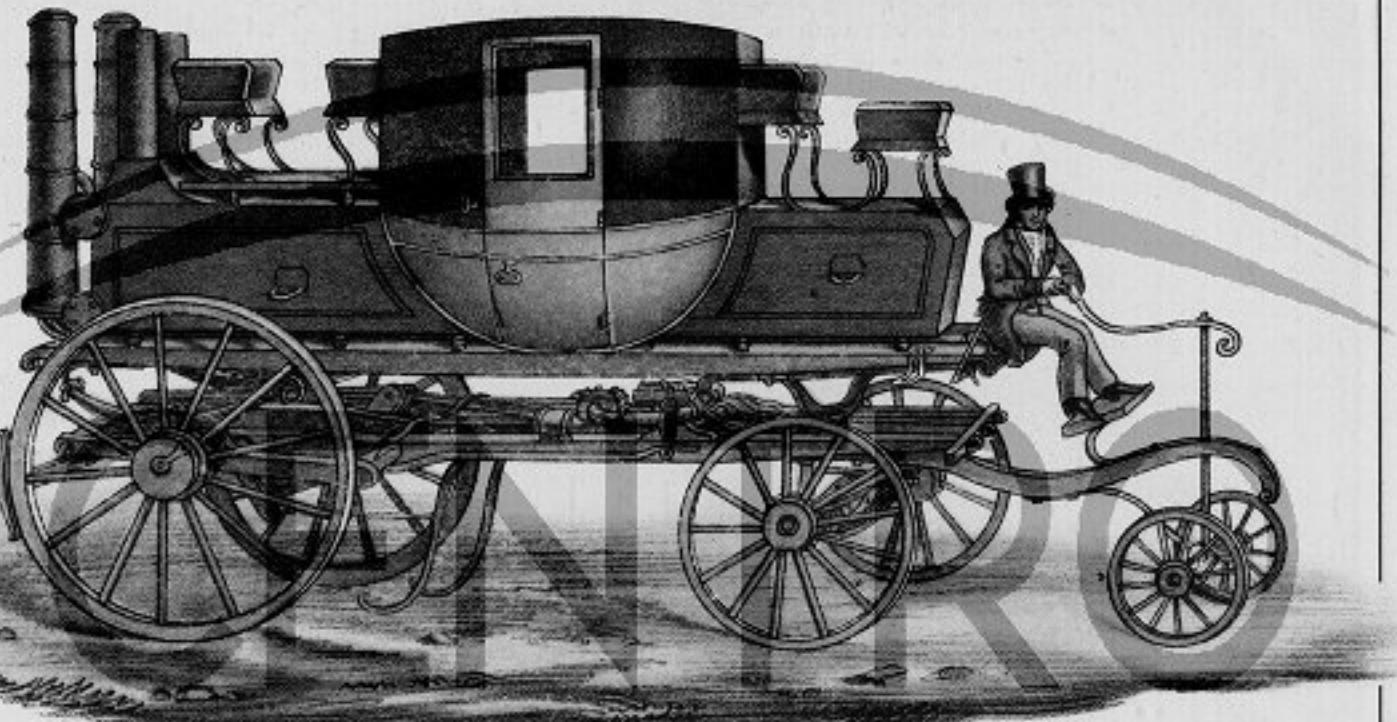
Pour l'instant, commençons par retenir que, si elle prit tournure accentuée ou modérée suivant le pays, l'emprise des stylistes fut réellement générale. Ainsi, à côté du propos désabusé de Fernand Picard qui fut vraisemblablement une victime du styliste, n'ai-je pas oublié certaines phrases que Dante Giacosa prononça en 1950 devant la Société des Ingénieurs britanniques: «La solution idéale de ce problème ardu, c'est que l'ingénieur responsable du service des études, se double d'un artiste. Ce n'est que de cette manière que l'on obtiendra les meilleurs résultats.

«Car si l'ingénieur possède la sensibilité et l'intuition de l'artiste, les formes qui hanteront son imagination, seront déjà plus ou moins conformes aux exigences de la technique. Sa formation mentale lui permettra de résoudre le problème de l'équilibre entre la raison scientifique et la raison esthétique, et c'est ainsi que de sa fantaisie, naîtront des idées dont l'application sera immédiate». En fait, l'Ingénieur Giacosa allait faire beaucoup mieux encore. Mais avant d'en arriver là, il nous faut dresser la synthèse de l'évolution précédente.

Le temps des pionniers

«Le temps des inventeurs» ne retient guère l'attention des observateurs que sous l'angle de créations successives constituant autant de progrès. Or il n'est pas moins intéressant, tant s'en faut, sous celui de la philosophie latente des premiers véhicules motorisés. En vérité, l'expression même: «temps des inventeurs», si elle vient automatiquement à l'esprit (puisque c'est sous l'angle des innovations successives que cette période nous frappe aujourd'hui), n'est pas conforme à la réalité. C'est du «temps des pionniers» qu'il faudrait parler, car s'il y fut effectivement marqué par un chapelet de progrès éclatants, l'invention proprement dite l'avait précédée de beaucoup puisque le moteur à explosions avait trouvé sa forme depuis 1876 et le





moteur à vapeur (par opposition à la machine à vapeur) depuis les premières années du 19ème siècle, tandis que l'idée de motoriser un véhicule fleurissait déjà au temps de Léonardo da Vinci. Les hommes qui marquèrent les premières années de l'automobile étaient en fait de premiers réalisateurs à la recherche de percées, et ceci explique qu'ils suivaient, comme on va le voir, une tendance générale, si diverses que fussent les voies où ils s'engageaient. Commençons par nous rappeler (car il n'est pas toujours inutile de souligner l'évidence) que le moteur mécanique devait se substituer à la traction chevaline pratiquée depuis des siècles. Et, à une époque où la vitesse était encore non seulement inconnue, mais insoupçonnée (à l'exception des conteurs, cela va de soi) le cheval, cette force motrice parfaitement uniforme par définition, n'avait d'autre signification fondamentale que son pouvoir de traction qui suffisait pour la voiture, mais limitait à un nombre restreint de wagonnets la charge qu'il pouvait tirer sur les rails des minières. L'avantage capital que la machine à vapeur à haute pression présentait sur le cheval, résidait d'autre part en son rapport beaucoup plus favorable de la puissance au poids et à l'encombrement, avantage qui pouvait se matérialiser en deux voies opposées: ou bien fournir plus de puissance à encombrement égal, ou bien présenter moins d'encombrement à puissance égale, l'option dépendant du contexte. Il n'y a donc rien d'étonnant — encore que ce soit un fait marquant — si Richard Trevithick Jr., qui fut le tout premier réalisateur de la traction mécanique, et sur route, et sur rail, ait remplacé le cheval des minières par un cheval mécanique (bientôt baptisé locomotive) qui tirait bien plus de wagonnets, tandis qu'il éliminait celui de la voiture et le remplaçait

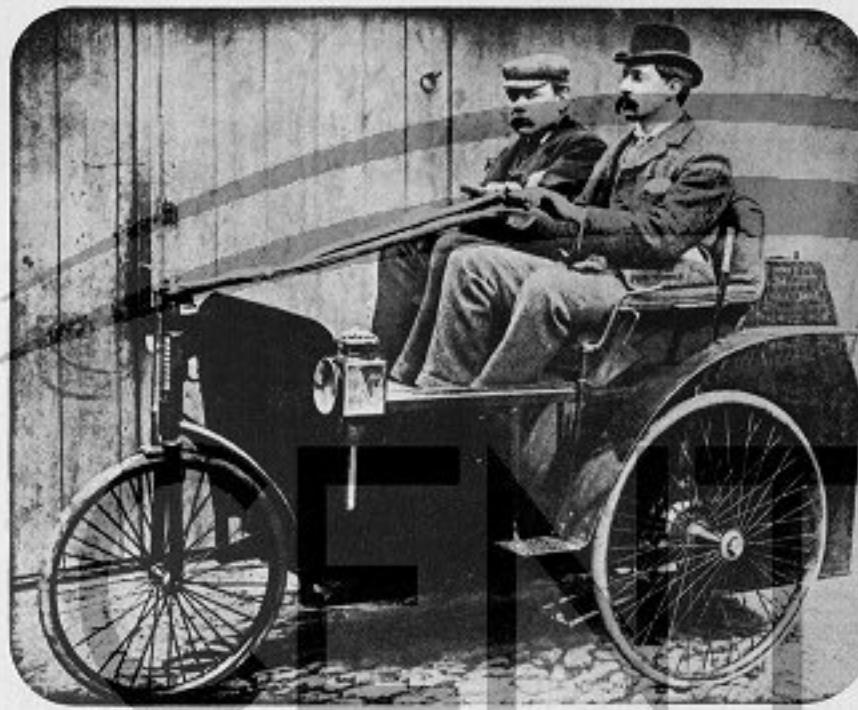
par un équipement mécanique de taille réduite adapté au véhicule. Tous ceux qui suivirent Trevithick firent de même, à deux exceptions près qui nous valurent les «remorqueurs» sans lendemain de Goldsworthy Gurney en 1829 et d'Albert de Dion et Georges Bouton en 1893. On peut donc dire que le véhicule routier devint homogène en se motorisant. Et c'est toujours la même conception qui marqua immanquablement, à la fin du siècle, les débuts de la locomotion à pétrole puisque, nul ne concevait encore la vitesse sur route, tandis que les dimensions réduites du moteur à explosions permettaient enfin d'en équiper la voiture particulière, et non plus seulement l'omnibus comme précédemment.

Tous les pionniers du 19ème siècle, qu'ils aient adapté la force motrice à des véhicules existants ou qu'ils aient eu l'illumination du besoin de créer un véhicule nouveau pour assurer son mariage avec le moteur, n'avaient

*Nel 1827:
questo veicolo a vapore
inglese circolava
per le strade
del centro di Londra.*

*Con il suggestivo nome
di «volo di notte»,
questa vaporiera stradale
inglese appare nel 1862
e subito incappò
nelle rigide leggi
degli «Highways Acts».*





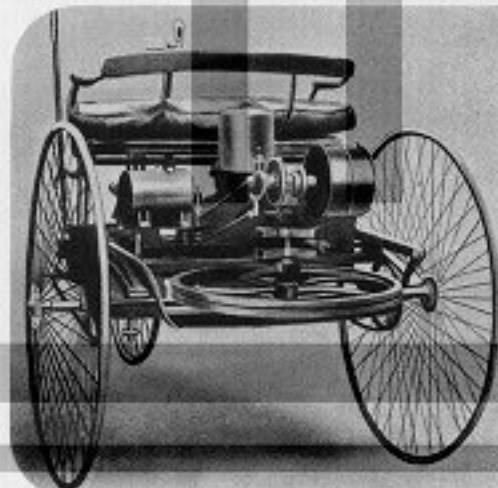
1895: la prima automobile con motore a combustione interna costruita in Gran Bretagna.

donc qu'un objectif et un souci: disposer leur mécanisme complémentaire dans les espaces perdus de la construction-type de la voiture, dont l'encombrement restreint et l'habitabilité étaient rigoureusement préservés. Sans doute le souci du faible encombrement reposait-il surtout sur la force de l'habitude et le pouvoir de la chose connue? Qui jette des regards sur l'histoire des techniques aperçoit tout de suite que le changement d'échelle est un problème ardu entre tous et que le pionnier va toujours retarder au maximum, vu les pièges qui l'attendent sur cette «terra incognita». Il n'en est pas moins vrai que les pionniers de l'automobile proprement dite avaient pourtant conscience de l'avantage que présentait la réduction de moitié de l'encombrement de l'attelage par la suppression du cheval. Ainsi, trouve-t-on dans la correspondance d'Emile Levassor, une lettre à Gottlieb Daimler accompagnant l'envoi d'une photo de quatre de ses voitures à la queue-leu-leu, et où il écrit avec une candeur qui nous fait rire aujourd'hui: «Si tous les Parisiens adoptaient l'automobile, c'en serait fini des encombrements de la rue de Rivoli!».

Mais, qu'en matière de dimensions, les pionniers aient simplement reculé devant le

Così nacque l'automobile: il triciclo a motore di Benz (1885).

Il quadriciclo di Gottlieb Daimler presentato alla Esposizione mondiale, a Parigi, nel 1889.

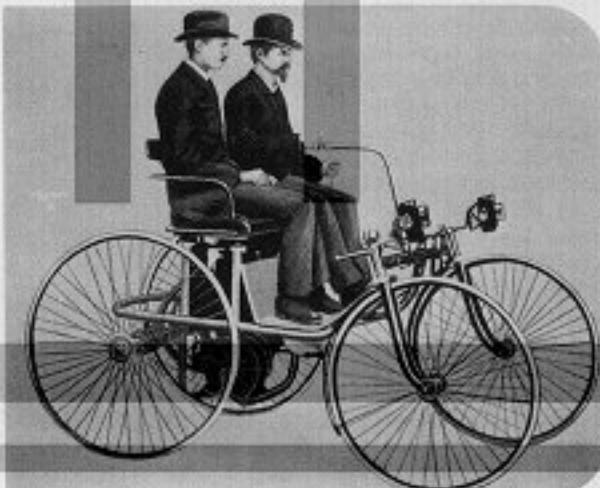


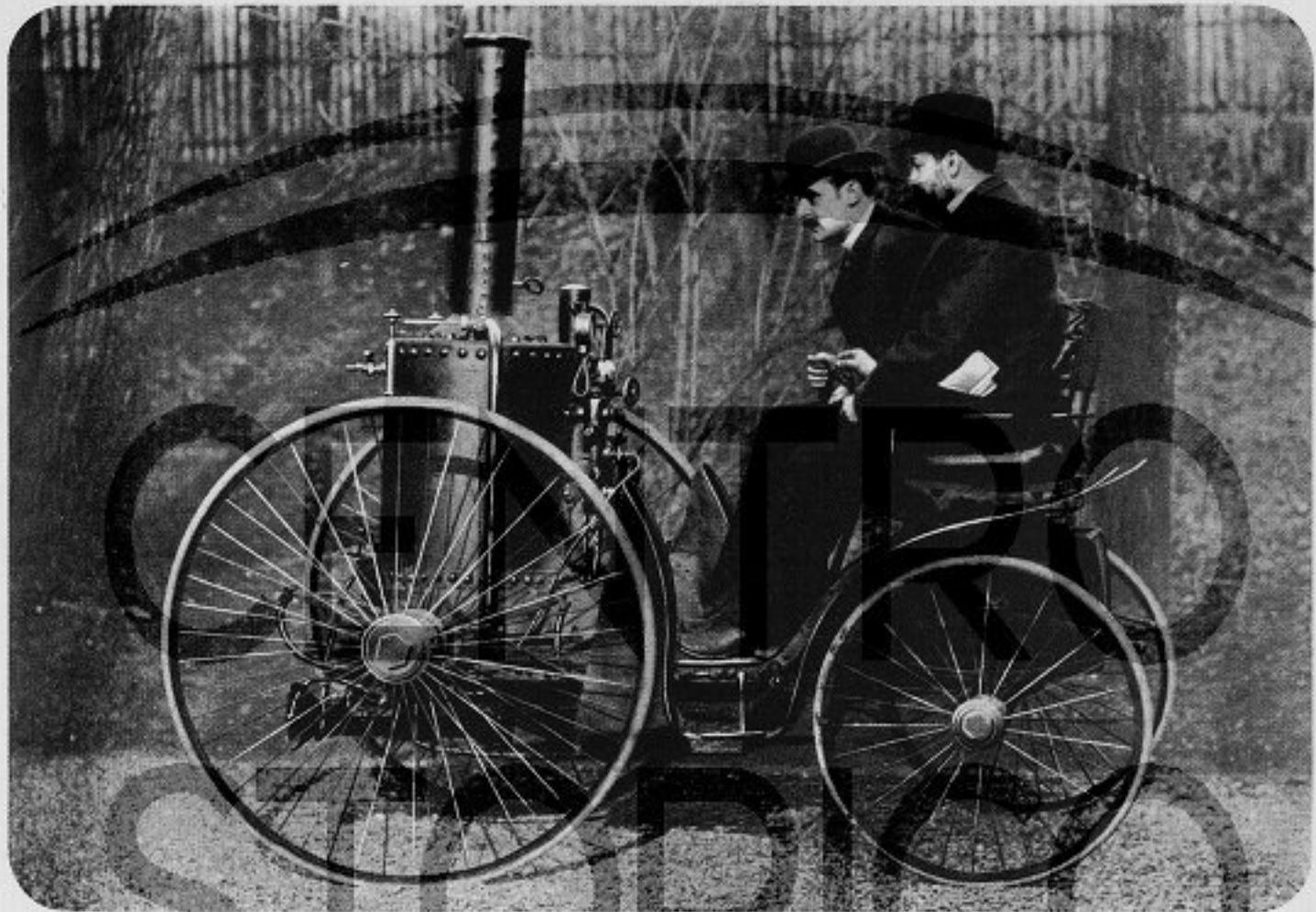
changeant d'échelle ou qu'ils aient agi délibérément, il reste frappant que toutes les créations de leur époque aient été caractérisées par le souci primordial de la commodité et du confort des occupants de l'automobile. La mécanique n'était considérée, de ce temps, que comme un équipement à reléguer autant que possible dans les coins inutilisés.

Le temps des ingénieurs

Ce qui ne laisse pas d'être piquant, dès lors, c'est que c'est précisément ce souci des occupants (auxquels il voulait donner un accès aisé à leurs places) qui amena Emile Levassor à placer le moteur à l'avant, disposition qui allait précisément conduire à sa présence sur tous les plans, quand l'avantage de la vitesse fut enfin apparu. Avec la conception nouvelle d'un véhicule apportant la vitesse, le temps des ingénieurs s'ouvrait, orienté tout d'abord vers ce développement technique le plus facile: l'augmentation de la puissance par celle de la taille du moteur, façon de procéder à quoi la formule Levassor se prêtait à merveille, car le moteur disposé à l'avant pouvait s'allonger sans retenue, au fur et à mesure des besoins, sans autre souci que celui d'allonger d'autant le châssis.

Mais, à mesure que moteur et châssis s'allongeaient continuellement des mêmes quantités, les occupants de la voiture se trouvaient rejettés toujours plus loin vers l'arrière, à l'endroit le moins favorable du véhicule. Cependant, nul ne s'en souciait, ni l'ingénieur voué quasi religieusement au développement d'une vie mécanique calquée sur la vie animale, et qui ne concevait plus sa création que comme un cheval d'acier; ni l'utilisateur émerveillé par son automobile toujours plus conquérante et déjà tout heureux d'être admis à se loger tant bien que mal à son bord; ni le carrossier trouvant dans l'anatomie du «moteur autoporté» l'occasion d'élan lyrique et d'un art nouveau. C'est pourquoi, le temps du «moteur-roi» se prolongea pendant une quarantaine d'années. Personne ne songe à nier ou seulement amoindrir les merveilles accumulées en quatre décennies par les ingénieurs qui, au départ d'une ébauche, ont créé l'automobile de race aux performances géantes et au comportement





routier au niveau de ses performances. On ne peut même pas dire qu'ils ne prirent pas le bon chemin, car, sitôt qu'un certain niveau de puissance eut été atteint par le seul facteur de l'agrandissement du moteur, c'est dans la voie de l'amélioration constante du rapport poids-puissance qu'ils ont poursuivi inlassablement leur conquête des puissances supérieures. Leur seul tort, en vérité, se situe à l'issue de leur création de l'*animal automobile*, quand ils considèrent leur œuvre comme définitive alors qu'il leur fallait tout au contraire la retravailler pour adapter maintenant à l'utilisateur-roi le magnifique coursier qu'ils avaient développé à partir d'une voiture sans chevaux, conçue précisément en fonction de cet utilisateur. Qu'arriva-t-il, en effet? C'est que l'homme,

fidèle à son naturel, cessa un beau jour de s'émerveiller de la merveille du mouvement de l'automobile et même de ses performances les plus avancées, et cela au moment même où l'industrie s'était organisée pour les productions géantes à venir.

L'homme ne s'émerveillait plus mais son besoin de l'automobile ne s'était pas encore éveillé. Les constructeurs durent donc recourir, pour vendre, à l'appel au désir que peuvent constituer les formes. C'est ainsi que leurs départements de styling se virent ouvrir un territoire dépassant infiniment leur rôle traditionnel (et justifié) et que sur ce terrain où ils affrontaient les services techniques, la raison commerciale leur valut momentanément la partialité irritante des hautes directions.

Il primo veicolo a vapore costruito da De Dion e provvisto di cinghia di trasmissione.

Felice Nazzaro sulla Fiat da corsa 190 HP.





Architectes de l'automobile

Un «classico» della storia dell'automobile: la famosa Topolino.

