

5



LANCIA

ESTATE 1961

n. 5

NUMERO DEDICATO AL "LANCIA HI-FI."
PERIODICO DI INFORMAZIONE

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

DISTRIBUZIONE IN OMAGGIO
Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

Sommario

- Benvenuti
- 17-18 giugno 1961:
2ª riunione Lancia Hi-Fi
- A Chivasso si lavora per domani
- Antonio Fessia
Tendenze moderne nella costruzione
degli autobus
- Ferruccio Bernabò
Storia della Lancia, la Lambda
(quarto capitolo)
- Concorso d'eleganza
Giardino di Boboli
- La regina sulla Flaminia
- Alessandro Cutolo
Atropoli, tra sogno e realtà
- Mauro Janni
Strada Bianca o Strada Nera
- Fior '61
- M. L. R.
G. C. Abba, Vate Garibaldino
- La Lancia nel mondo
- Emilio Pucci
La Moda: "Romanticismo Moderno"
- Raffaele Guzman
Chi mi frena in tal momento?
- Alberto De' Stefani
Record di una fedeltà
- Blu Lancia
- Vittorio Viale
La Galleria d'Arte Moderna di Torino

Responsabile: SANDRO FIORIO

Direzione e segreteria:
RIVISTA LANCIA - TORINO
Via Vincenzo Lancia 27 - tel. 31-301

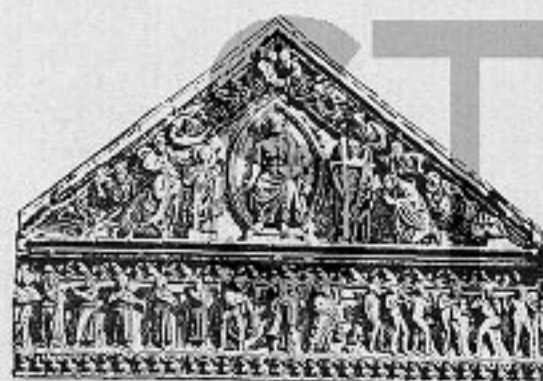
Realizzato da
SERVIZIO STAMPA LANCIA

Impaginazione e stampa a cura di
ORGANIZZAZIONE SANGUINETI
Pubblicità e Stampa - Torino

CENTRO

STORICO

FIAT



FERRARA

Sorge presso il Po al centro di una regione agricola bonificata ed è centro agricolo, commerciale ed industriale. Di probabile origine romana, fu ducato longobardo e poi pontificio. Nel XIII sec. fu assoggettata dai Marchesi d'Este sotto i quali ebbe una Corte colta e sfarzosa di cui rimangono i segni nelle stupende opere d'arte di cui la città è ricca. Riproduciamo un particolare della facciata del Duomo.



COMMISSIONARIA DI VENDITA

V. A. R. di ANCONA GIORGIO & C.

Ferrara - Contrada della Rosa - Tel. 33721



Il Direttore Generale

Torino, 17. 6. 1961

Amici dell'Hi. Fi.,

insieme al mio Vi porgo l'affettuoso saluto della Lancia ed un cordiale benvenuto.

Questo secondo convegno del Vostro simpatico ed inviatato Sodalizio si svolge nella Torino del Centenario, alla cui celebrazione esso reca il contributo e l'omaggio di una schiera di uomini legati dai vincoli di una tradizione e da un comune anelito di progresso.

Grazie per essere venuti nella città che ha visto sorgere e prosperare la Lancia, qui dove nasce e si definisce in bellezza ed in potenza il prototipo che l'officina sonante trasforma in cadenzata diuturna produzione avviata a sfrecciare per le vie del mondo.

Alla Vostra fedeltà ed a quella di tutti gli Amici la Lancia risponde e risponderà con la fedeltà alla propria tradizione di qualità, di stile, di classe: è un impegno che assumiamo ben consci della responsabilità che esso comporta.

E siamo lieti di poterVi dare una prova tangibile mostrandoVi quanto stiamo approntando nel nuovo Stabilimento di Chivasso sotto l'insegna della modernità, della cura scrupolosa di ogni particolare capace di migliorare la nostra produzione ed al tempo stesso di incrementarla per poter soddisfare sempre più e sempre meglio il crescente numero dei nostri Amici.

Vi ringrazio ancora e mi auguro che queste giornate siano per tutti Voi serene e liete come è nei nostri voti.