Dante Giacosa, nous l'avons vu, proposait à l'ingénieur de se faire artiste afin de combattre l'homme du styling avec ses propres armes portées à un stade supérieur. Mais il avait déjà adopté, peut-être sans en être entièrement conscient, une autre voie tout à la fois plus largement accessible et conduisant plus directement au but final. Il avait eu dans sa jeunesse la vocation de l'architecture et ne s'était dirigé vers la mécanique qu'à la suite d'une interférence entre ses possibilités et ses besoins. Une occasion lui survint d'opérer en «progettista», et le fruit de son travail: la première Fiat 500 que le public allait baptiser Topolino, apparut de la façon la plus caractéristique comme l'œuvre d'un architecte de l'automobile, tendance qui allait s'affirmer toujours davantage en lui quand, à la fin des hostilités, il se retrouva à la tête de la Divisione Técnica Progettuativa de la Fiat. Qu'est-ce donc qu'un architecte (ou du

moins un architecte digne de ce nom)? C'est un homme qui élaboré, non pas des façades, mais une habitation, c'est-à-dire encore un agencement équilibré et commode de locaux et de services aménagés en fonction de l'habitant.

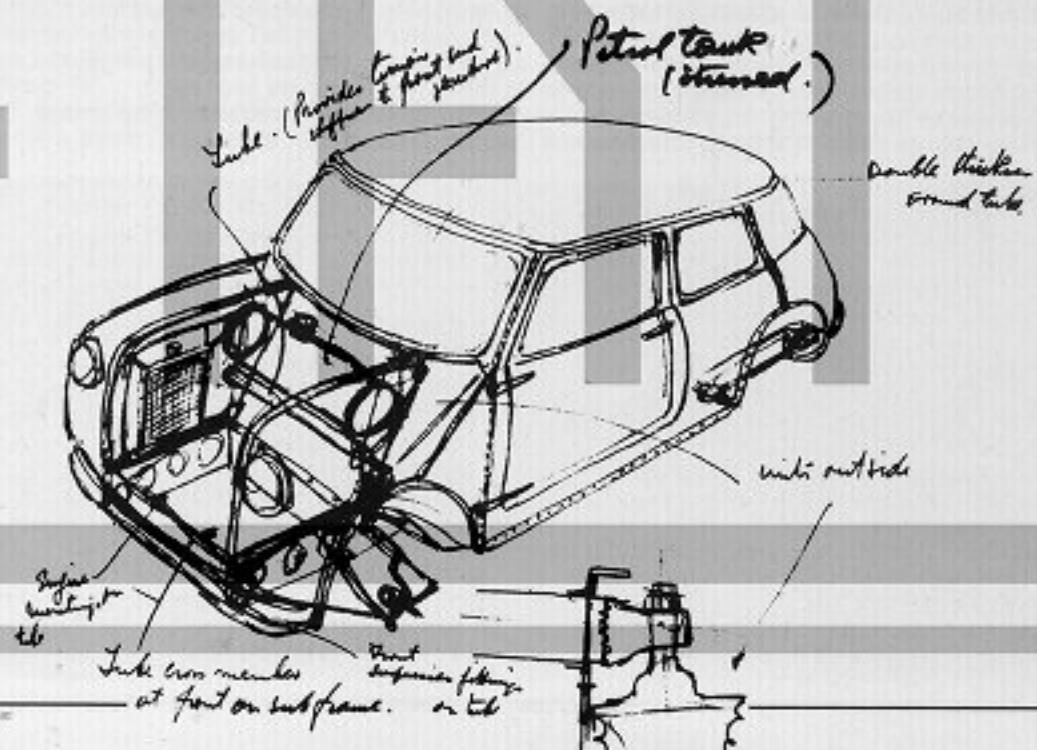
Il va de soi, pour qui réfléchit, que le besoin fondamental d'équilibre, de fonctionnalisme, de confort et de commodité qui s'inscrit dans les aspirations humaines devait s'intégrer un jour à son automobile autant qu'il l'avait fait à son habitation (et nous avons précisément vu que les pionniers de l'automobile en étaient conscients). Pourtant, si fondamentale fût-elle, cette nécessité était passée inaperçue des ingénieurs (et des carrossiers-artistes tout aussi bien) jusqu'au moment où Dante Giacosa la mit en pratique pour résoudre le problème particulier de la mini-voiture!

Fut-elle comprise pour autant? Si l'ingénieur en chef de la Fiat continuait à pratiquer l'architecture, les autres créateurs se contentaient, en général, d'éliminer l'encombrement absolument superflu, ce qui était assurément un bien, mais ne suffisait pas.

En vérité, pour obtenir de remettre l'évolution de l'automobile dans la bonne voie, il fallut secouer les colonnes du temple, et pour les secouer, il fallut un révolutionnaire. Celui-ci s'est présenté sous le nom d'Alec Issigonis, remarquable réalisateur de la plus petite possible des voitures véritables à quatre places, à qui nous devons l'anatomie moderne de la voiture d'usage général (par opposition au pur-sang ou au palais motorisé).

Parce qu'il faisait œuvre de croisé, Alec Issigonis était malheureusement contraint, pour être compris, à aller trop loin dans la voie nouvelle où il dirigeait la construction automobile. C'était pour lui la seule possibilité d'accomplir la révolution dont il avait aperçu la nécessité générale et qu'il avait entreprise. S'il s'était contenté de la formule légèrement en recul de ceux qui l'ont imité dix ans plus tard ou davantage, jamais son exemple n'aurait emporté la partie, qui était en fait celle du phénomène automobile tout entier. C'est parce qu'Alec Issigonis est allé

Dal blocco degli appunti
di Alec Issigonis:
uno schizzo della Mini.

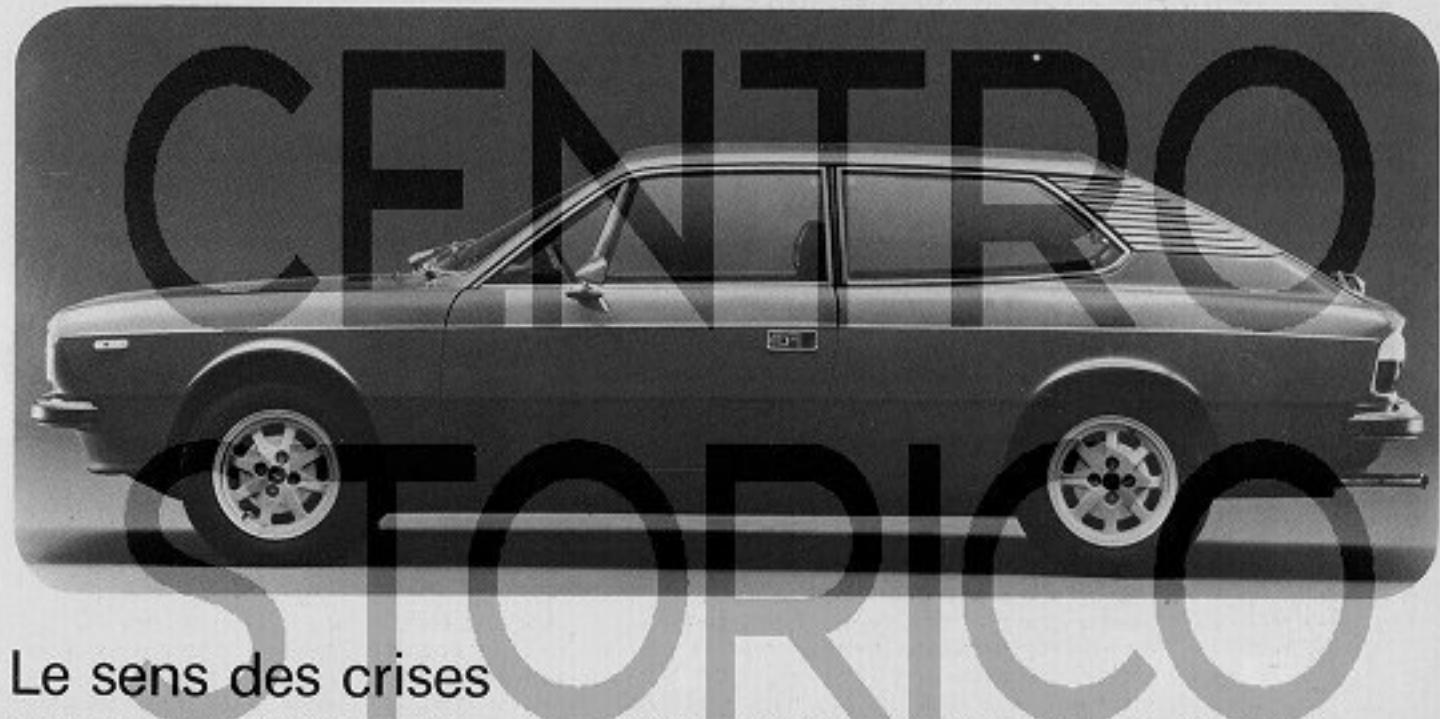


jusqu'à l'outrance que l'art de l'architecte a pu prendre place dans le monde de l'automobile à mesure que sa formule constructive (achevée par d'autres avec le retour de la boîte de vitesses en bout de vilebrequin, et la troisième ou cinquième porte, combinée avec le siège arrière escamotable) gagnait du terrain.

Mais si répandue et apparemment définitive que soit aujourd'hui cette anatomie de la voiture courante, et si percutante soit-elle, elle n'est cependant encore qu'une expression particulière de la tendance générale qui caractérise la construction contemporaine et

qui répond enfin au principe trop longtemps oublié que la voiture, au service de l'homme, doit rigoureusement être conçue en fonction de ses occupants-utilisateurs (dualité de termes impliquant qu'un confort et un agrément maximums ne peuvent cependant entamer en rien ni la qualité du comportement routier, ni la commodité d'emploi du véhicule, et que l'équipement est désormais chose primordiale).

Telle est l'œuvre magistrale aujourd'hui en cours et que, par une heureuse rencontre, la crise présente de l'automobile fait précisément mûrir.



Le sens des crises

Mais avant d'aller plus loin, peut-être convient-il de rappeler le sens profond du mot «crise», que l'on associe habituellement à l'idée de revers. Il nous vient de la médecine où il définit un changement brusque, en bien ou en mal, dans le cours d'une maladie. C'est pourquoi, le langage lui a attribué le sens figuré de «moment périlleux ou décisif dans l'évolution des choses». En fait, et pour parler en automobiliste, une crise est tout simplement un tournant.

Nous sommes bien placés pour savoir, d'abord qu'un tournant doit se négocier, et ensuite qu'on peut le manquer si l'on s'y prend mal (et tout spécialement si l'on a été surpris par le virage). C'est pourquoi toute crise — tournant difficile — fait fatallement des victimes. Mais cet aspect particulier du phénomène qui a tant frappé la conscience collective (au point que nous en sommes venus à intégrer le phénomène tout entier dans cette image négative) n'est qu'un effet secondaire du mouvement décisif qui se produit, et dont nous pouvons poser en principe que, dans un univers en marche et régi par la loi fondamentale de l'équilibre, un tel mouvement naturel de reflux est toujours bénéfique à terme, même s'il cause d'abord des dégâts.

La présente crise de l'automobile répond à ce portrait. C'est un virage que nous prenons vers un cap meilleur.

La menace sans lendemain de la crise du pétrole, comme celle de la crise de l'énergie encore lointaine, n'a été ici que des

prétextes. La véritable source de la crise est le déchaînement d'une autophobie latente dont le temps des ingénieurs porte la responsabilité. Mais cette épidémie à proprement parler microbienne a été doublement bénéfique. D'une part, en s'acharnant à dépouiller l'automobile même de sa réputation d'utilité, valeur relative, elle en a fait apparaître la nécessité, valeur absolue, qui garantit d'une façon non moins absolue son avenir. De l'autre, en jugulant la performance, elle a mis définitivement fin aux errements (excusables) d'une époque précédente. Ne laissant d'autre porte ouverte devant les insatiables conquérants du meilleur, que celle qui conduit à plus de sagesse, à plus de raffinement, à plus d'authenticité, elle nous a amenés, après les règnes successifs de la voiture-miracle, de la voiture-privilège, de la voiture-joie de vivre, de la voiture-«status symbol», de la voiture utile, à celui de la voiture nécessaire comme l'habitation, et traitée dès lors à sa manière dans les deux doubles domaines de l'utilisation rationnelle des volumes et de l'aménagement impeccable. Les deux plus récentes Lancia, en particulier, m'en semblent deux exemples parfaits.

Si Fernand Picard reprenait la parole aujourd'hui, il fait peu de doute pour moi qu'il diviserait désormais l'histoire de l'automobile dans les trois âges successifs du pionnier, de l'ingénieur et de l'architecte; en mentionnant simplement un bref passage à vide entre les deux derniers.

*La Beta HPE:
una razionale utilizzazione
degli spazi e una
esecuzione
impeccabile.*

J. I.

SULLE STRADE DELLA CARRERA

di Gianni Marin

CENTRO



Riccardo è un ragazzino di circa otto anni. Lo conosco molto bene perché quando non sono al giornale mi frulla sempre intorno. Sveglio, vivace, riservato e chiacchierone nello stesso tempo rappresenta bene la sua generazione. Il suo hobby si direbbe sia quello di mettersi sempre in difficoltà. I suoi «perché» infatti ti mettono il più delle volte in imbarazzo; e quel che è peggio vuole una risposta immediata, istantanea altrimenti non ti lascia più stare. Proprio

perché me lo vedo sempre intorno vive anche lui come me nel mondo dei motori. Sa tutto di nuove auto, di saloni dell'auto, di corse d'auto. Ma ciò che lo affascina più di tutto sono le gare automobilistiche di una volta. La «Mille Miglia», «Le Mans», «Indianapolis», «Nürburgring» sono il suo pane preferito.

L'ho visto una sola volta perplesso: quando in una discussione con amici saltò fuori il nome di «Carrera Messicana». In quel momento non disse nulla ma poi con calma si scatenò, assediandomi come al solito per sapere tutto. Ricordavo poco di questa gara degli anni Cinquanta e dovetti documentarmi. Così cal-

LANCIA

IV CARRERA MESSICANA

1° ASSOLUTO - LANCIA

Juan Manuel FANGIO
18h 17' 07 Km. 2077 - media Km. 109,320

2° ASSOLUTO - LANCIA

Pietro TARUFFI - 18h 18' 51"

3° ASSOLUTO - LANCIA

Eugenio CASTELLOTTI - 18h 24' 52"



mai la sua sete di sapere ma nello stesso tempo comparve in me una specie di virus: il «virus della Carreras». Pensai: «Se una gara come questa affascina i giovani perché non riportarla alla ribalta con una prova tecnica che veda impegnate su questo difficile tracciato delle automobili degli anni Ottanta?». L'idea mi parve ottima, ma come tutte le idee poteva anche non concretizzarsi. Il momento per il mondo dell'automobile non era e non è dei più facili; i mecenatismi di qualche anno fa ora non sono più possibili; tutti sono costretti a valutare il rendimento di ogni centesimo speso. Ma il mondo è degli audaci e come temerarietà nessuno mi è secondo.

Puntai sulla Lancia. La Lancia, secondo me, aveva le automobili giuste per una prova di questo genere. Aveva (nel momento in cui farneticavo con queste idee) appena presentato due nuovi modelli: la «Montecarlo», magnificamente carrozzata da Pininfarina, e la «Beta HPE», una vettura che

avevo definito «oggetto-idea». Senza contare che proprio documentandomi sulla «Carrera» avevo scoperto che nel 1953 la Lancia con Juan Manuel Fangio si era imposta proprio con uno dei suoi spider «3100» a tempo di primato. Era stata forse una delle più belle gare disputate a quei tempi dalla Lancia. Associai chissà perché lo spider di Fangio con la «Montecarlo»; mi parve che avessero qualche cosa in comune. Non tanto le caratteristiche tecniche quanto lo spirito, l'essenza. Ambedue sportive d'avanguardia, ambedue stilisticamente quasi perfette con il fascino delle belle donne che quando passano fanno girare la testa.

La mia idea evidentemente non era delle più folli. Reggeva sia sul piano tecnico sia su quello economico-commerciale. Alla Lancia non mi guardarono come un matto e il via all'«Operazione Carrera Messicana» ebbe inizio. Venti giorni o poco più per preparare il tutto: «tirar fuori» dalla catena due «Beta Montecarlo» e una «Beta HPE», far loro compiere qualche centinaio di chilometri di rodaggio, montare delle ricetrasmettenti per comunicare fra macchina e macchina, coinvolgere nell'operazione oltre alla Lancia e alla Carrozzeria Pininfarina anche l'Alitalia e l'Aeromexico.

Poteva sembrare una pazzia ma sabato 26 luglio i sei componenti la spedizione (i giornalisti Carlo Massagrande e Andrea Silvani, mia moglie Bruna, il fotografo Vanni Belli, Giorgio Binotto, tecnico della Lancia, e il sottoscritto) e le tre automobili decollavano dalla Malpensa e puntavano su Città del Messico via New York. Un «Jumbo» Alitalia sino a New York, un «DC 10» dell'Aeromexico da New York a Città del Messico; un balzo sull'Atlantico

Il manifesto celebrativo
del trionfo Lancia
alla quarta edizione
della Carrera Messicana.

Città del Messico:
La «piramide del Sole»
nel centro archeologico di Teotihuacán
a una cinquantina di chilometri
dalla capitale.

I giganteschi mosaici sugli edifici
della città universitaria, e le
agili torri dei serbatoi dell'acqua
nella città satellite.



SULLE STRADE DELLA CARRERA

di otto ore nel primo caso; un ulteriore balzo di quattro ore sorvolando gli Stati Uniti nel secondo. Otto ore di differenza di fuso orario fra Milano e Città del Messico.

L'impatto con Città del Messico fu abbastanza scioccante. Innanzitutto il Messico visto dall'alto era ben diverso da come me lo immaginavo. Ne avevo sentito parlare come di un altopiano immenso, invece è tutto rughe e catene montuose che sembrano essere state sparse in un disordine programmato. Mi venne in mente Hernán Cortés quando si accinse a spiegare al suo re Carlo V di Spagna che cos'era e come era fatto il Messico. Cortés non trovò di meglio che stringere fra le mani un pezzo di pergamena e buttarlo davanti a Carlo V; Il Messico, che a quei tempi veniva indicato come la Nuova Spagna, si presentava così come una carta spiegazzata. Sarà un'impressione che in futuro quando con le Lancia affronteremo il terreno della «Carrera» ci verrà confermata. Incontreremo soltanto poche centinaia di chilometri di pianura e di diritture, ma su verso il nord, quasi al confine con gli Stati Uniti. E saranno chilometri allucinanti, chilometri di «deserto sahariano» infestato da serpenti. Atterriamo a Città del Messico; la capitale è impressionante sia vista dall'aereo sia quando la percorriamo in auto. Ha un diametro di ventisei chilometri; le strade sono intasate di automobili di ogni tipo; tutti guidano alla garibaldina: o la va o la spacca. Ma soprattutto un cappuccio di smog vi staziona continuamente; parte è dovuto alle industrie locali, parte è uno smog carbonioso proveniente dal vicino lago prosciugato, che il vento solleva e trasporta su Città del Messico. Sono brevi impressioni perché il nostro problema ora è uno soltanto: sdoganare le tre automobili. All'inizio l'impresa sembra fra le più ardue. Manca qualche documento, non tutto è in regola. Ma anche laggiù vigono un po' le stesse «leggi» italiane. Riusciamo a sgattaiolare attraverso documenti e leggi e finalmente ecco le tre nostre automobili. Ci sembrano persino più belle di come le avevamo viste alla Malpensa nel momento in cui venivano imbarcate.

La gente nella dogana di Città del Messico ci è attorno. Scopriamo il fascino del nome «Carrera», lo stesso fascino che aveva catalizzato il ragazzino mio «amico». Chissà perché, è la prima riflessione che mi viene alla mente, la Lancia non ha saputo sfruttare il nome «Carrera» che gli apparteneva di diritto, perché sua è stata questa corsa formidabile. Altri invece se ne sono appropriati, e non soltanto costruttori d'automobili, ma anche produttori di sedili anatomici, volanti, foderine d'auto e persino d'occhiali.

Le tre automobili sono in perfetto stato. Nessun danno. Qualche controllo; qualche foto ricordo con i gentili doganieri; procediamo ai rifornimenti ed è il via. La nostra «Carrera» ha inizio. La prima tappa è solo un trasferimento; dobbiamo infatti raggiungere Tuxtla Gutiérrez, quasi ai confini con il Guatemala, dove la «Carrera Panamericana» del 1953 aveva preso il via. Sono 1367 chilometri estremamente utili perché serviranno di rodaggio ad automobili che ne hanno compiuto soltanto poche centinaia. Per di più ci troviamo a dover viaggiare in continuazione intorno ai 2200 metri d'altitudine (Città del Messico è a 2240 metri sul livello del mare) e vogliamo vedere come si comporta la carburazione. Ma sin da queste prime battute scopriamo una cosa interessante:



mentre i sei personaggi della prova accusano l'altitudine, le due «Beta Montecarlo» e la «Beta HPE» funzionano egualmente in modo perfetto. Giorgio Binotto, «l'uomo Lancia» come lo abbiamo definito, ci guarda fiero e sprezzante: delle sue creature non aveva mai dubitato. Non si esprime, ma qualche dubbio semmai lo nutre sui piloti. L'arrivo a Tuxtla Gutiérrez era stato segnalato; troviamo ad attenderci corrispondenti dei più importanti giornali messicani; giornalisti specializzati e persino la televisione. Mi accorgo ancora una volta che non siamo noi a richiamare e a destare l'interesse di questa gente, ma il fascino della «Carrera» e del nome Lancia.