Art Strelb

benvenuti

Io mi considero, in seno alla Fabbrica, il naturale rappresentante della clientela e quindi la più diretta emanazione di voi che della nostra clientela siete la parte più eletta e più autorevole.

Sono pertanto particolarmente lieto che il Direttore Generale Prof. Calbani abbia voluto, col suo saluto, dare maggiore solennità alla nostra «riunione di famiglia».

A. Della Seta
A. DELLA SETA
Direttore Commerciale

Finito di stampare il 17-6-1961 presso lo Stabilim. Grafico C. Zeppegno - Torino

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

In questo numero:

quadri del pittore Massimo Quaglino (6-7); fotografie di: Art Strelb Photographers - Los Angeles (38); Atelji/Sundahl AB - Näscha (31); Barratta Photo Press Ltd - London (38); Chiesa-Torino (6-7-17-20-38); Foto Fotogramma-Milano (48); Foto Italia-Roma (20-21); Lumachi-Firenze; Moncalvo-Torino (6-32-33); Publifoto-Milano (31-37); Rampazzi-Torino (46-47-48-49-50); Zeppegno-Torino (25-26-27-28-47-51)

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



IL PITTORE MASSIMO QUAGLINO, IN OCCASIONE DELLA 2ª RIUNIONE NAZIONALE DEI SOCI DEL "LANCIA HI. FI.", HA DEDICATO UNA SERIE DI IMPRESSIONI AI LUOGHI VISITATI DAI CONVENUTI A TORINO: IL GRATTACIELO DEGLI UFFICI LANCIA, IL MUSEO DELL'AUTOMOBILE, L'ESPOSIZIONE DI ITALIA '61, VILLA SASSI, IL NUOVO STABILIMENTO LANCIA IN COSTRUZIONE A CHIVASSO.

OGNI SFORZO È STATO FATTO PER RENDERE QUANTO PIÙ SERENO E VARIO POSSIBILE IL SOGGIORNO TORINESE DEI "FEDELISSIMI": CI AUGURIAMO CHE QUESTE ARTISTICHE TAVOLE POSSANO UN GIORNO COSTITUIRE UN LIETO *SOUVENIR* PER GLI AMICI "HI. FI." CHE HANNO COSÌ CORDIALMENTE RISPOSTO AL RICHIAMO DELLA SECONDA LORO FESTA ANNUALE.

TORINO 17-18 GIUGNO 1961





SECONDA RIUNIONE



LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Cari amici dell'HI. FI., eccoci riuniti per la seconda volta tutti insieme a riconoscerci e a fare un po' di festa attorno alla bandiera della Lancia, in questa Torino che è culla dell'automobile e dove, 55 anni orsono, Vincenzo Lancia pose la prima pietra di una fabbrica che onora l'Italia e il progresso.

Dopo il primo convegno a Biella, nell'ottobre scorso, in quella radiosa giornata che per me biellese — e spero anche per quelli di Voi ch'erano presenti — costituisce un ricordo dei più cari, la Lancia ha avuto l'amabilità di invitarci in occasione delle celebrazioni centenarie dell'Unità d'Italia per una serie di manifestazioni che, sono certo, riusciranno gradite a Voi tutti. Visiteremo insieme il nuovo stabilimento di Chivasso, andremo a Italia '61, assisteremo a uno spettacolo di moda, e soprattutto passeremo insieme qualche ora di distensione, portando con orgoglio per le vie della "regal Torino" i nostri scudetti di "HI. FI." fissati sulla maschera delle nostre Lancia.

Otto mesi fa, in occasione del primo convegno biellese, eravamo 600. Oggi siamo diventati 1500. Segno che l'idea di creare il "Lancia HI. FI." è stata buona, e che poco per volta tutti i fedelissimi si fanno conoscere, ambiscono far parte del nostro Club veramente unico al mondo.

L'aumento del numero dei soci è il primo fatto che desidero mettere in evidenza in questa breve relazione che nella mia veste di Presidente del "Lancia HI. FI." la prassi mi impone di fare, unitamente al ricordo della riuscitissima riunione di Biella cui ho accennato prima.

Tra le iniziative prese e arrivate in porto, ricorderò ancora le consegne preferenziali di 30 vetture Flavia estratte a sorte tra i Soci, e che molto è stata gradita. Poi la costituzione della Sezione "HI. FI." Sport, tra quei clienti della Lancia che si sono distinti nelle competizioni sportive: ne fanno attualmente parte 40 piloti *gentlemen*, e il numero promette di crescere, a giudicare dalle vittorie che ogni domenica conquistano le vetture Lancia.