Ci aspettano otto tappe, le stesse della «Carrera Panamericana» (l'abbiamo ribattezzata «Messicana» per modestia) del 1953. Da Tuxtla Gutiérrez a Oaxaca di km 535, da Oaxaca a Puebla di km 407, da Puebla a Città del Messico di km 118, da Città del Messico a León di km 423, da León a Durango di km 533, da Durango a Parral di km 411, da Parral a Chihuahua di km 295 e infine da Chihuahua a Ciudad Juárez di km 353. Complessivamente i chilometri da percorrere sono 3078. Nasce così la tabella di marcia redatta da Carlo Massagrande al quale abbiamo affidato il compito delle rilevazioni: chilometri percorsi, medie, tempi, consumi, ecc. Gli ordini insomma su come dobbiamo «camminare» li dà lui e Massagrande ci comunica che le otto tappe possono essere percorse in cinque giorni. Accettiamo la sua tabella; ci accorgeremo soltanto l'ultimo giorno lo sforzo a cui ci ha sottoposto dato che compiremo tre tappe in una. Quattordici ore di guida ininterrotte: dalle sei del mattino alle otto di sera.

Partiamo da Tuxtla Gutiérrez, capitale dello Stato di Chiapas, il più meridionale del Messico, situato come è tra il Guatemala e l'Istmo di Tehuantepec e percorso dal Rio Grande, che è l'alba. Ci troviamo in piena foresta tropicale. I monti vulcanici sono ricoperti di boschi, di pini, di abeti sino a 4000 metri d'altezza. Dappertutto orchidee stupende e uccelli dal bellissimo piumaggio fra cui emerge il quetzal, che fu l'uccello sacro dei Maya precolombiani. Ai boschi seguono coltivazioni di cotone, di tabacco, di granturco. Una sorpresa, almeno per noi, sono le immense coltivazioni di agave. Ci spiegheranno poi che da una delle 139 specie, precisamente dall'agave maguey, viene estratta una bevanda fermentata che i bambini bevono al posto del latte; questa bevanda si chiama pulque. Da un'altra specie di agave, la mezcal, si estraе invece un altro liquido che, distillato, dà la tequila, il liquore nazionale messicano. Mentre «camminiamo» mi viene in mente un altro raid, quello di un anno fa,

Sosta a Chipilo, un piccolo centro vicino a Puebla nel quale tutti gli abitanti parlano veneto.

Nella foto l'autore dell'articolo (a destra) stringe la mano al sindaco di Chipilo.

Sulla cima di Monte Albán a pochi chilometri da Oaxaca, gli Zapoteci costrirono la loro città religiosa e la battezzarono «collina verde».



SULLE STRADE DELLA CARRERA



quando con tre Fiat «131 Mirafiori» siamo andati «Da Costa a Costa» cioè da New York a San Francisco. Ogni cosa era stata più semplice perché le strade erano ben diverse. Qui è tutto un saliscendi, curve a gomito, improvvise impennate e altrettante improvvise discese. I piedi si spostano in continuazione da un pedale all'altro, le mani dal volante al cambio. Non vogliamo risparmiare le nostre automobili; debbono dare tutto in qualsiasi situazione. Di gente se ne vede pochissima; è tutta concentrata nelle città (dodici milioni vivono a Città del Messico).

I villaggi che incontriamo durante tutto il viaggio sono agglomerati di casupole di povera gente; schiavi ieri dei potenti aztechi, schiavi anche oggi di una civiltà industriale che non è la loro. La vita della campagna si identifica con quella dell'intera nazione messicana. Per «trovare il Messico»



Altre vestigia pre-colombiane: Tula, capitale dei Toltechi verso l'ottavo secolo; un popolo di guerrieri e di grandi costruttori.

Il tempio di Monte Albán dedicato al calendario dei Zapotecchi.

bisogna cercare questa gente indiana e meticcio che costituisce la massa dei *peones* e che rappresenta oltre l'ottanta per cento della popolazione. Molte volte a contatto con costoro ho l'impressione che il tempo si sia fermato. Ma non è il «mañana» il domani che l'europeo si immagina; è qualche cosa di ancestrale, qualche cosa di sacro, quasi di divino che rende futile tutto ciò che è «oggi». Gente gentile, cortese e cordiale, ancora sana, che si porta appresso una tristezza le cui radici non vanno ricercate nell'oggi ma nei tempi lontani. Il contrasto è ancora più grande quando si visitano le rovine di Monte Albán e di Mitla. Con le nostre Lancia sbuchiamo sulla cima di questo monte; rimaniamo tutti impressionati. Gli zapotecchi livellarono la vetta ricavandone una piattaforma di quaranta chilometri quadrati. Battezzarono la città Yucucui, cioè collina verde, e sulla cima ordinaronon il centro religioso. Un'urbanistica su scala cosmica con allineate le piramidi, i santuari, gli osservatori e i palazzi tutti ordinati esattamente da nord a sud. Una prospettiva fantastica di scalinate, rotta soltanto da un'eccezione: l'edificio «J». Questa curiosa costruzione a forma di prua è in realtà il grande osservatorio della città; traforato da gallerie a volta e dotato di pareti che consentono l'osservazione astrale, questo tempio dedicato al calendario degli zapotecchi rompe la rigorosa armonia di Monte Albán.

Questo è il Messico, il Paese dai grandi contrasti: il mare con le sue spiagge dorate che si contrappone alle alte vette dei monti, molte delle quali innevate; i ricchi di Acapulco che si contrappongono ai poveri indios; il deserto bruciato che si contrappone alle foreste tropicali. Chi ha visto il Messico ha visto il mondo.

L'entusiasmo per questo Paese bellissimo mi ha fatto dimenticare le nostre Lancia. Potrei scrivere decine di cartelle sul Messico e sulle «Beta»; ma vediamo alcuni dati e alcune considerazioni ricavandoli dai miei appunti. Innanzitutto i 3078 chilometri che separano Tuxtla Gutiérrez da Ciudad Juárez li abbiamo percorsi in 31 ore e 22 minuti di marcia. La media è stata di 98,129 chilometri all'ora che mi sembra veramente buona data l'eccezionalità del percorso. La Lancia «Beta HPE» ha consumato 373,5 litri di benzina (in Messico vi sono due tipi di benzina: la super, 92 ottani, e la normale, 81 ottani, costano rispettivamente 162 e 102 lire al litro). Con un litro la Lancia «Beta HPE» ha percorso mediamente 8,240 chilometri. Le Lancia «Beta Monte-



carlo» invece hanno registrato questi consumi: quella guidata da Silvuni ha bruciato 327,7 litri di carburante con una media di 9,392 chilometri con un litro; quella guidata da Massagrande 304 litri di carburante e la media è stata di chilometri 10,125 con un litro. Vi è da aggiungere che la «Beta HPE» ha sempre viaggiato con un peso complessivo di 1480 chilogrammi e con il condizionatore in azione su molti tratti. È stato anche fatto uso di benzina normale senza che si notassero anomalie soprattutto nella «HPE», un particolare importante che additiamo alla Lancia perché suscettibile di sviluppi. La «Beta HPE» è stata per cinque giorni la mia casa. Non posso che dirne bene. Ha accolto tre persone, tre valigie, cento pacchettini, la cassetta degli attrezzi, lo scatolone dei ricambi. Quest'ultimo ci ha fatto una ben magra figura: è partito sigillato ed è arrivato a Ciudad Juárez altrettanto sigillato. Cosa contenesse Dio solo lo sa. Stabile, veloce, sicura, silenziosa (Binotto l'ha definita un «Jumbo») non ha mai tradito. Un «neo»: la sonda che indica il livello dell'olio a un certo punto è impazzita, come del resto è impazzito il contachilometri. Ben poca cosa come si vede. E le «Beta Montecarlo»? Massagrande e Silvuni mi hanno detto che una delle maggiori doti di questa automobile è la tenuta di strada (aggiungo io: «Però su di un misto velocissimo la «Beta HPE» ha dato loro la paga e me ne vanto»). In città non scalda, hanno aggiunto, le candele si mantengono pulite, il motore è molto elastico. Non esistono insomma problemi se non per quanto riguarda la visibilità posteriore-laterale che risulta limitata dalle due pinne laterali che, se sono giustificate per valorizzare la linea aerodinamica, non consentono altrettanta tranquillità di guida soprattutto nelle manovre cittadine. La frenata è aderenza alle caratteristiche della vettura anche se richiede un certo sforzo. L'unico vero problema è dato dalle gomme; si formano infatti fenomeni di *acquaplaning* che durante gli acquazzoni hanno rallentato la marcia delle «Beta Montecarlo» (l'«HPE» con le sue Michelin ha invece potuto viaggiare sempre al limite). Altra piacevole sorpresa il tettuccio delle «Beta Montecarlo» funzionale e impermeabile come ben pochi altri. Per quanto concerne la potenza, la velocità e la ripresa qualche cavallo in più non guasterebbe.

Ecco in sintesi la «Carrera Messicana» organizzata dal mio giornale e le mie impressioni. Appunti sintetici più che altro dovuti alla limitatezza dello spazio. Un'ultima cosa che dimenticavo: ricordate il ragazzino di cui ho parlato all'inizio? Quel birbante è mio figlio.

G.M.



Originariamente destinati a depositi di granoturco, questi «trulli» sono stati trasformati in bungalow per i turisti.

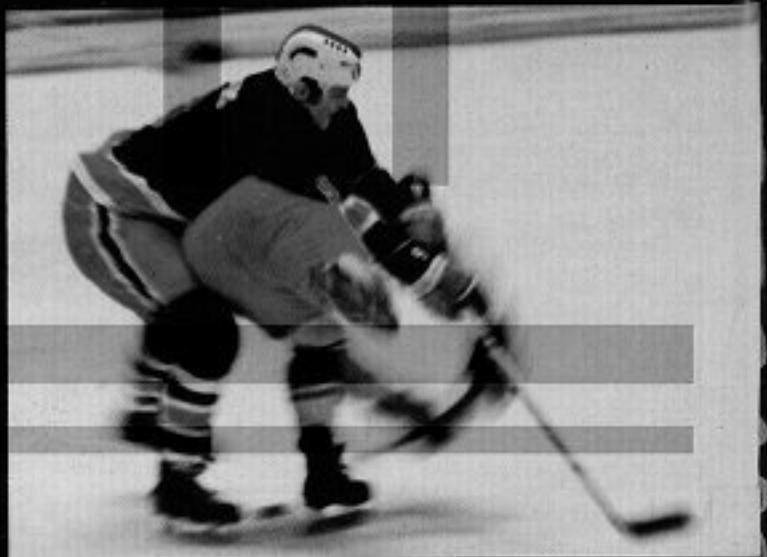
Uno dei grandi tesori dell'arte messicana: la chiesa di Santo Domingo a Oaxaca costruita nel 1608; uno splendido esempio di barocco spagnolo.

Sapporo 72

Un testimone è ovvio,
funziona se sa
mimetizzarsi con l'ambiente.
Ma anche se, mascherandosi,
immergendosi nella realtà
che lo circonda, non lascia
scadere la propria ottica.
Rolly Marchi sa ammaestrare
il casco di un discesista,
il sorriso stupefatto
di un bambino, le nevi
e i paletti di uno slalom.
Fino a diventare,
più o meno inconsapevolmente,
un «tecnico» di figurazione
davvero giapponese.
«Sapporo '72» impedisce,
con onesta magia, che
i grandi fatti sportivi
accaduti in Giappone
svaniscano nei solai della
memoria, come comanderebbe
l'onnivoro mondo d'oggi.
Il libro, i colori,
gli attimi rubati
alla velocità agonistica
dicono alt alla maligna
e rozza dimenticanza
che ci corrode tutti.
Autonomo, ilare, compatto,
il «diario» di Rolly Marchi
funziona ruotando su perni
essenziali, trasformando,
com'è d'obbligo in qualsiasi
forma di scrittura sportiva,
ogni fatica in stile.



Dalla prefazione
di Giovanni Arpino
al volume «Sapporo 72
olimpiadi invernali»
Fotografie e testi
di Rolly Marchi
(Giorgio Borletti
Editore - Milano)



CENTRO STORICO

FAT



Bernard Russi
sta per volare verso la vittoria.

SPAGHETTI



*Lei Conchita Puig, speranza
del discesismo spagnolo.
Lui Aurelio García,
pure discesista,
lei timida, con lo sguardo
abbassato, lui fiero come
un campione delle arene.*





Gustavo tutto d'oro.



MICHELANGELO

genio, solitudine, tormento

di Alberto Vigna

CEN

ST

FOTO



Quando a Messer Lodovico di Leonardo Buonarroti Simoni, podestà di Chiusi e di Caprese per conto di Firenze, diedero annuncio che gli era nato un figlio, il secondogenito, diede un gran sospiro di sollievo. «È tutto sano?» chiese. «È un bel bambino» gli fu risposto. Sino all'ultimo era stato in pena perché la moglie, Francesca di Neri di Miniato del Sera, già in avanzata gravidanza, mentre a cavallo saliva i tornanti che adducono al colle di Caprese, era caduta di sella ed il cavallo l'aveva trascinata. Commentava: «Fu un vero miracolo che non si sconciò». Disse ancora «Lo chiameremo Michelangelo». Sarà uno dei pochi uomini al mondo che rimarrà nella storia universalmente noto per il suo nome di battesimo più che per il patronimico che pure (dirà il Condivi, il primo dei suoi biografi) si riallacciava alla nobile famiglia dei conti di Canossa e, attraverso la madre della famosa contessa Matilde, addirittura ad Enrico II imperatore.

Era quel 6 di marzo 1475 un lunedì. Michelangelo vide la luce «quattro ore intanagliorno» con il cielo «in favore trovandosi Venere e Mercurio in casa di Giove», la giornata propizia sotto il segno della Luna, astro capriccioso. A Caprese Michelangelo rimarrà poco. Appena la puerpera fu rimessa in forze la famiglia riprese la strada per Firenze, poiché scadeva il mandato podestarile affidato al padre e Michelangelo fu affidato ad una balia in una casa di Settignano. La donna era figlia di uno scalpellino e ad uno scalpellino maritata e così il bimbo, con il latte della nutrice, trasse inclinazione ai sassi, al piacere di inciderli, di ricavarne figure, conoscerne le vene e farli da scabri a lisci.

A cinquecento anni dalla nascita, a Caprese si sono fatte cerimonie, organizzate mostre di omaggio degli scultori

italiani e stranieri al maggiore di loro mai visto al mondo. La casa è stata riassettata con la sua loggia, la scala esterna, le mura in pietra viva con gli angoli ritti e taglienti. Poche e sobrie testimonianze nella stanza in cui nacque. Di fronte si alza il castello sede della paterna podesteria; attorno si apre il bosco. Un panorama ancora intatto come allora. Michelangelo non tornò mai nella sua lunga vita a «quella cima di falchi» che gli aveva dato i natali. Ma già avanti negli anni dirà al Vasari (altro biografo che di lui scrisse mentre era ancora in vita e tra le tante la sua biografia fu l'unica di vivente), ricordando Caprese: «Giorgio, se il mio è ingegno mi è venuto certo dall'esser nato ne l'aria sottile della montagna di Arezzo».

Madonna Francesca, di incerta salute, come non aveva potuto allattare il figliolo così non poté seguirlo a lungo nella vita. Ebbe ancora tre gravidanze e, messi al mondo cinque figli, quando Michelangelo aveva soltanto sei anni se ne morì. Il padre affidò il bambino all'umanista Francesco Galatea di Urbino perché gli insegnasse la grammatica. Ma non passò tempo che Michelangelo, conosciuto il pittore Francesco Granacci, prese a disegnare dando subito prova di eccezionale talento. Messer Lodovico dapprima se ne sdegnò, poiché lo voleva, aspirazione caratteristica fiorentina, commerciante e forse anche banchiere; poi, rassegnato lo collocò nella bottega fiorentina dei pittori Domenico e Davide Ghirlandaio sottoscrivendo, come allora d'uso, un contratto di apprendistato della durata di tre anni. Ma il ragazzo comprese che, malgrado avesse imparato a disegnare ed a dipingere rapidissimamente, non sarebbe stato questo il suo destino ed il Ghirlandaio fu così sensibile da secondarlo nelle sue aspirazioni. Dopo appena un anno lo lasciò andare e lo affidò a Bertoldo di Giovanni scultore che fu il suo vero maestro, anche se taluni studiosi ritengono che la sua formazione artistica sia maturata nell'ambito di Benedetto da Maiano.

Posto a contatto con la pietra, con il marmo, avuto in mano il martello e lo scalpello dello scultore, ancora quasi incredulo e stupefatto di poter cavar dal sasso quello che la sua mente andava vagheggiando, Michelangelo ebbe il colpo di fortuna e di avvio con il permesso, procuratogli da Bertoldo, di frequentare il giardino dei marmi di Palazzo Medici. Il primo giorno che vi fece ingresso credette di soffocare per la gioia e lo stupore. Era circondato da una selva di statue di tutti i tempi, dall'antichità sino a quegli anni che erano quelli gloriosi della Rinascenza. C'erano statue, bassorilievi, scene di danze tra Satiri e Menadi, tutto il fascino del paganesimo, tutta la forza della romanità e queste statue poteva palparle, carezzarle, sentire la grana fine del marmo che i suoi polpastrelli, sensibilissimi, sapevano ritrovare tra le tracce dei colpi dello scalpello. Mai aveva provato una simile gioia.

Bertoldo era il guardiano ed il conservatore del Giardino delle Statue e qui portava i suoi allievi. Le immote, ma eloquenti opere d'arte divennero gli unici amici del ragazzo, perché gli altri allievi, suoi coetanei, erano rozzi anche se dediti agli studi. Come quel Torrigiani che un giorno, durante una disputa giovanile, lo colpì così duramente al viso da rompergli il naso lasciandolo sfigurato per tutta la vita. Di Torrigiani nella storia altro non rimane che il nome e quel fatto; un uomo oscuro legato ad una giovanile vicenda senza gloria.

La Pietà.
Basilica di S. Pietro,
Roma.



Michelangelo non era né bello né brutto; di non alta statura, ma di corpo forte; dai profondi occhi scuri, come impastati di pagliuzze gialle e verdi, balenava la luce della genialità. Ancorché adolescente ma in fretta maturato, la giovinezza non era per lui un appello al piacere. Di carattere timido e scontroso, non sapeva parlare alle donne e le avvicinava con una emozione in cui si frammechiavano timore e desiderio. Era amante della bellezza in tutte le sue forme e non gli importava che la bellezza fosse nelle sembianze di una donna o di un uomo e certe sue debolezze della carne vanno riferite all'ambiente dei suoi tempi. Della bellezza portava in sé una immagine che non gli faceva accettare le facili compagnie, ma ricercarne i canoni non soltanto nella esteriorità dell'aspetto quanto in una rispondenza tra caratteri fisici e spirituali. Avuto dal maestro il permesso, Michelangelo scolpì una testa di fauno ridente e mentre la portava a termine per la prima volta fu avvicinato da Lorenzo De Medici, il Magnifico, che considerò con stupore l'opera del giovane. Non fece apprezzamenti. Gli disse soltanto «Il Fauno che hai scolpito è vecchio, ma tu gli hai lasciato in bocca tutti i suoi denti. Non sai che con l'età cadono?». E se ne andò. Il giorno dopo fece ritorno. Michelangelo aveva nella notte fatto cadere un dente lavorando la gengiva con tale perfezione che si sarebbe detto fosse appena uscito dal suo alveolo. Lorenzo anche quel giorno tacque la sua ammirazione e non si sprecò in elogi, ma aggiunse: «Di tuo padre che venga da me. Voglio parlargli».

Lodovico Buonarroti, quando ricevette l'ambasciata, fu assai stupito. Era strano che il signore di Firenze si fosse degnato di rivolgere la parola al ragazzo, ma era anche più strano che volesse vedere lui. Vestiti i panni buoni, il cuore in tumulto, si recò al palazzo di Via Larga. Il Magnifico gli comunicò la sua decisione di tenere l'apprendista presso di sé e di farlo istruire. Quando? Anche subito. Fatto un pacco dei suoi vestiti il giovane fece ingresso nel palazzo dove gli venne assegnata una camera e gli fu detto che avrebbe mangiato alla mensa del Magnifico, quella mensa alla quale si accedeva e si prendeva posto secondo che si arrivava, senza ordini di precedenza cosicché i figli, anche se principi, o gli invitati giunti in ritardo sedevano agli ultimi posti mentre accanto a Lorenzo potevano trovarsi i giovani che con talento sicuro egli sapeva scegliere tra gli ingegni che avrebbero caratterizzato il suo tempo.