In esecuzione degli accordi presi con la Direzione della Società, e da questa signorilmente soddisfatti, ricorderò ancora le agevolazioni concesse ai Soci sulle tariffe delle parti di ricambio e sulla mano d'opera delle riparazioni effettuate presso l'organizzazione assistenziale Lancia.

Recentissimo è poi l'annuncio che la Società Esso Standard Italiana ha deciso di concedere, in segno di particolare deferenza per i soci dell'"HI. FI." — e siamo veramente grati alla grande azienda petrolifera per questa attenzione — una riduzione di sei lire al litro sul prezzo del carburante.

È stato infine pubblicato un libro dei Soci, con nomi e indirizzi di tutti coloro che sono entrati a far parte della nostra famiglia prima del 31 maggio 1961.

È questo un repertorio prezioso, che consentirà ai Soci di sempre meglio conoscersi, incontrarsi, ricorrere se del caso l'uno all'altro in quello spirito di cordiale fraternità che in ultima analisi è alla base del nostro "HI. FI.". Tra le iniziative in corso di perfezionamento, ricordo infine la sezione "HI. FI. - Assi", cui saranno invitati a far parte quei piloti di fama mondiale che si siano in passato distinti in gare a carattere internazionale al volante di vetture Lancia. Gli inviti verranno selezionati da parte di un'apposita commissione di esperti.

Cari amici del "Lancia HI. FI.", non ho altro da aggiungere se non un ringraziamento e un augurio.

Il ringraziamento, mosso dal profondo del cuore, e che sono certo interpreterà anche i Vostri sentimenti, va alla Direzione Generale della Lancia per tutte le signorili attenzioni che ci ha riservato e ci riserva; questo non fa che aumentare i nostri vincoli di affetto con il nome che ci è caro.

L'augurio va a Voi tutti, per queste giornate torinesi di festosa partecipazione al nostro convegno, e per la Vostra prosperità e salute.