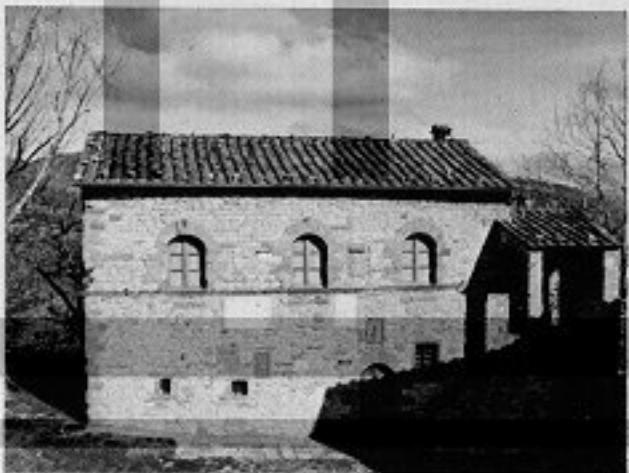
A quella mensa aveva accesso anche Angelo Poliziano che fu preso d'amicizia per l'allievo al quale, con il Medici stesso, insegnò ad esprimere in poesia la malinconia del suo carattere, le fantasie dominate, sin da giovane per tutto il corso della sua lunga vita, dal pensiero della morte (vecchio scriverà «...con la morte mi accordo - stanco e vicino all'ultima parola»). E così Michelangelo diverrà anche poeta oltre che scultore come, contro la sua stessa volontà, sarà anche pittore e poi architetto dominando tutte le arti ed improntando di sé tutta la sua epoca sino a divenire il Genio universale, il primo tra gli artisti, mai da alcuno superato.

In quel torno di tempo Michelangelo scolpì le prime opere giovanili che sono rimaste: la Madonna della Scala e la Lotta tra i Centauri ed i Lapiti, un groviglio di uomini e cavalli in cui non vi era ricordo di chiarezza greca, ma nel quale si ritrovava l'impeto e la passione delle pagine di Eschilo o di Sofocle. Se ne stupirono il Poliziano, Ficino, Pico e Botticelli che formavano, con tanti altri ingegni, la corte del Magnifico. La cosa giunse alle orecchie del monaco Gerolamo Savonarola; ne suscitò le ire. Il Domenicano sollevava in Firenze ondate di spirituali terrore e passione e contrasti tra gli umanisti scettici ed i pittori perduti dietro il sogno dei loro ideali di bellezza fisica. Come tutti Michelangelo ascoltava i sermoni di Savonarola, conquistato, trascinato da quella eloquenza aspra, corrosiva in cui vibravano echi di vendetta. Suo fratello Leonardo lo accompagnava. Un giorno gli disse improvvisamente che lo avrebbe lasciato; come folgorato, convinto, andava a Pisa per entrare nell'ordine dei domenicani «poiché era stato preso nella rete di Dio».

Savonarola divenne sempre più potente; come priore di San Marco aveva sorpassato in potere gli stessi Medici. Tra lui ed il Magnifico era lotta aperta, e per quest'ultimo non fu più possibile riconquistare il favore popolare. Scoraggiato, stanco Lorenzo morì nella sua villa di Careggi nel 1492, tra i canti degli uccelli ed il profumo dei fiori. Con lui, si dirà, «scompariva l'ago della bilancia politica italiana». Ed in quell'anno Colombo scoprirà l'America. Savonarola implacabile proseguiva nella sua predicazione e già in piazza della Signoria baluginavano i bagliori del rogo sul quale verrà condotto dopo la scomunica di Papa Alessandro VI Borgia, sei anni dopo. Il giorno stesso in cui Lorenzo morì, Michelangelo lasciò Palazzo Medici e fece ritorno nella casa paterna alla sua stanza di fanciullo. Lorenzo aveva tre figli: Piero il primogenito, Giovanni già Cardinale in giovane età che aspirava a diventare papa e lo diverrà e Giuliano di 13 anni soltanto. Uno era buono, uno era saggio ed uno

era pazzo come diceva Lorenzo stesso. Il pazzo era Piero che volle trasformare in tirannia il potere che i fiorentini avevano affidato ai Medici volontariamente.

Il 24 gennaio 1494 ci fu una grande nevicata. Piero de Medici mandò un messo a Michelangelo perché tornasse subito a vivere a Palazzo.



Caprese Michelangelo.
La casa natale dell'artista.

Quando lo ebbe dinanzi gli disse glaciale: «Voglio che tu mi faccia una grande statua di neve». Michelangelo stupì ma l'altro parlava sul serio, né intendeva mancargli di rispetto. Michelangelo eseguì. D'altra parte per un artista che cosa conta la materia?

Un'atmosfera di terrore incombeva su Firenze. La folla spaventata si stipava nelle chiese nelle quali Savonarola predicava che Dio avrebbe punito la città e l'Italia affidata ad un Papa indegno, ad un clero simoniaco. Ed il castigo di Dio sarebbe stato la spedizione che Carlo VIII preparava per conquistare il reame di Napoli ed altri stati nella penisola. Il popolo sconvolto pensava che questa sarebbe stata una buona occasione per liberarsi da Piero

de Medici. I confessionali erano assediati di penitenti; Ficino si riconciliava con Cristo, Poliziano era morto da poco in un delirio di follia, Botticelli faceva voto di non dipingere più Venere e le Grazie nude e danzanti.

Un giorno giunse la notizia a Firenze che le armate francesi avevano passato le Alpi. Il Re di Napoli incontrò i Francesi presso Rapallo in una battaglia che fu sanguinosa e si concluse in una sconfitta che aprì l'Italia agli invasori. Si sapeva che Carlo VIII avrebbe fatto sosta a Firenze e Michelangelo decise di lasciare la città. Ma dove andare? Soltanto Venezia, fondata per sfuggire ad Attila flagello di Dio, poteva dare una sensazione di sicurezza. E verso Venezia Michelangelo, in compagnia di due amici, mosse.

Venezia non è mai stata una città di scultori; la sua vocazione è la pittura. Mentre Firenze è una città di pietre, Venezia è l'instabile regno delle acque. Costruita nelle sue fondamenta su palizzate di legno, come si fa per le carene delle navi, in essa non si sa se si percorre la terra ferma tanto i riflessi delle acque sembrano far mobili anche le pietre delle case. La sosta fu breve e la seconda tappa del viaggio divenne Bologna, in possesso dei Bentivoglio, poco ospitali, sospettosi degli stranieri ai quali era fatto obbligo, entrando tra le mura, di farsi apporre sull'unghia del pollice un sigillo di cera rossa per essere subito identificati. Troppo indipendenti per assoggettarsi all'umiliante stampigliatura Michelangelo ed i suoi amici trascurarono di sottoporvisi e di pagare il pedaggio. Furono in breve arrestati, gettati in carcere e condannati ad una pesante ammenda.

Un gentiluomo bolognese, Gianfrancesco Aldrovandi, saputo che Michelangelo era scultore, pagò per farlo liberare con i suoi amici e poi lo trattenne, consentendogli in tal modo di ammirare e studiare le statue che Jacopo della Quercia sette anni prima aveva scolpito per San Petronio. Era stato il più rivoluzionario degli scultori del XV secolo e Michelangelo riconobbe in lui il suo padre spirituale, più ancora di Donatello di cui Bertoldo, il suo maestro, era stato allievo. Incominciarono a giungere a Michelangelo ordini di lavoro che misero in allarme gli scultori bolognesi a tal punto che gli fecero minacce di morte. Si trattava non soltanto di parole, ma di un pericolo reale e così, dopo circa un anno, egli fu costretto a riprendere il cammino e a lasciare Bologna.

Prigione ribelle.
Museo del Louvre, Parigi.

In quei mesi Piero de Medici si era ritirato da Firenze dopo accordi con gli invarosi. In altre parole aveva tradito. In città gravava sempre più pesantemente la dittatura nera di Savonarola e dei Piagnoni. Cristo era stato eletto Re ed il suo facente funzione, Savonarola, imponeva una disciplina di sangue e di ferro. La collezione pagana delle statue di Lorenzo il Magnifico era stata dispersa. Michelangelo, fatto ritorno a Firenze, audacemente dichiarò che l'artista aveva il diritto di ricercare la bellezza ovunque e comunque potesse trovarla e di esprimere in ogni sua forma. Per suggerimento dell'amico Popolani eseguì una statua di Eros addormentato così abilmente che fu venduta, come fosse antica e di epoca romana, a Roma al cardinale Riario di San Giorgio; che scoprì l'imbroglio ma fu tanto colpito dalla bravura della esecuzione da inviare un messo a Firenze per invitare Michelangelo nel suo palazzo.

Il 25 giugno del 1496 Michelangelo — aveva poco più di venti anni — giunse a Roma in palazzo Riario e fu sommerso dalla romanità. Sensibile al gigantesco, fu preso da passione per questa città paradossale, dove la miseria dei tempi presenti faceva ancor più splendere la grandezza del passato. Subito egli realizzò il famoso Bacco in cui il lieve squilibrio del corpo sulle gambe dà una impressione di incertezza e di movimento come di chi è preso da ebbrezza. Poi fece un Eros inginocchiato, opera di elegante e pura sensualità. Entrambi furono acquistati da Jacopo Galli, nobile romano.

Mentre Alessandro VI Borgia voleva i tesori vaticani, scomunicava Savonarola e ne determinava la condanna e l'esecuzione il 23 marzo 1498, perché aveva troppo chiesto e troppo sperato dagli uomini, Michelangelo entrò in uno stato d'animo di profonda religiosità ed accettò la richiesta che Carlo VIII gli fece, attraverso il suo legato, il Cardinale Jean de Goussay de Villiers di scolpire una Pietà da collocare nella cappella dei re di Francia in San Pietro. Nessun soggetto poteva meglio adattarsi alla profonda tristeza di Michelangelo dopo il martirio di Savonarola. Fu lieto di allontanarsi dalla atmosfera mefistica che spiritualmente appestava Roma. Andò a Carrara per scegliere il blocco di marmo.

Vi rimase otto mesi in solitudine, lavorando duramente con i cavatori. Il blocco infine fu pronto ed egli tornato a Roma si mise all'opera nella pace del suo studio. Impiegò due anni a scolpire la Pietà che terminò nel 1499 all'alba della età d'oro. Tutte le figure hanno uno splendore radioso: il Cristo morto tra le braccia della Vergine Madre folgorava di bellezza come un Adone. Ma la vera novità era la figura della Vergine: non sembra la madre, ma appena la sorella dell'uomo morto che porta sulle ginocchia. Molti anni dopo, ad Ascanio Condivi suo allievo che l'interrogava sulla apparente contraddizione tra l'età reale della Madonna e l'aspetto che aveva dato alla statua, Michelangelo rispose gravemente «Ma Maria era vergine». La bellezza si era conservata intatta perché, disse ancora, «era bellezza dell'anima» e quindi sfuggiva ai danni del tempo.



David.
Galleria dell'Accademia,
Firenze.

Terminata la Pietà — che pochi anni fa subì l'insulto di un pazzo e fu colpita a martellate — Michelangelo ripartì per Firenze. Aveva ventiquattro anni e già uno dei capolavori dell'arte di tutti i tempi era stato portato a termine dalle sue mani prodigiose.

Fu in quell'epoca che sorse un contrasto tra gli scultori fiorentini (tra essi erano Leonardo ed il Salsovino) su un grande blocco di marmo di Carrara rimasto inutilizzato nel Duomo nel quale già Agostino di Duccio aveva iniziato a sbizzarrire una figura lasciando l'opera appena intrapresa. I Consoli dell'Arte della Lana — che ne erano proprietari — aggiudicarono il lavoro a Michelangelo e Leonardo sdegnato se ne andò da Firenze. Il blocco era gigantesco, ma la difficoltà maggiore veniva dal fatto che già portava l'indicazione di un movimento, e certamente non si sarebbe potuto aggiungere ciò che era stato tolto. Michelangelo decise di farne un Davide trionfante dopo la battaglia con Golia, un gigante anche se in contrasto con la tradizione iconografica che lo voleva piccolo ed umile pastorello. Egli lo immaginò gigante non tanto perché vincitore, ma perché «campione di Dio». È probabile che nessun giovane abbia posato come modello per il Davide, nato soltanto dalla fantasia; la testa è di una prodigiosa vivacità, il torso possente e se ne sprigiona una energia profonda e contenuta. Michelangelo vide nel Davide l'uomo che avrebbe voluto essere lui stesso, proprio lui, piccolo, il naso deformi, le membra magre: un sogno tradotto nella pietra. Del Davide vi è un disegno di sua mano sul quale, come sovente nelle sue carte, Michelangelo appose questa notazione «*Davitte con la fromba ed io coll'Arco*» (arcu era detto lo strumento usato dai cavatori per liberare il marmo dalla montagna che lo rinserra).

Per due anni lavorò all'opera che i fiorentini attendevano con impazienza. Il 25 gennaio del 1504 venne deciso che sarebbe stata collocata nel posto di maggior rilievo (e Leonardo, dimentico del malumore, fu tra coloro che diedero l'assenso) cioè dinanzi a Palazzo Vecchio in Piazza della Signoria. A Michelangelo per tutta la vita non sono mancati gli invi-

diosi ed i nemici; così accaniti che quando fu necessario trasportare il gigante (impiegò quattro giorni per il tratto dallo studio alla piazza) di notte cercarono di sfregiarlo colpendolo a sassate e si dovette provvedere a farlo sorvegliare dalle milizie.

Il 18 marzo, data giudicata favorevole dagli astrologi, l'eroe biblico venne collocato in quella piazza dove sei anni prima Savonarola era stato arso. Tra i presenti era un giovane di Urbino ancora non conosciuto. Si chiamava Raffaello.

In quel torno di tempo di nuovo Michelangelo e Leonardo si trovarono a competere per la decorazione delle pareti di Palazzo Vecchio. Leonardo stava portando a termine il quadro della Gioconda ed era considerato meno moderno che Michelangelo; scelse come soggetto la Battaglia d'Anghiari e Michelangelo quella di Cascina. I suoi nemici si affrettarono a dichiarare che sarebbe stato un insuccesso perché era uno scultore e non un pittore, dimenticando che già aveva dipinto il Tondo Doni. Delle due opere di artisti di tanto nome non rimangono che disegni: quella di Leonardo forse cancellata dall'uso di una tecnica inadatta all'affresco; quella di Michelangelo perché realizzata soltanto sul cartone.

Morto papa Alessandro VI, morto Pio III, alla cattedra di San Pietro salì Giulio II Della Rovere, un carattere di ferro, tempestoso, audace che aveva grandi progetti e la volontà di confidare alla storia il suo nome come quello di un grande Papa. Michelangelo era l'uomo che faceva per lui. Gli cominciò di recarsi a Roma al più presto perché era vecchio e non aveva tempo di attendere e gli ordinò di ideare una tomba di smisurata grandezza ed importanza ove intendeva esser sepolto. Avrebbe dovuto sorgere nel centro di San Pietro e poiché la Chiesa, qual era in quel tempo, non si adattava a contenere il monumento decise di rifarla affidandone incarico a Bramante. Intanto Michelangelo sarebbe andato di nuovo a Carrara per procurarsi i marmi. Poi però, sobillato forse dal Sangallo con l'insinuazione che pensare alla tomba portava male, quando Michelangelo tornò a Roma dopo mesi di lavoro in Versilia, il Papa, preso dai piani per la nuova chiesa, sembrò dimenticare gli ordini dati per il suo mausoleo. A Michelangelo che chiedeva udienza frapponeva rinvii e rifiuti, gli negava i denari per pagare il trasporto dei marmi e quando un giorno, in udienza pubblica, l'artista lo sollecitò, si infuriò a tal guisa da minacciargli con la canna che sempre portava in mano. Michelangelo si affrettò a casa, diede ordine ai famigli di vendere tutto e fuggì a cavallo, sostando soltanto quando si trovò al sicuro a Poggibonsi fuori del territorio pontificio. Non dubitava che il Papa lo avrebbe richiamato e così avvenne. I messi lo raggiunsero e, prima con le minacce poi con le lusinghe, cercarono di farlo tornare a Roma, ma inutilmente. Giulio II ebbe tale accesso d'ira che giunse a minacciare di guerra Firenze ed il gonfaloniere Soderini finì di persuadere Michelangelo a tornare a Roma con l'incarico di ambasciatore; ciò lo metteva al riparo dalle ire pontificie.

David. Particolari.

L' incontro con Papa Giulio fu tempestoso; ma i due erano della stessa tempra e lo sapevano; si stimavano e nascostamente si volevano bene. Gli artisti vaticani, invidiosi, suggerirono al Pontefice di impiegare Michelangelo per opere di pittura, ben sapendo che come scultore nessuno lo superava. E così ricevette l'ordine di dipingere il soffitto della Cappella Sistina, immensa pagina vuota di 36 metri per 13, tanto alta che furono necessari studi per costruire il ponteggio.

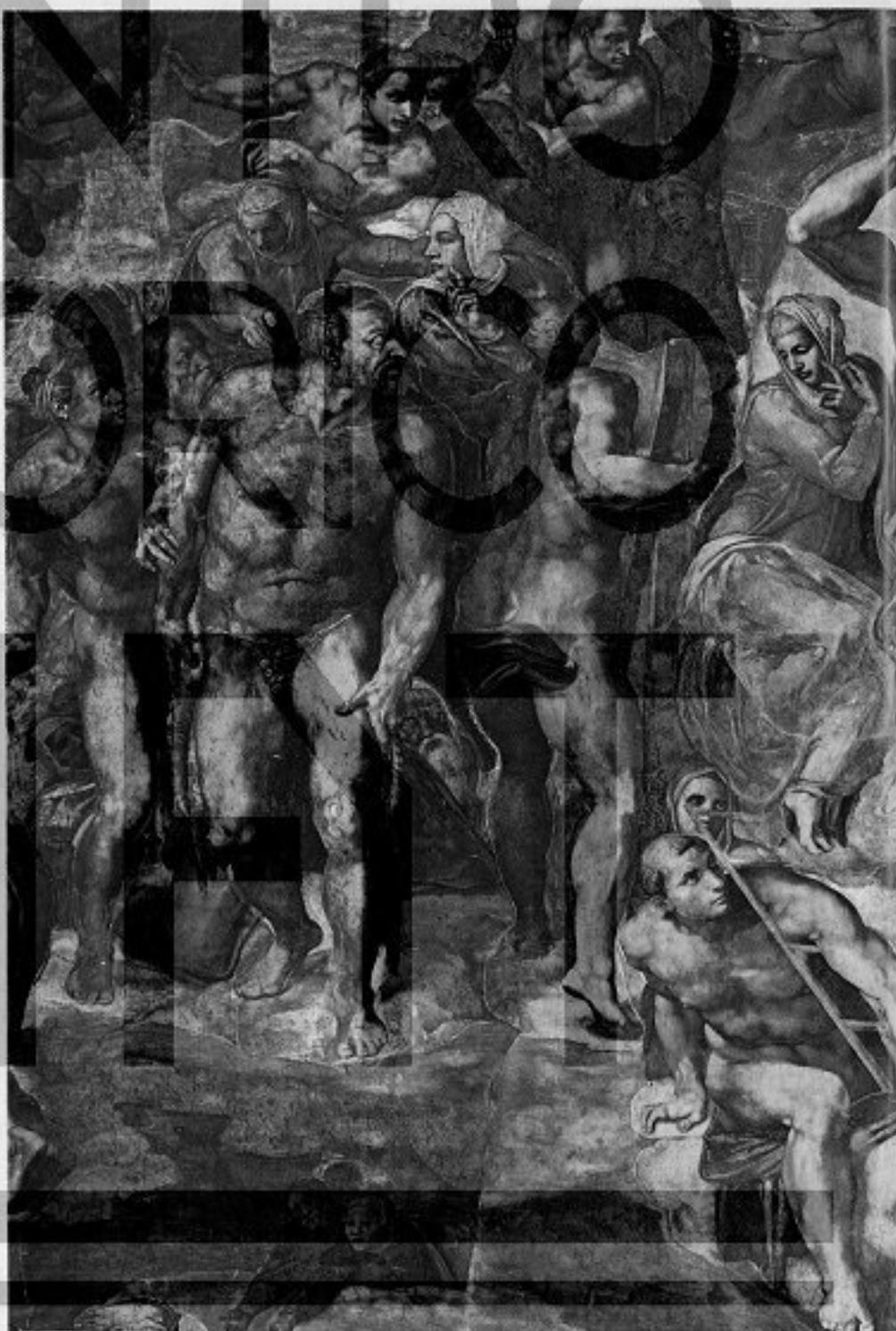
Il 10 maggio 1508 Michelangelo salì per la prima volta i gradini dell'impalcatura su cui vivrà per quattro anni in solitudine, senza aiuti se non quello del servitore che gli macinava i colori, sovente dormendo su un materasso sempre più acciaccato e disfatto. Soltanto il Papa aveva il permesso di entrare nella Cappella mentre l'artista dipingeva, la testa volta in alto quasi rovesciata, cosicché un giorno, ricevuta una lettera, Michelangelo per leggerla fu costretto dall'abitudine a porla al di sopra della testa. Fece uno schizzo di se stesso in quella posa. Talvolta il Papa protestava che il lavoro andava a rilento: «Non posso attendere. Non posso attendere; son troppo vecchio; finisci» e Michelangelo tranquillo a rispondere: «Finirò quando potrò» e ciò fu nell'ottobre del 1512.

Ancora diceva: «Non sono pittore». Ed invece aveva portato a termine la più straordinaria, la più alta pittura dell'arte europea. Giulio II entrò nella Cappella con tutto il sacro collegio e tutta la corte, non tanto per vedere quanto piuttosto per rendere omaggio all'artista che aveva ideato questo Olimpo del Vecchio Testamento, con le Storie bibliche, gli Ignudi, i medaglioni, le lunette, i Veggenti, i Profeti, le Sibille, i Putti a cariatide, i Reggitarga, i pennacchi, con centinaia di figure sovrapposte in tre registri conclusi in uno spazio celeste che dà l'impressione di profondità infinita. La sua è stata una pittura «sculturale in tre dimensioni». Era riuscito a fare della Cappella Sistina «il luogo dove si sente soffiare lo Spirito della Creazione».

Ora aveva bisogno di riposo. Era in età di trentasette anni, ossessionato dall'idea della morte («Non nasce in me pensiero in cui non sia scolpita l'immagine della morte»). Solo, ma tormentato da una nascosta violenta e tempestosa sensualità che tiranneggiava la sua carne. Nelle sue lettere sono tracce dei suoi amori, anche per le donne, ma essenzialmente per gli adolescenti, come Febo di Poggio, Gherardo Perini, Cecchino Bracci morto all'età di quindici anni.

Dovranno ancora passare molti lustri sino ai 57 anni, perché questo eroe dello spirito carico di tutte le debolezze umane, incontrasse Tommaso Cavalieri, giovane bellissimo nel corpo e nobilissimo per nascita e qualità di spirito, che gli sarà amico sino all'istante della morte e che gli terrà la mano tra le sue per aiutarlo nel momento supremo.

Giulio II, che pensava all'unificazione d'Italia, scende in guerra, malgrado vecchiaia e malattie contro Bologna e Ferrara e muore il 21 gennaio 1513. Gli succede, con il nome di Leone X, Giovanni De Medici mentre Michelangelo porta a termine la statua del Mosè che avrebbe dovuto ornare la tomba di Giulio II. L'artista intendeva completarla, ma il nuovo Papa lo spedì a Firenze per eseguire la facciata della Chiesa di San Lorenzo; che è



quella dei Medici appunto, alla quale verrà poi annessa la cappella di famiglia. Ma incostante e mal consigliato, ad un tratto, senza neppure avvisare l'artista al lavoro nella cava di Pietrasanta, annulla il contratto per la facciata — che non venne mai eseguita — e muore nel 1521. Gli succede Adriano VI, l'ultimo papa non italiano, modesto, saggio e virtuoso che però si comporta con la semplicità e la disaccortezza delle persone bene intenzionate. Ancora un Medici gli segue, Clemente VII, pieno di ambizioni, gran signore, dalle collere gelide e sdegnose; gli dà incarico delle tombe dei Medici che Michelangelo ornò con le statue del Giorno e della Notte, dell'Alba e del Tramonto. Per la celebre figura della Notte, una delle più famose della statuaria mondiale,

Giudizio Universale. Cappella Sistina, Roma.



Giovanni Strozzi, dell'Accademia fiorentina degli Umidi, aveva scritto un epigramma «*La Notte che tu vedi in dolci atti - dormir, fu da un Angelo scolpita - in questo sasso e, perché dorme, ha vita; - Destala, se nol credi, e parlerattis*». Michelangelo replicò con questa quartina intitolata: Risposta del Buonarroti in cui menziona le tristi condizioni politiche di Firenze e che è tra le sue poesie una delle più note e significative: «*Caro m'è il sonno, e più l'esser di sasso - mentre che il danno e la vergogna dura; - non veder, non sentir m'è gran ventura; - però non mi destar, deh, parla basso*».

Il «danno e la vergogna» esplosero nella rivoluzione che cacciò nel 1527 i Medici da Firenze e Michelangelo fu con il popolo nel governo provvisorio, confaloniere Niccolò Capponi. Un traditore perugino, Malatesta Baglioni, prese il comando delle milizie e Michelangelo fu incaricato dell'apprestamento delle difese alla mura. Si rese ben presto conto che il Baglioni era infido, tanto che decise di lasciare Firenze, ma nel momento in cui la città fu veramente in pericolo, stretta d'assedio dalle truppe di Carlo V comandate dal principe di Orange, vi fece ritorno. Quando il Baglioni volse i cannoni che dovevano difendere le mura contro la città, Firenze cadde e — tornati i Medici — ebbero inizio sanguinose vendette. La casa del Buonarroti fu perquisita, ma di lui non si trovò traccia. Si era nascosto nel campanile della chiesa di San Niccolò oltr'Arno, dove il parroco lo aveva accolto e nutrito. Da Roma il Papa gli mandò un salvagondotto e lo fece tornare presso di sé ordinandogli di lavorare soltanto alle tombe medicee ed alla Biblioteca Laurenziana.

Sulla cattedra di San Pietro al Medici succede un Farnese con il nome di Paolo III e poiché Michelangelo intendeva mantenere fede alla promessa fatta a Giulio II circa la sua tomba, gli ordinò di sospenderne i lavori. La statua del Mosè ad essa destinata era tanto bella da essere sufficiente a far onore al defunto pontefice. L'artista era richiesto dal nuovo Papa di lasciare mazzuolo e scalpello per riprendere in mano i pennelli e dipingere, su una parete della Cappella Sistina, il Giudizio Universale. Così, circa venticinque anni dopo aver sceso gli scalini della impalcatura fatta per la volta, Michelangelo si ritrovò dinanzi a un muro bianco che la sua fantasia subito animò di una folla di eletti e di dannati attorno alla figura del Cristo. Del resto il giudizio supremo non era forse la conseguenza del giorno della creazione dipinto sulla volta?

Tra i tanti personaggi della concitata scena Michelangelo inserirà se stesso e l'amato Cavalieri. In questo affresco vi è tutto Michelangelo e tutto il dramma della umanità. Vi lavorò dal 1536 al 1541 ma in questi anni, divenuto capo architetto dei palazzi apostolici, provvide anche alla sistemazione del Campidoglio. Poiché i suoi «giudicandi» li aveva ideati tutti nudi Pietro Aretino, celebre per i suoi ricatti e per la sua cattiva lingua, denunciò il fatto come scandaloso, e Giulio III, succeduto a Paolo III, diede incarico ad un mediocre pittore, Daniele da Volterra, di rivestirli cosicché questi acquistò per la posterità il nome di «Braghettoni» per lo zelo con cui compì la sua missione.

In questi anni si sviluppava la vicenda della fedele amicizia, attraverso molte prove che i tempi calamitosi imposero, di Michelangelo con Vittoria Colonna, la poetessa alla quale rimarrà vicino anche nel momento della cattiva sorte. Alla sua morte Michelangelo scriverà: «Sono privo di un grande amico» ed ebbero inizio il tempo della solitudine, della tristezza, attorniato da tante ombre, da tanti ricordi. Gli erano morti il padre, vecchissimo, e i fratelli, che sempre aveva protetto e sostenuto senza mai lagnarsi delle continue richieste di denaro che la famiglia gli presentava. Attorno a lui tante ombre, tanti ricordi. Ma ancora e sempre il peso di una mai spenta sensualità che gli fa scrivere le rime per la sconosciuta «donna bella e crudele» e che, a 75 anni, storpio per una caduta ed il viso segnato dalla vecchiaia, lo fa innamorare di una giovinetta che lo dileggia, povera grande anima tormentata. Gli anni si susseguono e trascinano via nel corso della sua vita ben undici Papi: Alessandro VI, Pio III, Giulio II, Leone X, Adriano VI, Clemente VII, Paolo III, Giulio III, Marcello II, Paolo IV, Pio IV. Ed ecco che muore anche il più fedele compagno, il suo servitore Urbino, che gli impastava i colori. Lo assisterà di persona, lo curerà come un fratello come Urbino aveva fatto con lui per venticinque anni.

Muore il Sangallo e Paolo III gli dà commissione di completare Palazzo Farmense, quindi di proseguire l'opera di Bramante per la nuova chiesa di San Pietro. L'artista accetterà alla condizione di non essere costretto a cercarsi dei collaboratori; farà tutto da solo e per prima cosa chiuderà il cantiere a tutti, compresi i cardinali destando il loro sdegno. Il nuovo papa Marcello II stava per ritirare il mandato a Michelangelo, ma Dio volle richiamarlo a sé soltanto tre settimane dopo la sua elezione. La vendetta dei cardinali giunse con il successore Paolo IV Carafa che gli tolse la pensione. Michelangelo dichiarò che lavorare alla costruzione di San Pietro era compiere un atto religioso e quindi poteva proseguire gratuitamente. Tuttavia i cardinali gli fecero tanta guerra che un giorno Michelangelo si dimise con parole nobili, modeste e sem-

plici. Il pontefice finalmente comprese che soltanto lui avrebbe potuto far avanzare la grande impresa. Egli stesso commentava «È Dio che mi ha messo qui». Nel suo studio di Macel de Corvi ormai ottantenne continua a scolpire. Nascono così le ultime Pietà in una delle quali si rappresenta sotto le sembianze di Giuseppe di Arimatea che sostiene il corpo di Cristo abbandonato tra le sue braccia. Il suo viso è ormai soltanto più una fitta rete di rughe che si perdono nella barba bianca. Il corpo è rimpicciolito, come contratto, ma la mano, il braccio sono ancora fermi e potenti. Di giorno dirige i lavori come architetto, di notte, tormentato da una feroce insomma, scolpisce facendosi luce con una specie di cappello sul quale tiene infissa una candela. Ancora un'altra Pietà — detta di Palestrina — nella quale il Cristo è sostenuto dalla Vergine per le spalle. I visi sono indistinti, i corpi quasi appena discernibili. Cade malato e un amico, Luigi Strozzi lo cura; gli farà regalo delle statue appena sbizzurate dei Prigionieri che avrebbero dovuto ornare la tomba di Giulio II.

Ormai ha raggiunto la soglia degli ottantanove anni. Non riesce più a dormire e di notte, malgrado l'età, sella il cavallo e compie lunghe passeggiate attraverso Roma e la campagna godendo del chiaro di luna che dà ai templi ed alle rovine tanto rilievo.

Il 14 febbraio del 1564, come di consueto, uscì a cavallo. Pioveva: per tutta notte galoppò. Al mattino tornato a Macel de Corvi si gettò sul letto febbricitante. Tommaso Cavalieri, saputo che il suo vecchio amico era malato, lo raggiunse e non lo lasciò più. Con lui erano lo scultore Leone Leoni e Daniele da Volterra. Volle ancora alzarsi e per due giorni rimase seduto vicino al fuoco. Poi scivolò dalla poltrona. Fu portato sul letto. Tommaso gli era vicino. Michelangelo si sperdeva nella contemplazione del nobile volto ancora posto sotto il sigillo della bellezza come lui lo aveva dipinto sotto l'aspetto dell'adolescente nell'Angelo del giudizio universale e forse anche scolpito nel busto di Bruto. Rimase inerte per tre giorni; il quarto morì e la pace di Dio discese su lui. Era il 18 febbraio 1564, nell'ora dell'Ave Maria.

Avvenuta la morte subito i messi del Papa presero possesso dello studio e requisirono tutto. Quando Leonardo, l'amato nipote, giunse, gli vennero dati i denari trovati ma non i disegni (molti ne aveva distrutti) né altro delle cose sue. E poiché Leonardo chiedeva di consegnargli il cadavere perché fosse sepolto in Firenze come era stato suo desiderio, gli venne risposto: «Io abbiamo avuto da vivo, lo terremo anche da morto». Leonardo finse di acconsentire e si allontanò; ma circa un mese dopo a Firenze a casa Buonarroti arrivò imbalsamato in un involto di mercanzie, il cadavere che il nipote aveva fatto rapire a Roma. I funerali si svolsero presente tutto il popolo della sua città. Quattro dei più illustri cittadini portarono il corpo alla Chiesa di Santa Croce. Uno di essi, fiero, bello, forte nella sua piena maturità, era Benvenuto Cellini. Il parroco volle che la cassa venisse aperta per l'identificazione. Malgrado fosse trascorso già quasi un mese — era il 12 di marzo — il cadavere apparve intatto, le mani incrociate sul petto; sul tormentato viso era diffusa un'impronta di pace e di serenità. Forse per Michelangelo la morte è stato il momento meno doloroso della sua lunga sofferta vita.

A.V.



LANCIA IN AMERICA

J. P. Norbye



J. P. Norbye, nato ad Oslo nel 1931, vive negli Stati Uniti ed è autore di numerose opere di tecnica automobilistica (fra le quali *Il motore Wankel*, *Le sospensioni nella vettura sportiva*, *Il motore a turbina*). Dal 1974 fa parte dello staff della importante pubblicazione americana *«Automotive News»*, dopo essere stato redattore di *«Car and Driver»* e responsabile della rubrica automobilistica *«Popular Science»*.

Lancia is back in America! The news which elated faithful Lancia enthusiasts all over the United States was announced at a press conference in New York City on May 14, 1975, with speeches made by Guido Foggini of Fiat Motor Company, Inc. and Giovanni Sguazzini of Lancia e C., who had flown over from Italy to be present at the meeting. The Beta sedan and coupe were much admired by the press representatives and even more by a delegation from the Lancia Owners Club who hailed the Beta as the answer to their prayers. On first seeing and touching these Beta models, the modern appearance and high-grade finish were obvious. I noted with satisfaction the practical layout and the high level of quality throughout. As an advocate of front wheel drive I fully approved of the engineering on the Beta. And yet the thought occurred to me that since the Beta cars were powered by Fiat engines, the new models were perhaps not true Lancias.

LANCIA IN AMERICA

I remember my astonishment when discovering the Lancia Aprilia as a youthful admirer of the marque back in 1939. That was a true Lancia, with the imprint of the immortal Vincenzo Lancia himself throughout its design and characteristics. Then came 1954 and there was nothing in the world I wanted more than a

Aurelia GT Spyder Pininfarina.

That was a true Lancia, created by the genius of Vittorio Jano as he translated the Lancia tradition into a computer-age product.

Now I was looking at the Beta in the light of these true Lancias of the past which I had known. My doubts were dispelled when I drove the cars.

The degree of refinement was a new experience, even for a man with a 25-year career in professional auto testing on roads and race tracks. In its performance, fuel economy, ride and handling, ease of driving, control of noise and vibration, and absence of driver fatigue, the Beta represents a clear advance on the previous Flavia and 2000. It's a true Lancia, in every sense.

Visiting Lancia in Torino I learned from Pier Ugo Gobbato that 12,000 Beta cars would be shipped to the United States in 1975. It's not so long ago when Fiat did not sell more than 12,000 cars a year in the U.S.A. (Fiat passed the 15,000 mark in 1967 and its U.S. sales are now running at an annual rate of 96,000 units). Lancia sales in the U.S. have not exceeded 100 a year since the 1950s. The former importer, Hoffman Motors, Inc. enjoyed considerable success with the Aurelia after Fangio had made Lancia famous by winning the 1953 Carrera Panamericana Mexico in a D-24 at record speed, but never promoted Flavia on the scale that would have been needed to make an impression in the American market.



Due to the imposition of U.S. Federal motor vehicle safety standards and emission-control laws, Lancia withdrew temporarily from America in 1969. The prior history of Lancia in America actually began in 1905 when Vincenzo Lancia came to New York to drive a 75-hp Fiat in the Vanderbilt Cup race on a Long Island road course. He led the race for seven laps and set a new lap record, but while stopped at the pits for fuel and tires, his car was hit by another competitor, and he spent 40 minutes repairing the car before he could rejoin the race. Still, he finished in 4th place. Lancia returned to America the following year and took second place in the 1906 Vanderbilt Cup race.

When production of the Lancia car began, it was not long before exports to America got under way. Messrs. Hollander and Tangeman, the Fiat

importers in New York, brought in the first Lancia in 1908. To create publicity for the make, a Lancia Alfa took part in the Long Island Motor Parkway races in October 1908 and finished third in the Meadowbrook Sweepstakes despite having the smallest engine of all 24 cars entered! Lancia sold a number of Beta and Delta models in America up to 1915 when production was switched to war trucks. After the war, Lancia returned with the Kappa and Trikappa. Only a few were sold until the Lambda appeared. This extraordinary machine appealed to Americans as it had to car enthusiasts the world over. A company was set up to build the Lambda in a factory in Poughkeepsie, N.Y., a small but then flourishing center of trade and industry on the Hudson River. The Lambda was assembled there from 1924 to 1927.

THE LANCIA



MOST POINT
Second City
WEST FLA.



Sales volume could not be maintained at a level which would make this operation consistently profitable, and the plant was closed. Then Lancia reverted to selling cars imported complete, and launched the Dilambda, conceived specifically for the American market. Like many other excellent but expensive cars it fell victim to the economic depression that followed the Wall Street stock market collapse on November 29, 1929. New Lancia cars were extremely rare in America in the 1930s, but an occasional Astura was sold to a Hollywood celebrity or to a prosperous Pittsburgh industrialist. People who drove them — whether owners or chauffeurs — developed an affection for the name Lancia that would last all their lives. I was told of one man, a chauffeur now living in retirement

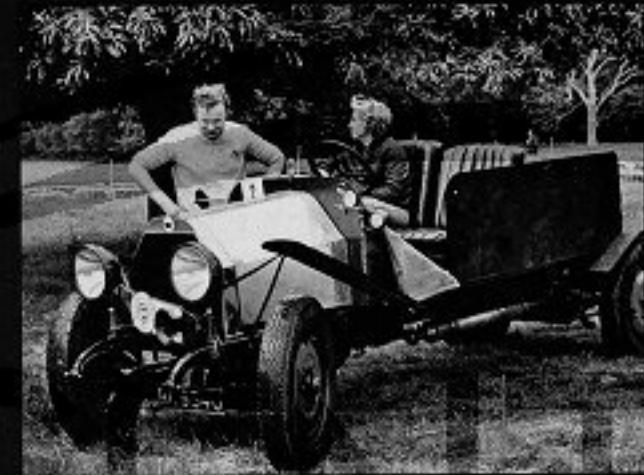


in California, whose eyes filled with tears when he discovered the new Beta in a Fiat/Lancia showroom. And a former auto mechanic who still owns a couple of classic cars from the 1930s told me that «Lancia was one of the *really* great cars. I worked on them all, and found defects on some of the most famous and most expensive. But the

Lancia was designed and built right. We never had a big repair job on a Lancia».

The quality of the new Lancia Beta is obvious and unquestioned. Like all other cars it will need service and regular maintenance. Good service is a major sales factor to today's American car buyers. And never before has Lancia been able to operate in the U.S. on such a solid base as that assured by a nationwide network of selected Fiat dealers with a record of giving good service. They keep a full stock of Lancia parts and their mechanics have attended training courses for the Beta. The Beta range sells in a highly competitive market segment and has formidable rivals such as Alfa Romeo, BMW, Saab and Volvo. When the Scorpion — the U.S. version of the Monte Carlo — is ready, Lancia will also challenge Porsche. The U.S. market is big enough for all of them, and the demand for fine cars like the Lancia will always continue to expand.

J.P.N.



1 2



3



Nell'atelier di Harry Manning, famoso restauratore di vetture Lancia.

- 1) Una Theta in corso di restauro.
- 2) L'indimenticabile B24.
- 3) Uno splendido esemplare di Lancia Lambda.
- 4) Un'altra coppia di Lambda.

Gordon Wilkins è nato a Liverpool nel 1917 e vive in Inghilterra, a Cheltenham, in un'antica casa di campagna ed è sposato con Joyce Wilkins, anche lei giornalista famosa. Ha scritto numerose opere di tecnica e di vita automobilistica, fra le quali «Challenge Me the Race» una biografia del campione inglese Mike Hawthorn.

Per dieci anni è stato direttore dell'Année Automobile. Appassionato di corse, ha partecipato a numerose competizioni, vincendo la «classe 1500» nel Rally di Monte-Carlo del 1949, ed altermandosi alla 24 ore di Le Mans, per due volte, nella stessa «classe».

È stato per 15 anni redattore automobilistico della BBC per la quale ha curato numerosi programmi televisivi dedicati all'automobile. Ha curato anche un film per la MGM intitolato «Green Helmets» (Casco verde). Attualmente è giornalista «free lance» e collabora ad importanti riviste specializzate di tutto il mondo (Quattroruote, Revue Automobile, Mechanics Illustrated, Car, ecc.).

I was a schoolboy, crazy about cars, when I first saw a Lancia Lambda. Lean and functional as the lance on its badge, logical as an algebraic equation, it was unlike any other car I had ever seen. We kids, and many grown-ups too, measured power and prestige by the length of the bonnet, but here was a car which gave priority to the passengers, and even its short bonnet was mainly filled with empty space, so compact was its engine. Alongside contemporary cars with their wood-framed bodies and their semi-elliptic springs, the Lambda's stark steel structure and its independent suspension on that bold frame at the front seemed slightly intimidating, like something from another world; as indeed they were; a world of sunburned drivers in white helmets raising the dust over the Appenines on the road to Rome, or darting round the curves of the Corniche from Nice to Monte Carlo. From then on, I knew that Lancias were different.