GUIDO ALBERTO RIVETTI



LA NOSTRA... VANONI

QUESTI "HI.FI"
HANNO
"CONTRIBUITO"
ALLE FORTUNE
DELLA LANCIA,
ACQUISTANDO
IL PIÙ ELEVATO
NUMERO
DI VETTURE

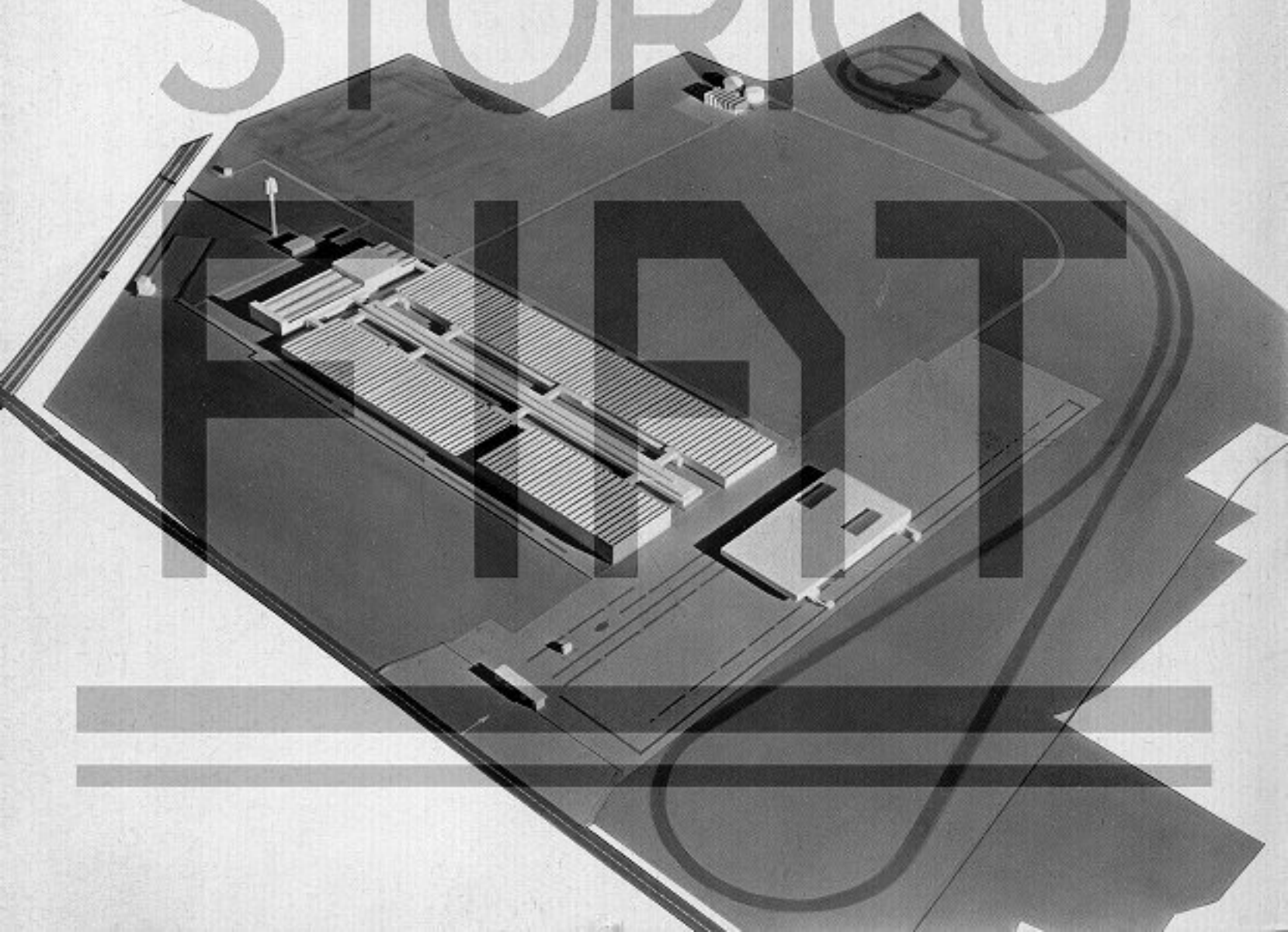
1. COMM. GUIDO ALBERTO RIVETTI - BIELLA
2. DR. RENZO BATTAGLINI - FIRENZE
3. COMM. FEDELE AVANDERO - BIELLA
4. ING. DINO OLIVETTI - IVREA
5. FEDERICO BOGGIO - TRIVERO
6. M.se MICHELE DEVENUTO - FAENZA
7. EDUARDO FILA - COSSATO
8. LUDOVICO CARTOTTI - LESSONA
9. EDUARDO GIARDIELLO - NAPOLI
10. TALLIA F.lli DI DELFINO - STRONA
11. UGO SIMONE - VALLEMOSSO
12. PIETRO TRABALDO TOGNA - PRAY BIELLESE
13. GIOVANNI TRABALDO TOGNA - PRAY BIELLESE
14. GINO PAVIA - BIELLA
15. ADRIANO BOSSETTI - NOVARA
16. COMM. EUGENIO CHIARADIA - VENEZIA
17. ING. CARLO PESENTI* - BERGAMO
18. COMM. AMEDEO COSTA - ROVERETO
19. EDOARDO BARDELLI - MILANO
20. CESARE D'ACQUARONE -
S. MARTINO BUON ALBERGO
21. M.se SANDRO DI GRESJ - GALLIATE
22. GIACOMO PERONI - ROMA
23. FRANCO ROL - TORINO
24. ROMOLO DASSO - ROMA
25. GUIDO VARIOLA - UDINE
26. DR. TITO NASTURZIO - GENOVA

* Acquisti di vetture in periodo anteriore alla vice-presidenza LANCIA.



La 1ª Riunione Hi. Fi.
Biella, 16 ottobre 1960

A CHIVASSO SI LAV



LAVORO PER DOMANI

Il plastico qui riprodotto rappresenta la parte dello stabilimento Lancia a Chivasso che verrà ultimata nel 1962 e di cui le altre fotografie mostrano lo stato attuale dei lavori.

I due lunghi capannoni, destinati alla costruzione delle scocche ed alla finizione delle vetture, sono lunghi 448 metri e larghi 72 metri caduno.

Tra i due capannoni sorge, su una larghezza di 24 metri, il fabbricato centrale destinato ai servizi.

I due fabbricati sono collegati tra loro dal reparto verniciatura, visibile a sinistra, lungo 180 metri e largo 48.