By the time I was old enough to have a driving licence a few Augustas were beginning to appear among the sports cars at Brooklands, Donington, Shelsley Walsh and other places where motoring enthusiasts gathered together. Nothing could have looked less like a sports car than this angular little pillarless saloon, but the word had got around that its steering and cornering were quite extraordinary.

The young Earl of March, now the Duke of Richmond and Gordon, was then a successful amateur racing driver and a partner in a West End firm of motor agents, Kevill-Davies and March. He was taken for a run in an Augusta by another racing driver, the Hon. Brian Lewis, later Lord Essendon, and the effect was decisive, as it so often is with Lancia cars. He wrote later,

«This unprepossessing little saloon behaved like a polo pony: its response to control was fascinating. Without any particularly startling performance, and certainly no great maximum speed, you got there along with all the more racy boys



on the Lancia habit
How the British get hooked

by Gordon Wilkins

HabitForming

of the time by virtue of this wonderful controllability, vision, and that superb Lancia suspension which levelled out bumps and straightened out the corners». He was so impressed that his company quickly became Lancia agents and so he got to know Stanley Newman and Dr. Jappelli who did so much to foster enthusiasm for the special qualities of Lancia cars before World War II, and worked so effectively to re-establish Lancia's position on the British market when the war was over.

The introduction of an Augusta platform chassis for coachbuilders provided the young earl with a new opportunity. Those were the days of the Wolseley Hornet specials, when many small coachbuilder were building sports bodies on the little six-cylinder Wolseley chassis. The Earl of March was in the business, making «March Specials» on the Wolseley, the Aero Minx and the Riley Nine, and he quickly produced an open sports tourer body for the Augusta. It had lines rather like those of the Le Mans 2.3 Alfa

Romeo, including a small fin on the rounded cover over the spare wheel which formed the tail of the body. When the extra weight of the coachbuilt body reduced the Augusta's never very startling performance, he gave it a boost with a belt-driven low pressure supercharger. He wrote in the Lancia Motor Club Journal, «The result was a fascinating car capable of speeds in the region of 80 m.p.h. which also retained all the lovely reliability and handling of the original». This in itself was a tribute to Lancia engineering, because I tested a number of cars of other makes to which belt-driven superchargers had been added shortly before the war and not one survived the test without some spectacular mechanical disaster. The Earl lent his blown Augusta to Tazio Nuvolari, who was an Augusta owner himself, for a run amid the ordinary hornblowing traffic round the Monaco Grand Prix circuit but was not as impressed as he had expected. «An amazingly ham-fisted performance» he called it, and was glad when it was over,

with his precious Augusta still intact. Then came the Aprilia. To understand the effect this modest little saloon had on enthusiastic British motorists one has to remember that British car design in the 1930s had sunk to a low level; so low that one group of young men turned their backs on modern cars and formed the Vintage Sports Car Club, convinced that good, durable cars which handled well and were a pleasure to drive could only be found in the past. This produced a revival of interest in the Lambda among others, but unfortunately it became fashionable to cut them in two to shorten the wheelbase so that original examples are now hard to find. Most British cars still had semi-elliptic springs and rigid axles at front and rear; even the small Rolls-Royce 20-25 and 25-30 models still lacked independent front suspension. Engines were

relatively primitive too. Austins, Morris, Hillmans, Humbers and many others still had side valve engines. The inexpensive way to get some real performance was to buy an American car — I had a Ford V8 convertible — but they too mostly had side valve engines, often semi-elliptic springs, and usually poor brakes. Then suddenly we were confronted with a small saloon, astonishingly light and agile, which had a beautiful o.h.v. V4 engine, independent suspension all round, and — something almost unheard of —, inboard rear brakes to reduce unsprung weight. I vividly remember the first drive I had in one. Conventional wisdom favoured cars with lots of weight overhung at front and rear, which damped down the pitching produced by primitive suspension systems but also produced sleepy and unresponsive steering. Here, in sharp contrast, was an uncompromising car with the wheels at the corners and practically no overhangs at all. Its spare, angular lines were obviously inspired by the same practical approach as those of Lambda and Augusta. Alongside the walnut and leather of a British car in this price class, the inside of the Aprilia seemed spartan and austere, but the engine was smooth and the gearbox worked so sweetly that I was soon changing gear without bothering to use the clutch. The steering had the typical Lancia twitch at low speeds, rather reassuring to anyone who had driven so many cars with vague and rubbery steering and when driven fast, the car seemed to take corners quick as thought with no effort at all. Although just a family saloon it made a lot of contemporary sports cars look silly.



5

Carried away with enthusiasm, I wrote a scathing article about the other cars which one reader said «made the damnation of Faust sound like a benediction».

As owners began to build up high mileages, word got around that the universal joints were vulnerable, just as the water pumps on Augustas had become a point to watch, but a Hardy Spicer conversion solved that.

Then the war, so often threatened, erupted and swept away the world we had known. When it was over, ideas which had been developed during spare moments in the war years emerged to change the shape of the automobile completely. Separate wings and running boards belonged to the past. From now on the car must be considered as a single shape. Up to now new body designs have been worked out as side views which were easy to draw with rulers, curves and compasses. Now designers had to think and draw in three dimensions, developing shapes in perspective drawings and scale models. Some of them found it difficult, even impossible to make the transition and the first post-war London Motor Show produced some cruesome exhibits by famous coachbuilders.

The leading Italian coachbuilders handled the problem with a surer, more confident touch than anyone else and admiration for their work helped a lot in re-establishing friendly relations between Britain and Italy, even though Britain's financial crises were making it difficult for us to buy Italian cars. It was the B 20 Aurelia which really caught the imagination of the British as a beautiful example of the new style. I first saw it at the Turin show in April 1951 and a few days later saw Bracco bring one into second place in the Mille Miglia only a few minutes behind Villoresi's 4.1-litre Ferrari.

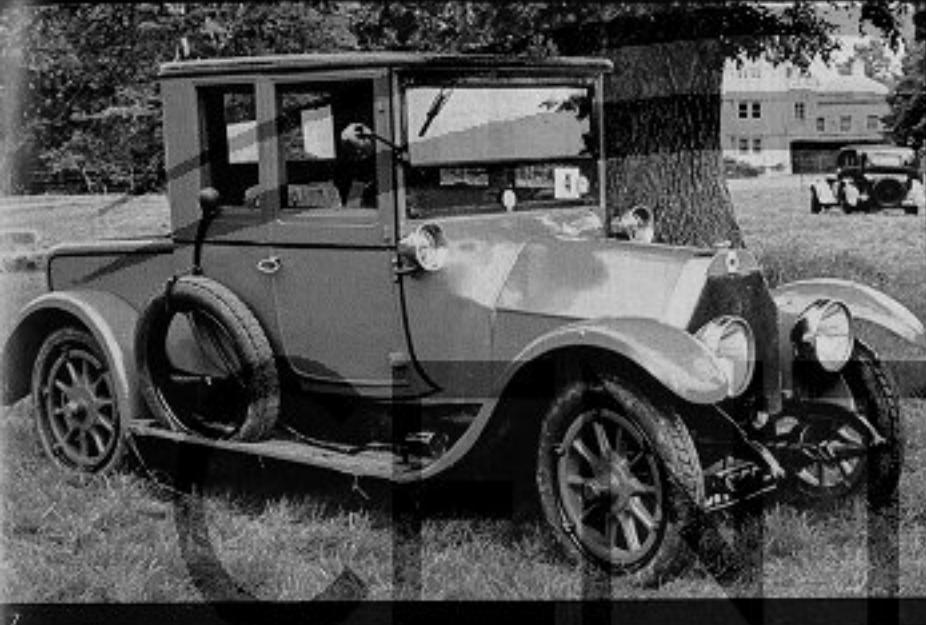
Later that year I had a privileged view of another Aurelia triumph. While



Marcel Bequart and I were winning the 1500 c.c. Class at Le Mans with a Jowett Jupiter, Johnny Lurani and Giovanni Bracco were beating all opposition to win the 2-litre class. And again in the next year, 1952, while Bequart and I were again winning the 1500 c.c. class, another Aurelia was winning the 2-litre class.

The B 20 made some notable converts in England. Mike Hawthorn had one and the one I knew best was owned by Alex Moulton, inventor of the Moulton bicycle and creator of the rubber suspension for the Mini, the Hydrolastic for the 1100/1300 and more recently the Hydragas on the Leyland Allegro and Princess.

There are still well maintained Aurelias winning races in England today. The Aurelia consortium exchanges information and spare parts and has supplies of parts specially made when necessary. The Flaminia and Flavia have their supporters but the car which has made most Lancia converts in recent years is the Fulvia Coupe. One Sunday morning I took a friend who was a well-known surgeon for a ride in one which I had on test. He was enchanted with its performance and handling. He had just bought himself a comfortable saloon befitting his years and eminence he was then nearly 60 — but two weeks later he telephoned to say he has exchanged his new car for a Fulvia coupe and felt years younger.



5, 6, 7) Tre versioni speciali
«Made in England»
di modelli Lancia:
una Aprilia un'Augusta e una Theta.

HF HabitForming

In the next few years he had three of them and six of his colleagues also became Fulvia owners. When the Lancia germ enters the bloodstream it can affect whole families. The letters HF are supposed to signify High Fidelity but they could equally well stand for «Habit Forming». At the 1973 International, Dr. Smallhorn and his family entered a B 20, B 24 and a Fulvia from their family collection of eight Lancias. At the last count I heard that John Savage, Lancia Motor Club librarian had two B 20s, a Flavia and a Fulvia coupe. My colleague «Bunny» Tubbs went looking for spares for his Augusta saloon and ended up acquiring a March tourer for his wife. Various specialists help to keep old Lancias running, probably the best known being Harry Manning who overhauls engines and supplies new or used spare parts from a scene of apparently total chaos and confusion near Farnham, to which only he holds the key. He acquired all the stocks of Aprilia, Aurelia and Appia parts when Lancia England ceased handling them. When I last saw him he had just bought a Flaminia saloon which had done only 47,000 miles and had nearly new tyres for £ 80 to replace a Fulvia coupe which he had bought for £ 135. Before that he had bought an Appia for £ 35, run it for a year and then sold it for a profit. Unfortunately, these low prices are the reason why more old Lancias

are not restored and preserved. Peter Garnier, former editor of Autocar who has spent some years and a good deal of money restoring an Aprilia wrote «Classic Lancias have yet to find a place on the «collectors pieces» band wagon except for a very few special cars such as Ronald Barker's 1939 Fourth Series Astura 3-litre sports-racing 2-seater which though it realised upwards £ 7,000 was nowhere near the £ 20,000 price tag of the more important Bentleys. Whereas a 3-litre Bentley can command £ 4,500, a contemporary Lambda is lucky if it gets two-thirds of that figure, and while a T-Type MG Midget of the late 1930s has sold for £ 2,000 — odd and an example of the really rather horrid little M-Type for £ 1,600 — odd, the owner of an Aprilia — which is a far more significant and satisfying car to drive — is lucky if he can get £ 650. Clearly people will not invest the thousands of pounds necessary to restore an interesting old car if they cannot hope to see an adequate return when they sell it. Restoration has of course been made more difficult by rust. As Lancia was a pioneer of unit construction, many of the most interesting cars were built before the science of corrosion protection was developed. In Harry Manning's yard is a Pininfarina Flaminia coupe, surely one of the most beautiful cars ever built, but so rusted away that it is beyond

repair. Advertisements in the Lancia Club magazine offer Aurelias for a few pounds when they have not yet had the restorative treatment of new body sills. There are still purists in the Lancia motor club who argue about which was the last «true» Lancia. Was it the Aprilia, the last model Vincenzo Lancia himself saw made ready for production? Was it the Aurelia, the last model with sliding pillar front suspension? Or is it the Fulvia, apparently the last to have a narrow Vee engine? It matters not that if he were alive today he would certainly not be using sliding pillar suspension and probably not narrow Vee engines. His oeuvre and his personality have acquired a magic of their own. He is remembered as racing driver, car designer, manufacturer, musician, bon viveur and family man.

The motor industry has not been rich in such well rounded personalities and nearly forty years after his death he seems to have been carved in a heroic mould. But few of the people who buy Lancias today know anything about the old traditions. They have more immediate interests.

They have seen Fulvias win the R.A.C. Rally and the Stratos score notable victories in International competition. The Beta sells well in Britain and the Beta coupe with its angular lines and imaginative interior has an original personality, available in Britain at a very favourable price which keeps demand ahead of supply.

At the 1975 London Motor Show, the striking Monte Carlo coupe and the ingenious Beta HPE gave an assurance that Lancia will go on producing cars of individuality and originality. There are more British buying Lancias than ever before. They may not all know about the great traditions of the past but they like what they see today.

G.W.

CENTRO STORICO

Inverno alle porte con i suoi primi freddi, che ci appaiono sempre più freddi di ogni altro inverno. I vestiti leggeri vanno malinconicamente ad ibernarsi nei secondi piani degli armadi; quelli pesanti si scuotono di dosso le ultime tracce di naftalina. Che tristezza. Si rimpiange l'estate che se n'è andata, anche se in qualche momento ci ha oppresso. Scagli la prima pietra chi non disse almeno una volta: «Il caldo, mio Dio, quest'anno è più soffocante e

insostenibile che mai». Si dimenticano le sudate massacranti. Adesso, si spera solo che la stagione della pioggia, del vento, della nebbia, della neve — quelle di città e d'autostrada, le più fastidiose — passi veloce. Il pensiero corre con invidia e desiderio verso le terre calde, nelle quali il mare è invitante, oggi, come lo fu qualche mese fa quello di Portofino, di Riccione, di Capri. È il momento d'oro per chi ha amministrato con saggezza le proprie ferie, lasciandosi una coda per l'inverno. Può andarsene dove fa più freddo, per trovare in compenso aria fine, sole e neve di montagna. Oppure, carta geografica alla mano,

CENTRO AFRICA D'INVERNO

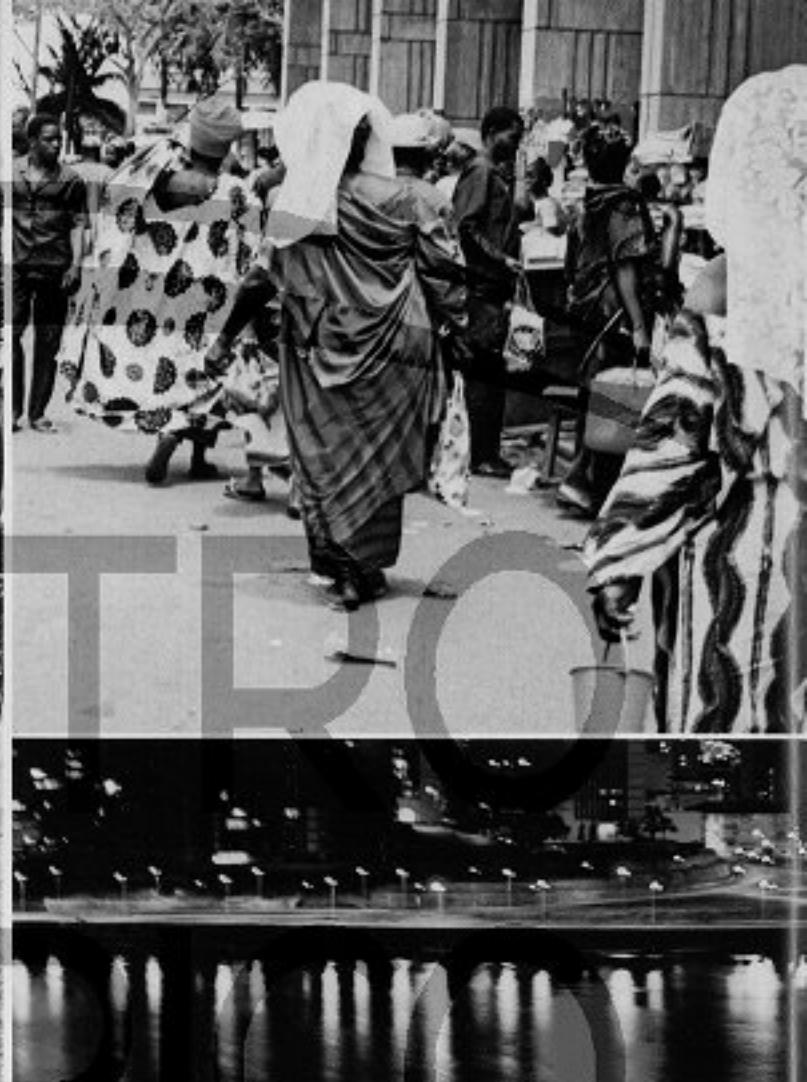
dove andare e perché

di Renzo Trionfera

organizzarsi fughe in zone tropicali. L'Africa è l'invito più immediato: non è proprio a portata di mano, ma è tuttavia vicina e a portata di jet. Per alcuni paesi, poi, è a portata di tutte o quasi tutte le borse, col sistema dell'*Inclusive Tours*, il tutto compreso. Un buon safari con intermezzo marino — nonostante il viaggio aereo — costa in definitiva quanto una buona vacanza sui campi da sci. Questione di gusti, naturalmente. Io personalmente non ho problemi, non ho dubbi: sono un patito del Continente nero. Forse, senza rendermene neppure conto, fui contagiatò chissà quando, chissà dove da quel mal d'Africa, il più gradevole tra i malanni tropicali, che colpisce tanti europei. Non resisto al fascino africano, col suo pizzico d'esotismo, di mistero, d'avventura.



Quell'Africa che una volta sfiorata lascia l'insopprimibile desiderio di conoscerla più a fondo, di viverla più a lungo. Quel desiderio che spinge coloro che sono contagiati dal suo «dolce male» a ricercarla sempre, senza neppure aspettare che dalle nostre parti arrivi l'inverno.



Ma Africa dove? Scegliere: ecco il problema. Est od Ovest? Nord o Sud? Guardando la carta geografica, si prova un senso di smarrimento. Si hanno dinanzi agli occhi trenta milioni abbondanti di chilometri quadrati e ventotto mila chilometri di sviluppo costiero. Dove puntare il dito? Si può escludere il nord, poiché, d'inverno vi s'incontrano climi poco più miti di quelli siciliani. Dato il maggior costo degli Inclusive Tours, si elimina, di solito, anche il Sud. Ma, pur circoscrivendo la scelta nell'area cosiddetta torrida, compresa fra il Tropico del Cancro e il Tropico del Capricorno, andando cioè a colpo sicuro, l'imbarazzo permane: l'estensione di territorio è sempre immensa. Il meglio che si possa fare, è di tenersi il più possibile vicini alla «Latitudine zero», cioè all'Equatore. Un po' sopra o un po' sotto. O addirittura a cavallo.

Quest'ultima ipotesi è la più emozionante: c'è chi trascorre il resto della vita a narrare l'avventura che lo condusse accanto ad un cippo con la scritta «Aequinoctialis Circulus», piantato nella metà esatta della Terra. Non è da tutti, ammettiamolo, sventolare una fotografia in cui si è ripresi con un piede nell'emisfero terrestre nord e con l'altro piede nell'emisfero sud.

L'Equatore entra in Africa dall'Oceano Indiano e ne esce dall'Atlantico, tagliando in due il continente. Testa o croce: quale versante? Ad Ovest — parliamo naturalmente di terre che danno sul mare — c'è il Gabon: bello, ma scomodo. Ad Est, ci sono Somalia e Kenia. Caldo umido un po' soffocante, foreste tropicali favolose, tratti di costa niente male, lingua ufficiale il francese, il Gabon è tuttavia disattento verso il turismo. Può permetterselo.

Costa d'Avorio.
Abidjan:
il mercato di Treichville,
una vista notturna
della città e i palmetti
in riva al mare
della spiaggia di Assinie.
Zaala: danze propiziatorie
per invocare gli spiriti
della foresta.