Più a nord ancora, il serbatoio dell'acqua della capacità di 500.000 litri, alto 67 metri,

alla sommità del quale sarà possibile accedere a mezzo di ascensore.

La rimessa vetture, dall'altro lato della costruzione, sarà costituita

da un fabbricato a 3 piani, lungo 156 metri e largo 84.

Si vedono inoltre le costruzioni della centrale elettrica e della centrale termica, nonché il fabbricato destinato

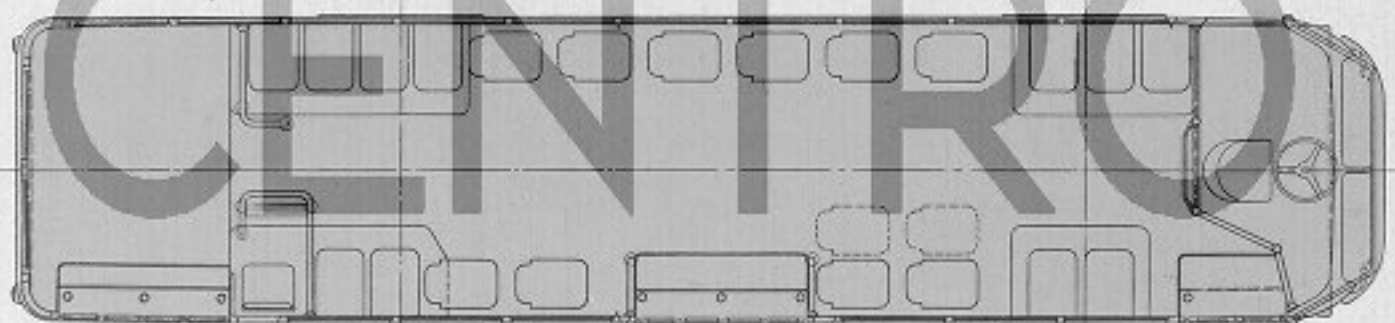
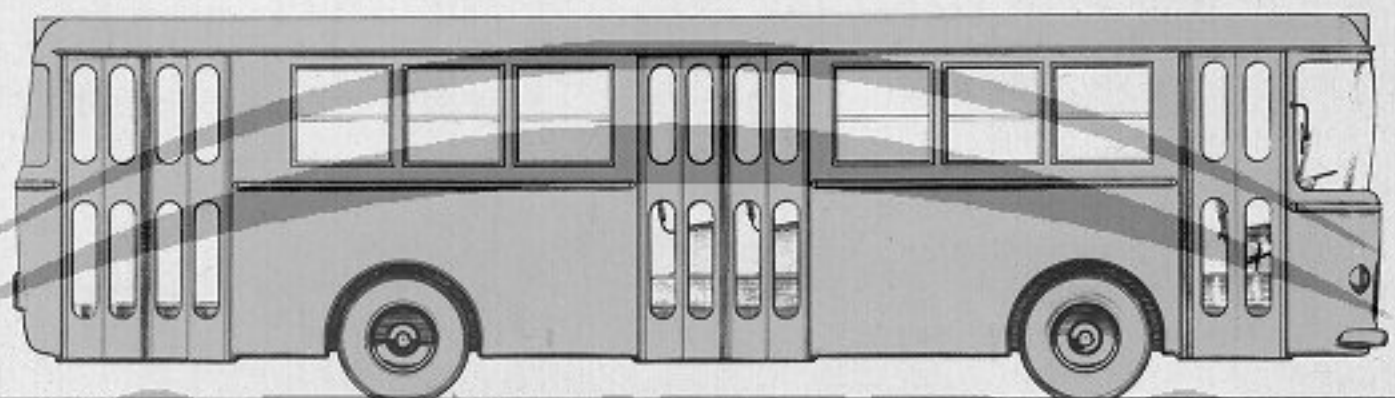
alla preparazione vernici.

A lato dello stabilimento sarà realizzata

la pista di collaudo, con diverse pavimentazioni e pendenze,

dello sviluppo complessivo di km 3,700.





Nel quadro del corso di perfezionamento e cultura in tecnica del traffico organizzato su iniziativa del senatore Corbelli, dall'Istituto dei Trasporti del Politecnico di Milano, il 20 maggio u. s. il Direttore Centrale Tecnico della Lancia, prof. dr. ing. A. Fassio, incaricato della Cattedra di Costruzioni automobilistiche e motori a combustione interna presso quel Politecnico, ha tenuto una conferenza della quale riportiamo un largo riassunto.

TENDENZE MODERNE NELLA COSTRUZIONE DEGLI AUTOBUS URBANI

Dato fondamentale per l'impostazione del problema è l'area utile lorda a disposizione del veicolo. Per quanto concerne la larghezza, il problema è semplificato, in quanto si può dire che approssimativamente in tutto il mondo la dimensione trasversale ammessa è quella di 2,50 m. Il problema è più complesso per quanto concerne la lunghezza. In effetti, questa deve essere limitata non in relazione all'unità di trasporto, ma all'incomodo che la stessa porta agli altri utenti della strada. Il trasportatore vorrebbe che l'unità fosse per quanto possibile lunga, onde il rendimento economico del trasporto risultasse il massimo possibile in relazione al numero di agenti impiegati. La lunghezza è per altro limitata dalle possibilità di accostamento nei punti di carico, e dalla difficoltà di sorpasso che essa crea agli altri veicoli nell'ambiente urbano. Deve essere inoltre osservato che la lunghezza del veicolo è indipendente dal rodiggio adottato. Le disposizioni italiane consentono una lunghezza massima di m 11, vuoi che il rodiggio sia costituito da 2 o 3 assi. Vengono

tuttora prodotti in deroga al regolamento veicoli di lunghezza 12 m con 3 assi. La discriminazione non ha fondamento tecnico, tanto è vero che recenti disposizioni di Paesi d'oltralpe hanno consentito il ritorno ad una lunghezza massima di 12 m per i veicoli trasporto persone, ad 1 cassa, senza distinzione del numero degli assi.

Il nostro ragionamento sarà forzatamente basato su area lorda di $2,50 \times 11 \text{ m} = 27,5 \text{ m}^2$.

Si è fin d'ora discusso dei soli veicoli ad 1 cassa; per quelli a 2 casse, l'analisi tecnica urta oggi contro disposizioni sancite da una regolamentazione che osiamo dire non coerenti. Anzitutto manca una distinzione univoca fra l'articolato snodato e l'articolato costituito da 2 veicoli con collegamento permanente. Per quest'ultimo è ora ammessa una lunghezza di 18 m; per il primo soli 15 m. Nessuna giustificazione si ha per una lunghezza concessa così differente. Si può anzi affermare che, costituendo il collegamento fra le 2 casse, l'elemento più delicato di tutto il sistema,

questo può essere realizzato più correttamente con un autosnodato in cui la seconda cassa poggia, tramite una ralla, sul telaio della prima, che non con 2 veicoli distinti, per cui in ogni caso anche supposte sospensioni con livellamento perfetto, le variazioni momentanee di assetto non possono che condurre a posizioni eccessivamente variabili del collegamento stesso.

È certo che sulle soluzioni da dare a questo veicolo, hanno influito le risultanze delle discussioni sul problema generale degli autotreni o dei veicoli articolati, previsti per trasporto merci. Sono quindi affiorati interessi discordanti dei costruttori e degli utenti che hanno deformato la regolamentazione e hanno generato la discrepanza cui si è sopra accennato, mentre invece tanto l'autotreno a collegamento permanente quanto l'autoarticolato, entrambi per trasporto passeggeri in servizio urbano o interurbano, dovrebbero avere la stessa lunghezza ammessa. In altre parole, in entrambi i casi 18 m, ovvero se 18 m sono ritenuti eccessivi, 17 o 16,5 m, ad esempio, per entrambi i tipi di costruzione.

Ritorniamo ora al nostro veicolo ad 1 cassa, e facciamo riferimento ad un'area lorda di $2,50 \times 11$ m². La tabella (fig. 1) riporta un computo di aree e di pesi relativi ad un autobus urbano ad 1 cassa, computo eseguito conformemente alle disposizioni vigenti (1961). Da questo computo si deduce intanto che circa 3 m² vanno perduti a causa dei raccordi necessari agli spigoli della cassa e dello spessore del fasciame; altri 4 m² sono dedicati al posto di guida ed al personale di servizio, oltre che ai pozzetti in corrispondenza delle porte. L'area utile a disposizione dei passeggeri si è ridotta quindi approssimativamente a 20,5 m², cioè le aree non utilizzate rappresentano il 25% dell'area totale lorda disponibile. Il numero dei posti offerto è quindi circa di 100, di cui, per maggiore esattezza, 21 a sedere e 78 in piedi. Il deconto dei pesi conduce ad una tara difficilmente inferiore a 9,5 t ed a un carico utile approssimativo di 6,5 t, con un totale minimo di 16 t; su questa cifra dovrebbero essere ammesse le stesse tolleranze che sono ammesse attualmente per gli autobus, in rapporto alle legislazioni vigenti che prescrivono un peso massimo di 14 t. Si giunge pertanto, per il veicolo urbano trasporto persone, alla stessa conclusione già raggiunta per gli autoveicoli trasporto merci, e cioè che il peso lordo massimo più conveniente è compreso fra 16 e 17 t. Il dimensionamento dell'impianto motore che deve essere installato è, nel veicolo urbano, legato essenzialmente all'accelerazione massima che si intende