**AFRICA
DINVERNO**



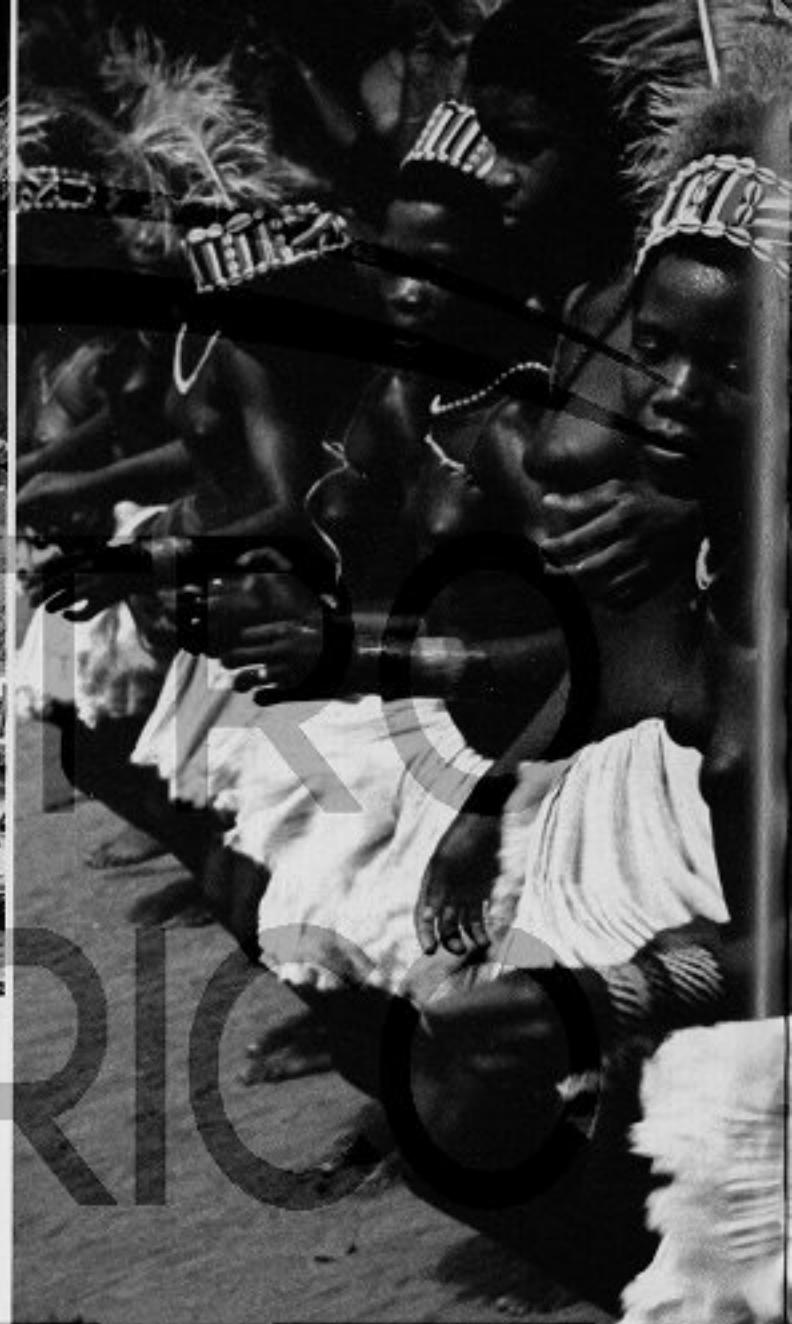
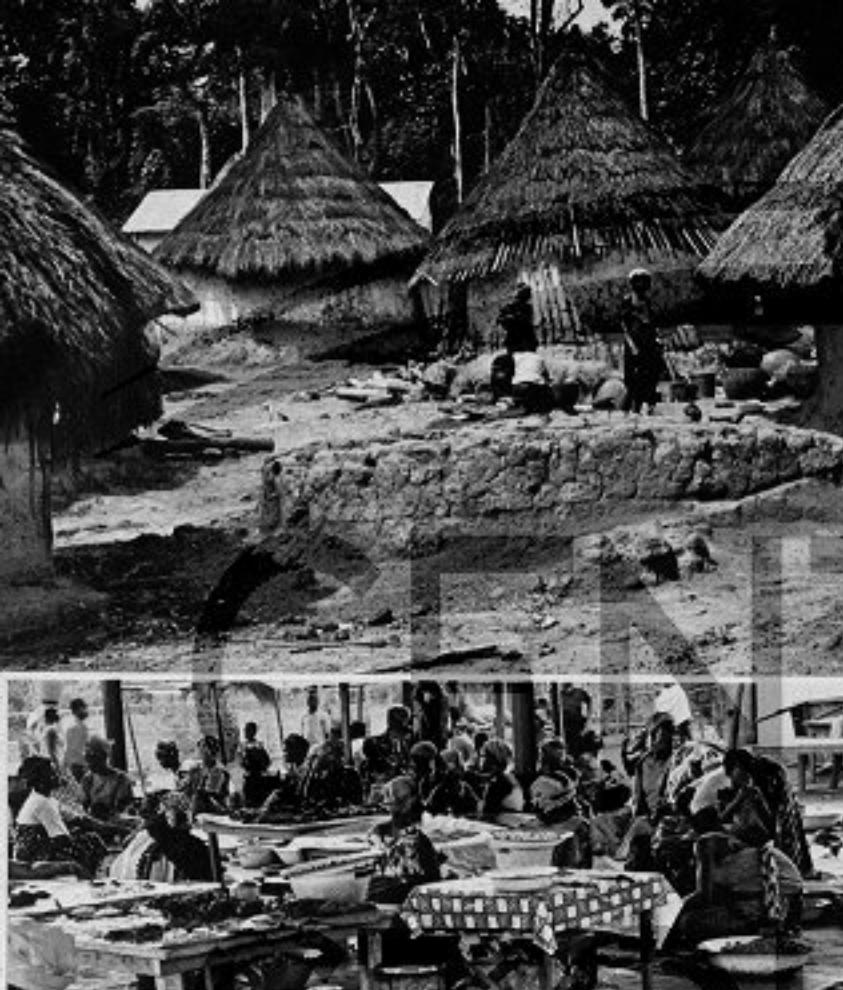


perché ha ben altro cui pensare. È un paese petrolifero, nel quale l'*oro nero* ha un ricco supporto nell'uranio, nel ferro, nel manganese. Terra d'affari, più che di turismo. Anche perché nell'interno c'è il rischio d'imbattersi nella mosca tse-tse, flagello quasi esclusivo per gli animali, ormai, ma non per questo amica dell'uomo. Tuttavia, il Gabon, ha un motivo di richiamo unico al mondo: il centro medico-filantropico fondato da Albert Schweitzer a Lambaréne, un isolotto sul fiume Ogoué: palpante testimonianza di dedizione umana verso la gente che soffre.

Rinunciando al cippo equinoziale, uno sguardo sotto il Gabon: troviamo il Congo e l'Angola, terre calde anche in senso entusiastico. Troppo, talvolta. Conviene puntare verso la zona nord. C'è da sbizzarrisce. Ma per chi ama l'avventura senza per questo rinunciare alle comodità, c'è un lembo d'Africa ideale: la Costa d'Avorio. Un piacevolissimo regno del turismo. O, per essere esatti, una repubblica con il suo presidente e i suoi ministri, che

ospita tuttavia un autentico e non insidiato reame. Fatto singolare e raro, per i tempi che corrono. Sulla carta, la francofona Côte d'Ivoire sembra piccolissima. In effetti, è una centesima parte dell'Africa. Ma è più grande dell'Italia, con una popolazione tredici volte minore della nostra. Tutto è relativo. La chiamano Costa Azzurra dei tropici: richiamo azzardato, anche se nella sua capitale Abidjan prospera una bella casa da gioco (dalle slot-machines alla roulette) e svetta nel cielo uno dei più fantastici e lussuosi alberghi africani, circondato da una piscina «navigabile» su minuscoli battelli di gomma a motore.

Una Costa Azzurra particolare: nel suo retroterra riassume, insieme con la flora, la fauna e il folclore, anche i caratteri più genuini e fascinosi dell'Africa nera. Il suo mare è maestoso e un po' scorbutico: più adatto — come a Copacabana di Rio — per fare la doccia sotto le grandi onde atlantiche, che per le nuotate al largo. Il resto del paese è un incanto. «Animisti» con i loro pittoreschi riti ai margini delle foreste; «uomini-pantera» che danzano nella savana insieme con le ragazze di Boankouma o di Séguéle, pregevoli nei loro schietti e generosi topless; coccodrilli sacri lungo il fiume Marahoué; elefanti di quelli che è meglio non stuzzicare nella regione di Debouna, verso l'Alto Volta; scimmie d'ogni genere che sbertuciano confidenziali tra la gente. Poi, tanti e tanti pitoni, enormi. Le loro pelli, al mercato negro di Treicherville (sconsigliato a chi è di olfatto delicato) si portano via, contrattando alla napoletana, a meno di mille lire il metro. Un pitone di cinque o sei metri, scuoato e conciato, si può averlo a meno di cinquemila lire.

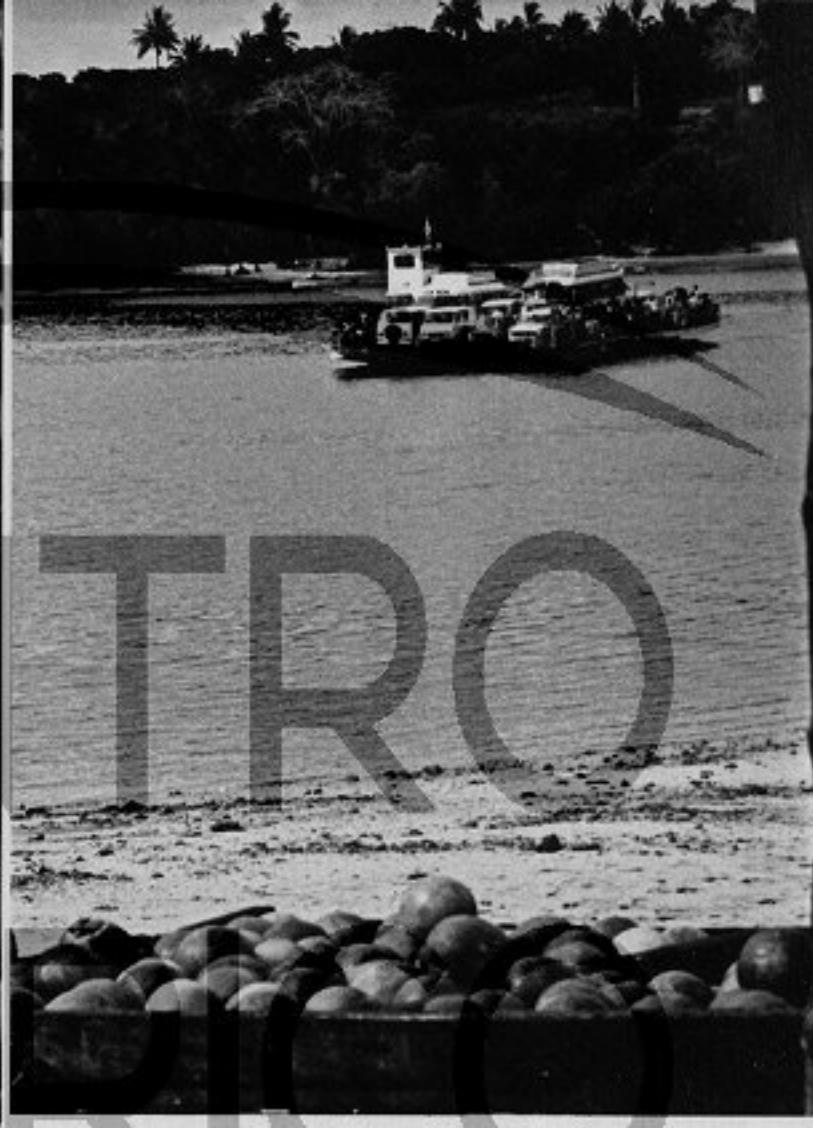


C'è il reame, da non dimenticare. Lo si raggiunge in macchina (con aria condizionata) in cinque o sei ore, attraverso un paesaggio variatissimo. La sua capitale è Abengourou. Il re è sempre in attesa dei turisti: potrei inventare il nome di questo sovrano, un uomo sulla cinquantina; preferisco confessare di non ricordarlo. È un personaggio che — nonostante l'obbligo per tutti gli ivoriani di rispettare le leggi della repubblica — governa davvero. Amministra la legge, interviene salomonicamente nei litigi, irroga punizioni. Soprattutto, ha un debole per i proverbi africani. Riceve gli ospiti stranieri nella reggia che fu dei suoi avi, sedendo su seggiolone di legno a braccioli, invece che sul «trono sacro» degli Agni, il suo popolo. Chiede a tutti con affabilità: «Quelles sont les nouvelles de votre pays?». Stringe mani, sorride, sentenza: «Non dimenticar mai l'albero dietro il quale hai trovato riparo, dopo aver ferito l'elefante», oppure: «Se dai un incarico al cane, questi lo passa subito alla sua coda», «Non cercare il cammello sollevando una pentola». Il regno di Agni è un po' come Bergamo, dove secondo un canto popolare alpino, l'è semper festa. Vive e prospera tra danze e canti rituali, strette di mano e proverbi, scatti di fotografie e «contribuzioni» elargite con entusiasmo dai turisti.

Tra le terre francofone dell'Ovest e quelle anglofone dell'Egitto, il versante opposto, è difficile dire quali siano le più belle. Sono diverse, senza dubbio, ma tutte di grande

richiamo. Se si trascorre qualche giorno ad Abidjan o nel villaggio a bungalow di Assinie, sul mare, cinquanta chilometri dalla capitale, si giura che, di tutta l'Africa, la Costa d'Avorio è la terra più incantevole. Poi, magari, si cambia opinione dopo una visita nel Kenia, girando tra Nairobi e Mombasa, con qualche puntata nei parchi di Amboseli e di Tsavo. Oltre tutto, qui ci si trova a cavallo dell'Equatore: una parte del paese al di sopra, l'altra al di sotto. Nairobi è centoventi chilometri in linea d'aria a sud. Per raggiungere il famoso cippo dalla capitale bastano centocinquanta chilometri d'autostrada (attenzione: si marcia contromano, a sinistra, come in Inghilterra). Ma, forse, vale la pena di puntare su Kisumu, un po' più lontano, sulle rive del lago Vittoria. Ci sono piccoli aerei che portano sul luogo in una quarantina di minuti: ventiquemila lire a testa, pranzo compreso, per l'andata e ritorno. C'è, dunque, l'Equatore, e un paesaggio che merita.

Il mare del Kenia è del tutto diverso da quello del versante occidentale dell'Africa: le spiagge — a Mombasa e a Malindi i due centri maggiori — sono protette dalla barriera corallifera, che difende i bassi fondali dai pesci-



cani. Non solo, ma rende molto più praticabile il mare. Le maree spostano le acque di centinaia di metri. Quando c'è la «bassa», si va a piedi sulla barriera; con l'alta marea, ci si arriva in barca o a nuoto. Prudenza, ci vuole soltanto con il sole: occorre prenderlo a piccole dosi e in ore non di punta, poiché brucia senza pietà.

Il vero incanto del Kenia, sono i suoi parchi. Ce ne sono dieci, alcuni dei quali alle porte di Nairobi: una città, nel

cuore dell'Africa, che non fa rimpiangere Londra o Parigi. Alberghi quanti se ne vuole, lussuosi e no; negozi con tutto il ben di Dio che l'Africa può offrire; una pulizia invidiabile; una polizia ineccepibile, molto all'inglese. Le statuarie police-women, (in pregevoli minigonne) inflessibili regolatrici del traffico, sono giudicate almeno dal turismo maschile decisamente più attraenti dei policemen di Londra. Fra i parchi, il «Nairobi National Park» — otto chilometri dalla città — si raggiunge addirittura in autobus. Vi si può circolare, tuttavia, soltanto in Land Rover, in mezzo a leoni e ghepardi che si aggirano tranquilli, quasi annoiati. Altri tre parchi sono anch'essi a portata di automobile: l'Amboseli National Park — 134 chilometri dalla capitale — presso i confini della Tanzania: raro il leopardo, ma presenti leoni, elefanti, giraffe e le povere gazzelle, che costituiscono la preda preferita dei più forti; l'Aberdare National Park — dove c'è il famoso Treetops Hotel, l'albergo costruito sugli alberi della foresta — nel quale tutta la fauna africana è saggiamente rappresentata; il Lake Nakuru N.P., l'unico riservato agli uccelli — fra i quali, un paio di milioni di fenicotteri — che vivono in compagnia di ippopotami e di coccodrilli.

Gli altri sei parchi sono tutti agevolmente raggiungibili in aereo: l'organizzazione delle compagnie turistiche

Costa d'Avorio.
Inquadrature di villaggi
intorno a Blanckouma.

Kenia. Danze rituali.
Un traghetto
nella zona di Mombasa.

**AFRICA
D'INVERNO**



CENTRO

— ne esistono a decine — è perfetta. Si scende dai piccoli monomotori o bimotori e si sale in Land Rover, a bordo della quale c'è sempre un cacciatore armato. Si gira in lungo e in largo nel parco, si arriva (senza mai scendere dalla macchina) sotto il muso dei leoni, dei ghepardi, talvolta dei leopardi. E si scatena il safari fotografico. Con gli elefanti, si mantengono distanze di sicurezza: se qualcuno di loro è su di giri, la macchina deve avere spazio e tempo per sottrarsi ad eventuali pesanti cariche.

Sopra l'Equatore, ci sono il Marsabit National Reserve, vicino al confine con l'Etiopia; il piccolo Samburu Game Reserve, che accoglie le giraffe «reticolate»; il Meru Game Reserve, sulle rive del Tana (coccodrilli insieme con rinoceronti bianchi). L'emisfero sud ospita i parchi maggiori: il Tsavo — la più grande riserva di animali del mondo — quasi ai piedi del Kilimangiaro; il Mara Game Reserve, regno dei bufali, che vi circolano in mandrie di un migliaio di capi ciascuna.

Serpenti dovunque, nel Kenia. Alcuni, tra i più pernici del mondo, compresa la famosa vipera della savana, soprannominata «sette passi»: il suo morso fa cadere fulminati, appunto, nel breve tempo che occorre per fare i sette passi fatali. Difficilissimo che attacchino, tuttavia. Sono un pericolo per i villaggi e per gli agricoltori, non per i turisti. In prossimità di Malindi, c'è un vivaio dove, senza rischio, se ne possono vedere d'ogni specie. Kikuyu specializzati nel dar loro la caccia li catturano vivi, con destrezza da brivido, per togliere loro il veleno, ricercatissimo in farmacia, non solo per fabbricare antidoti, ma per medicine e anestetici di particolare impiego.

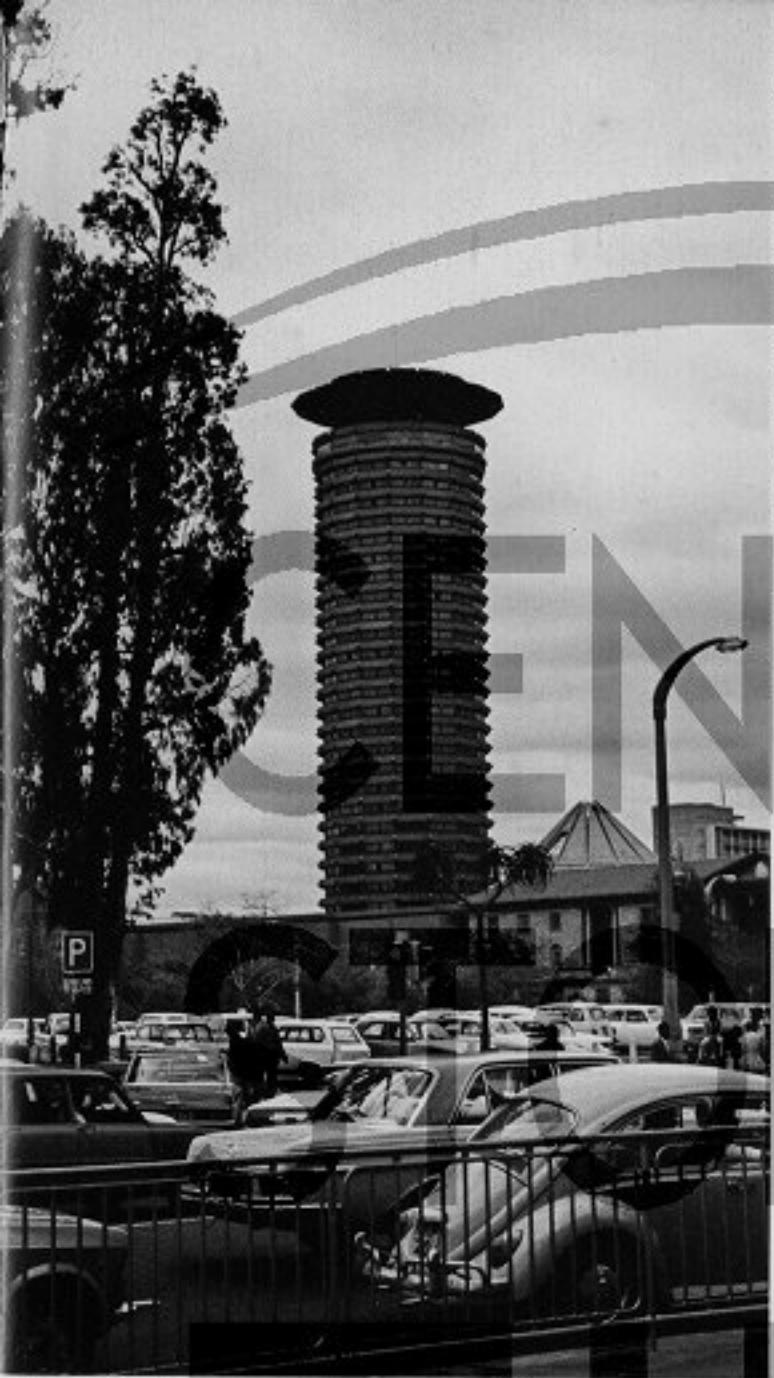


L'avanzata della civiltà del benessere, se vogliamo, non ha troppo contaminato costumi e folclore dell'Africa in genere e del Kenia in particolare. Ceppo dominante tra i kenioti sono i Bantu (bantu vuol dire uomo), divisi in grandi tribù. Più numerose, quelle dei kikuyu, dei luo, dei luhya, dei kamba. Oltre sei milioni e mezzo di persone, nel complesso. «Quando splende la luna, tutta l'Africa danza», dicono i kikuyu. E le danze rituali, ispirate in genere ad un «animismo» poetico ed elementare, sono

Kenia. Il Kilimangiaro dal piccolo aereo che conduce ai parchi di Amboseli e Tsavo. Gli elefanti di Tsavo e, nella pagina a fianco leoni e giraffe nel parco di Amboseli. Una vista di Nairobi.