raggiungere, anziché alla potenza necessaria alla velocità massima del veicolo stesso. Il diagramma (fig. 2) dimostra quali siano le accelerazioni teoriche che si possono raggiungere con trasmissione di rendimento unitario e diversi rapporti fra la potenza installata (in kW) e il peso. Da questo diagramma si può dedurre che la potenza minima installata, per il veicolo di cui abbiamo sopra fatto cenno, deve essere superiore a 100 kW netti e cioè oscillare fra 125 e 160 kW lordi. I motori che abbiamo a disposizione o di cui è previsto l'impiego per il prossimo futuro, sono essenzialmente dei motori Diesel, sia per ragioni di economia, sia per il fatto che i motori Diesel possono funzionare con ricchezze relative notevolmente inferiori alle unitarie, (cioè ricchezza assoluta inferiore alla stechiometrica), onde i prodotti della combustione risultano assai poveri in ossido di carbonio.

Il loro sviluppo avviene lungo le seguenti vie:

1. motore normalmente aspirato con grado di riempimento assai elevato e dimensionamento tale da assicurare la potenza richiesta con «Ricchezza relativa» (R_r) non superiore a 0,7;
2. motore sovralimentato con uno dei due metodi:
 - 2.1 sovralimentatore trascinato da una turbina a gas di scarico, oppure
 - 2.2 sovralimentatore trascinato dal motore stesso.

Per la prima di queste ci si può attendere, di avere a disposizione un motore capace di sviluppare una potenza continua di 125 kW funzionante con R_r minore o uguale a 0,7 con peso inferiore alla tonnellata ed un ingombro pari a quello dei motori attuali. Le prime prove di sovralimentazione con compressore trascinato con turbina a gas di scarico non hanno dato in servizio urbano i risultati attesi, in quanto le turbine del tipo assiale, cioè analoghe a quelle già impiegate per i motori marini e poscia ferroviari, hanno forzatamente un momento di inerzia polare elevato e perciò tempi di risposta eccessivamente lunghi. L'introduzione della turbina centripeta ha migliorato la situazione, ma manca l'esperienza estesa che consenta un'analisi su risultati sicuri, soprattutto se si tiene presente che la sovralimentazione è stata applicata a motori già costruiti, e non a motori espressamente studiati. Comunque, il processo sarebbe stato diverso se si fosse pensato alla sovralimentazione non per aumentare il picco di potenza, ma come un mezzo per diminuire il valore della ricchezza relativa richiesta per il funzionamento continuo.

Parallelamente si è sperimentata la sovralimentazione con compressore trascinato dal motore stesso. Per

questo tipo di sovralimentazione è stato rivendicato il vantaggio di ottenere, invece che un aumento di potenza, essenzialmente un aumento di coppia, specialmente se la sovralimentazione è spinta a valori assai elevati (almeno al di là di $1,4 \text{ kg/cm}^2$ assoluti). Obiezioni contro questa soluzione sono:

- il rendimento termico meno elevato;
 - la necessità di marciare con R_v compresa tra 0,7 e 0,8, e probabilmente anche quella di
 - adottare refrigeranti tra compressore e motore.
- Soluzioni così complesse richiederanno probabilmente tempi di sviluppo più lunghi e potranno forse condurre a sorprese, soprattutto nell'accoppiamento di macchine a caratteristica lineare (come un motore a sovralimentazione volumetrica) con altre a caratteristica parabolica (come convertitori fluidodinamici).