AFRICA DINVERNO



un fondamento, nella vita di tribù. Con o senza la luna, gioia, preghiera e disperazione si esprimono sempre e soprattutto attraverso la musica e il ballo. L'uomo ne è accompagnato in ogni momento della sua vita: dalla nascita alla morte. E in questa tradizione, primeggiano con il loro ascendente e la loro guida, maghi e stregoni. Invocano «Ngai», che indica Dio o la pioggia, e che gli offrono in sacrificio animali o frutta. (Nei secoli passati, offrivano anche sacrifici umani.) E qualche stregone pretende ancora, in certi villaggi remoti, la cerimonia del «serpente sacro». Cioè, l'offerta di vergini al «dio-pitone», festosamente impersonato proprio dal gran sacerdote. Gli stregoni, in molte zone, tendono a mantenere in vita le ceremonie che officiarono nei non lontani e terrificanti tempi dei mau-mau: giuramenti dominati da complicati riti sessuali, innaffiati dal cosiddetto «kiberchia cocktail», una mistura repugnante che la decenza non consente di descrivere, neppure con un giro di parole. Tuttora, ad ogni modo, hanno un peso determinante nei rapporti tra uomini e donne. Preparano i giovani all'amore con

formule tipicamente africane: «Impegnati a perseguire le arti amorose con la stessa ingordigia con cui la iena divora la carne umana»; «Il tuo cuore sarà grande come il cielo e avrai tante ragazze da amare, quante sono le stelle nel cielo». Sono protagonisti incontrastati delle lunghe e complicate ceremonie d'iniziazione, che sfociano, infine, in interventi «parachirurgici» rozzi e dolorosi. Nessun giovane sfugge alla circoncisione, operata dallo stregone con ferri forgiati nella foresta. Le donne, poi, dopo lunghe clausure, alternate a «petting» da cinema osé, secondo una usanza che per fortuna incontra sempre maggiori resistenze, sono destinate a subire una traumatica clitoridectomia.

L'Africa è anche questo, ma non tutto questo. È un'armonia selvaggia, in alcuni momenti, dolcissima in altri, che s'avverte dovunque. A Zanzibar, a Kisimaio, a Mombasa; sulle rive dell'immenso lago Vittoria o sull'incantevole Nilo di Assuan e di Luxor; dinanzi alle cascate della montagna sacra di Yakouba nella Costa d'Avorio, nel mercato di Zanzibar o nei riposanti isolotti che fronteggiano Dakar. Quell'Africa che una volta sfiorata lascia l'insopprimibile desiderio di conoscerla più a fondo, di viverla più a lungo. Quel desiderio che spinge coloro che sono contagiati dal suo «dolce male» a ricercarla sempre. Senza neppure aspettare che dalle nostre parti arrivi l'inverno.

R. T.

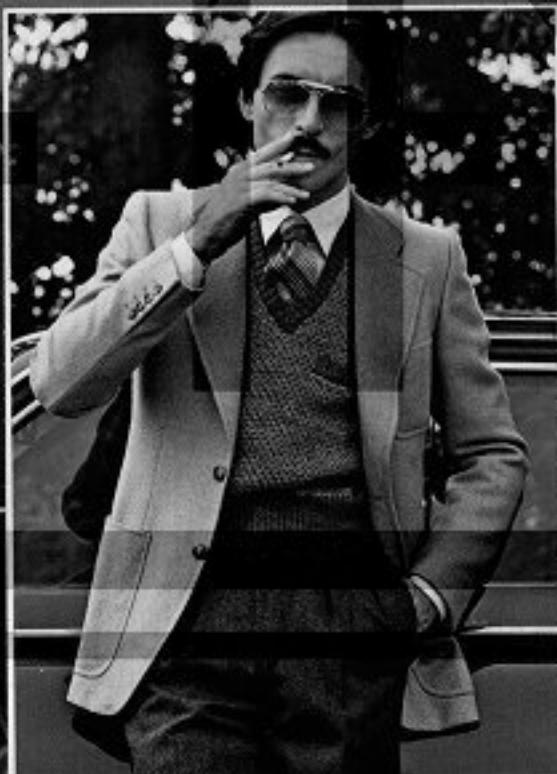
Un inverno classico per l'uomo

di Ermenegildo Zegna,

morbido e caldo nei colori e nei tessuti.

un inverno classico per l'uomo

tempo
secco



1) Nella foto grande un completo di shetland, coordinato nella tonalità e nella fantasia per chi ama vestirsi in modo sportivo e pratico.

2) Interpretazione di Ermenegildo Zegna dal gusto cammello che è qui accostato ai toni del grigio del pantalone e della maglieria.

3) Giacca tweed indossata su pantaloni di flanella e un maglione beige dove la riga riprende il marrone dei pantaloni.

4) Completo di gusto morbido per un tipo di abbigliamento raffinato, abito in tessuto pettinato Ermenegildo Zegna con effetto diagonale; gilet di velluto doppio petto con cravatte uguali. Il cappotto è in tessuto double di linea sciolta tessuto di Ermenegildo Zegna.

Abiti Gritti di Ermenegildo Zegna
Maglieria di Ermenegildo Zegna
Cravatte di Ermenegildo Zegna



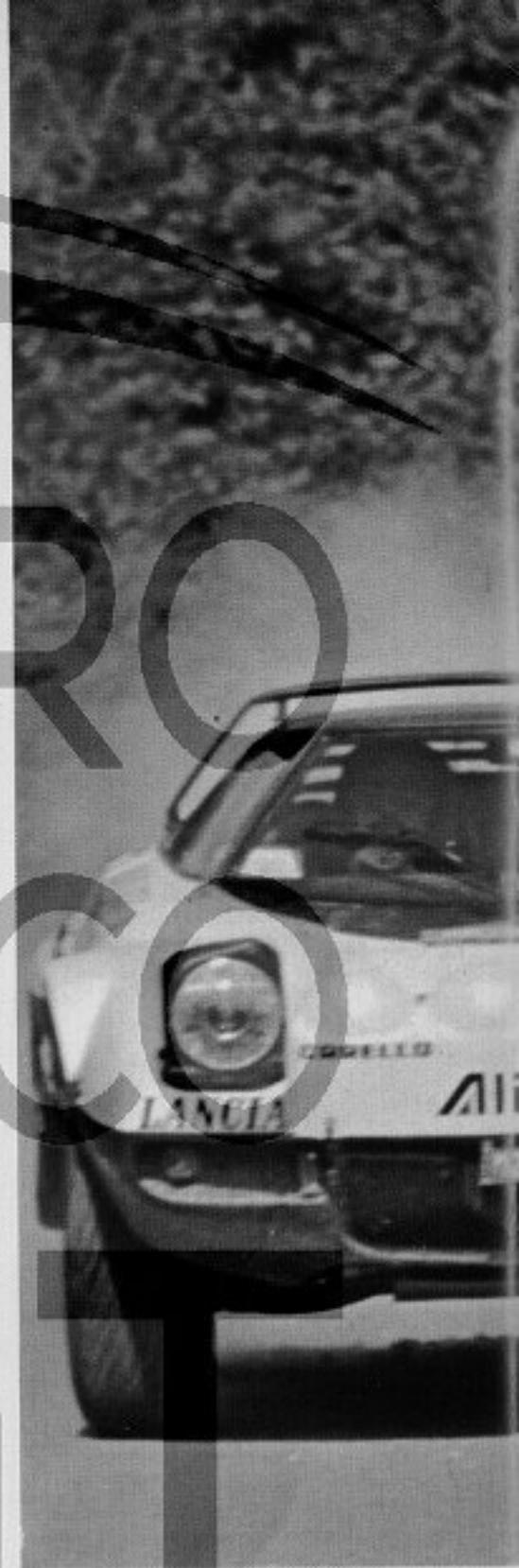
LE STRATOS ELEVATE DEI CLIENTI

«Aprile dolce dormire» - dice il proverbio, ma non è così: per i privati che affronteranno i rallyes nazionali e internazionali il calendario è veramente intenso e non lascia tregua. Per le Lancia inizia bene. A Siena nel Linea Mobili si impone nuovamente la Stratos di Tony Fassina mentre debutta anche quella di Stagnani ed una settimana dopo ecco che il biellese Besozzi, sempre su Stratos, taglia il traguardo del Rallye della Lana seguito dalla Beta 4 valvole a iniezione di Gianni Bosetti. Ormai l'ambiente dei rallye è in agitazione: per vincere ci vuole la Stratos. All'Elba, uno dei rallye più duri dell'anno, troviamo pertanto la Stratos di De Eccker e tre Beta Coupé per Carello, Ambrogetti e Magnani, tutte presentate dal Jolly Club. La gara doveva servire per una definitiva messa a punto di queste vetture pilotate da Clienti ed a tale fine è risultata validissima in quanto i tempi registrati durante le «prove speciali» hanno dimostrato il notevole progresso raggiunto nell'affidamento pilota-macchina. Appena il tempo di revisionare le vetture ed ecco il Rallye di San Giacomo alle porte. Di nuovo De Eccker è tra i favoriti e non solo fra i privati; si guarda a lui come a un elemento che potrebbe inserirsi nelle primissime posizioni. Infatti nelle prime prove speciali i tempi sono

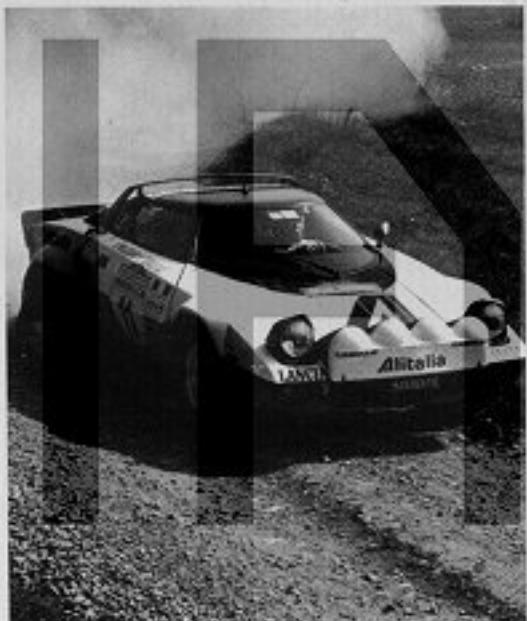
di tutto rispetto e solo una sfortunata foratura, con conseguente uscita di strada, ferma il giovane pilota di Udine.

Ma la Stratos «martella». Nel frattempo si aggiudica con Stagnani il Rallye Nazionale di Cesena e nelle gare in salita Runfola domina la sua classe piazzandosi sempre nei primi otto della classifica assoluta. Pavia, Rallye delle 4 Regioni. È un rallye particolarmente caro alla Lancia e nel quale i «clienti» hanno sempre ben figurato. E proprio qui si mette in luce Tony Carello con la Beta Coupé che spicca tempi di tutto rilievo; il risultato verrà confermato nei Rallyes di S. Martino di Castrozza e nella maiuscola prestazione della Coppa Liburna a Livorno in cui lo stacco di un filo gli faceva perdere la terza piazza assoluta.

Nel frattempo Stagnani continua a mietere vittorie nei rallyes nazionali della zona del Sud battendo inesorabilmente la Porsche di Bompani. Due zone del T.R.N. sono già difese dalle Stratos (Fassina-Stagnani) mentre la zona Piemonte Liguria è feudo di Montaldo che con la sua Fulvia a iniezione sta facendo miracoli. Il genovese Billia, sempre su Stratos, effettua una bellissima gara a Cuneo e solo una foratura lo fermerà quando stava ipotecando la vittoria; Montaldo farà anch'egli il grande passo: una rossa



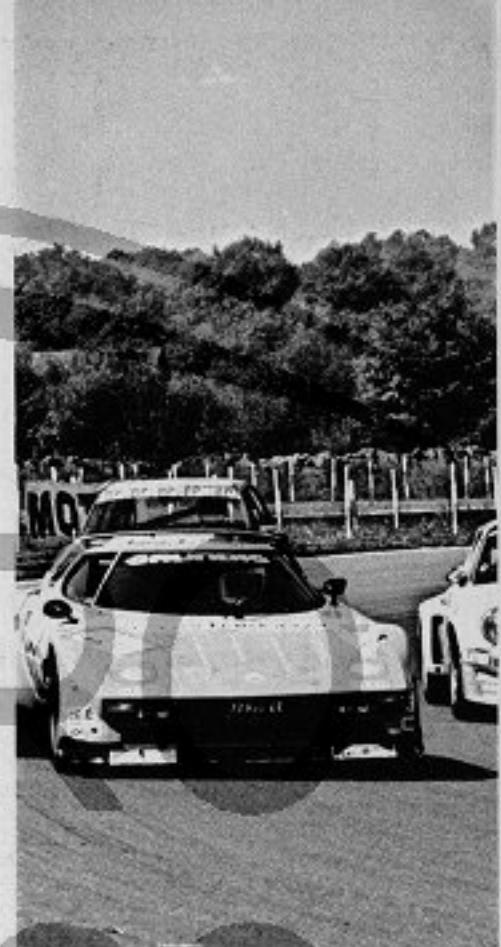
Stratos è già nell'officina di Maglioli per le prime cure. E la velocità? Oltre a Runfola si è inserito Erasmo Bologna che vince ripetutamente nelle gare in salita e partecipa a una brillantissima Targa Florio; 6° assoluto al traguardo per colpa di un sassolino nei carburatori che gli farà perdere 5 preziosissimi minuti all'assistenza volante a Bivio Polizzi. Le ferie di agosto allentano un poco l'attività



Vittoria delle Stratos al Rally di San Remo

Al Rally di San Remo prova valida per il campionato mondiale Rallies, vittoria della Lancia Stratos Alitalia dell'equipaggio Waldegaard-Thorszelius. L'affermazione ha un suo particolare significato sia per la durezza della gara, confermata dalla pesante selezione che ha visto sul traguardo soltanto quattro delle diciotto vetture «ufficiali» alla partenza, e dalla netta superiorità della Stratos nelle prove speciali. La vettura di Waldegaard-Thorszelius ha infatti vinto 19 delle 27 prove in programma, disputate sulle difficili e impervie strade dell'entroterra ligure. Dopo il Rally di San Remo la Lancia è in testa alla classifica provvisoria del «mondiale marche» con 75 punti mentre mancano due prove all'assegnazione del titolo.

sportiva ed è forse un bene perché settembre sarà assai impegnativo. Si inizia il 24 agosto con S. Martino di Castrozza; e se dei tempi di Carello abbiamo già parlato, anche quelli di Ambrogetti, qui alla guida della Stratos, non vanno dimenticati. Il giovane pilota milanese si è dimostrato subito a suo agio con i 240 CV della Stratos e lo dimostrerà anche alla coppa Liburna.



Stratos anche al «Tour Auto»

Su questa combattuta gara durata 9 giorni la vittoria della Lancia Stratos di Darniche-Mahé non è mai stata in discussione. Fin dal secondo giorno l'equipaggio francese si è saldamente inserito in vetta alla classifica ed ha contenuto gli attacchi di tutti gli avversari. La gara si è svolta su una lunghezza di oltre 5000 km con partenza e arrivo a Nizza. Nel corso della competizione sono stati effettuati oltre 1000 km di velocità in circuito e 380 km di prove di velocità su strada. La Lancia aveva già vinto il «Tour Auto» con la Stratos di Munari-Mannucci nel 1973 e questa nuova, brillante affermazione è una riconferma della affidabilità e delle prestazioni della vettura che quest'anno si è imposta nelle più importanti competizioni, dal Rallye di Montecarlo al Rallye di Svezia. Alle spalle di Darniche-Mahé, nella classifica finale, sono finite le due Porsche Carrera di Mass-Celerier e di Rouget-Lefebvre.



LANCIA MONDIALE

per la terza volta in quattro anni

Anche il 19° Tour de Corse si è concluso con la vittoria assoluta della Lancia Stratos, affidata in questa occasione a Bernard Darniche e Alain Mahé. Nona e penultima prova del Campionato Mondiale Rallies per Marche, la gara si è svolta su un durissimo percorso di 1300 km con 10 prove speciali per complessivi 400 km, e due tappe di 150 km ciascuna a media imposta che costituivano una vera e propria prova di velocità.

È la terza volta in quattro anni che la Lancia conquista il titolo di Campione del Mondo. E quest'anno l'importante affermazione è stata conseguita con una partecipazione limitata a soltanto 6 prove che hanno visto la Lancia vincere i rallyes di Montecarlo, di Svezia, di San Remo e di Corsica e al 2° posto all'East African Safari. Il successo della Lancia premia indistintamente tutti i vari settori aziendali — dagli uffici tecnici ai reparti sperimentali, ai tecnici ed ai meccanici del reparto corse — e in un momento nel quale le vetture Lancia stanno riscuotendo in misura crescente il favore della clientela sia in Italia sia all'estero, questa vittoria conferma ancora una volta la qualità dei prodotti Lancia.

LA CLASSIFICA FINALE DEL TOUR DE CORSE

- 1° LANCIA STRATOS (Darniche-Mahé)
- 2° ALPINE RENAULT (Nicolas-Laverne)
- 3° ALFA ROMEO ALFETTA GT (Andruet-Jouanny)
- 4° ALPINE A110 (Manzagol-Filippi)
- 5° ALPINE A110 (Henry-Gelin)

LA CLASSIFICA DEL CAMPIONATO MONDIALE MARCHE PRIMA DEL RALLYE D'INGHILTERRA

	Punti
1° LANCIA	95
2° ALPINE	60
3° FIAT	58
4° OPEL	46
5° PEUGEOT	40
6° TOYOTA	32
7° SAAB	30
8° DATSUN	26
9° ALFA ROMEO	25
10° MITSUBISHI	22
11° FORD	15
12° CITROËN	13
13° PORSCHE	12
14° VOLVO	9
15° RENAULT	8
16° AUDI	8
17° SKODA	4
18° SUMBEAM	2
19° LADA	1
20° BMW	1



L'Italia è il paese di Alitalia. Ma non è affatto il suo limite.



Alitalia congiunge tra di loro le principali città italiane. E non solo le principali.

Ma quello che Alitalia fa così bene dentro i confini di casa sua, lo fa anche fuori.

E va e viene dall'Europa, dall'Asia, dall'Africa, dall'Australia e dalle Americhe con la stessa disinvolta con cui si muove in Lombardia o in Sicilia.

C'è di più: Alitalia è la compagnia che vi offre il maggior numero di collegamenti tra l'Italia e le capitali degli altri Paesi.

E allora ricordatevi, ogni volta che dovete fare un viaggio di piacere o d'affari, che la nostra Italia è il mondo.

Alitalia
Un po' d'Italia nei vostri affari.

L'Italie est le pays de Alitalia. Mais elle n'est pas du tout sa limite.



Alitalia relie entre elles les principales villes italiennes. Et non seulement les principales.

Mais ce que Alitalia fait aussi bien dans les limites de chez lui, elle le fait même dehors.

Et elle va et vient de l'Europe, de l'Asie, de l'Afrique, de l'Australie et des Amériques avec la même aisance dont elle se meut in Lombardie ou en Sicile.

Il y a quelque chose de plus: Alitalia est la compagnie qui vous offre le plus grand nombre de liaisons entre l'Italie et les capitales des autres Pays.

Souvenez-vous donc, chaque fois que vous devez faire un voyage d'agrément ou d'affaires, que notre Italie est le monde entier.

Alitalia
Une détente dans vos voyages
d'affaires: l'Italie.

Italy is Alitalia's base. But by no means its boundary.



Alitalia links up all the major cities in Italy. And some not so major.

But what Alitalia does so well within its own territory, it also does outside.

It comes and goes to Europe, Asia, Africa, Australia and the Americas with the same nonchalance that it flies in Lombardy or in Sicily.

And what's more, Alitalia is the airline that offers you the greatest number of connecting flights between Italy and the world's capitals.

So every time you plan to make a business or pleasure trip, remember that Alitalia's base is the world.

Alitalia
Mix business with Italy.