Il motore Otto non potrà ritornare nella competizione della trazione urbana se non sarà capace di funzionare con gas liquefatti a bassa pressione. Finora il successo non ha arriso a questi tentativi, sia perché anche in questo caso i motori non erano stati concepiti appositamente per tale funzionamento, sia perché non è stato risolto il problema del rifornimento di una flotta di veicoli in forma sufficientemente sicura. Inoltre non fu imboccata la via esatta dal punto di vista termochimico, in quanto i gas messi a disposizione per l'impiego non erano sufficientemente raffinati, e non poté essere esclusa la formazione durante la combustione di composti secondari altrettanto o forse ancor più nocivi dell'ossido di carbonio. Potranno le spese di ulteriore raffinazione e la differenza di rendimento fra i due tipi di motore essere compensate, evidentemente al di fuori di ogni gravame fiscale, con l'alleggerimento dell'impianto motore che, potendo raggiungere un valore che oscilla tra 0,3 e 0,4 t, corrisponde ad un trasporto gratuito di circa 5 passeggeri? Lo sviluppo sperimentale del prossimo quinquennio darà una risposta a questa domanda.

La determinazione della unità motrice è necessaria in prima istanza, onde decidere sugli ingombri e sulla possibilità della sua sistemazione. Scartata la tradizionale sistemazione nella parte anteriore del veicolo per le inevitabili interferenze con i meccanismi di guida, le sistemazioni non possono essere che tre:

1. sotto il pavimento del veicolo fra le sale: la sistemazione che consente il minimo momento di inerzia intorno agli assi orizzontale, trasversale e verticale;
2. su una fiancata del veicolo; richiede necessariamente l'adozione della soluzione a 3 assi con ruote semplici;

3. nella parte posteriore del veicolo: questa soluzione conduce ad una perdita di area utile e non verrà ulteriormente considerata.

I tipi di struttura adottati hanno segnato una evoluzione lungo un cammino che tende a riportarci, sia pure in forma molto mutata, al punto di partenza. In un primo tempo, il costruttore dell'autotelaio concepiva la sua unità organica e il costruttore della carrozzeria montava il suo aggregato sull'autotelaio in condizione di accordo più o meno favorevole. In una seconda fase, il costruttore della carrozzeria ha inteso incorporare il telaio propriamente detto, soprattutto allo scopo di raggiungere una elevata rigidità del sistema solidale, e a questa struttura successivamente accoppiare gli organi meccanici. I risultati di questo secondo sistema di costruzione, veduti a distanza di 20 anni di esperienza, non sono così incoraggianti come era apparso in un primo tempo, poiché si sono introdotti in servizio veicoli i quali, identici nella struttura fondamentale e negli organi base di trazione e rodiggio, sono invece estremamente differenti in molteplici dettagli degli impianti di comando ed ausiliari di bordo. Manca cioè la normalizzazione degli organi che costituiscono questi impianti, o almeno l'uniformità della loro disposizione a bordo, ed essendo essi fatalmente quelli che nell'esercizio generano maggiori inconvenienti, il servizio ne riesce indebitamente complicato e finanziariamente aggravato. L'esistenza di un autotelaio, il quale per definizione deve essere autosufficiente, conduce alla necessità di dare una sistemazione organica a tutti gli impianti sovra accennati. Ben inteso la carrozzeria non può che essere metallica, e deve diventare successivamente un corpo unico portante con il telaio, ciò che è possibile se il telaio propriamente detto è studiato in accordo con i costruttori delle carrozzerie.

Sebbene in questo caso la carrozzeria debba essere verniciata ad organi montati, ciò che esclude l'adozione di determinati procedimenti di verniciatura ad alta temperatura, pensiamo che ciò non costituirà un inconveniente. In un prossimo futuro saranno a disposizione procedimenti capaci di assicurare stabilità di verniciatura alle temperature convenzionali.

Prima di procedere, dobbiamo affrontare un altro problema, dobbiamo cioè studiare la possibilità di raddoppiare l'area totale con soluzioni a due piani, come già usate all'estero.

Un veicolo a due piani, di altezza superiore ai 4 m, larghezza 2,50 m e lunghezza 11, possibilmente 12 m, è una macchina monumentale, e può rendere

orgogliosi tanto il costruttore, quanto l'esercente. Si deve però riflettere che, a parità di ingombro:

1. il numero di posti totali offerti aumenta soltanto del 22%;
2. il rapporto fra posti a sedere e posti totali sale da circa 0,25 a 0,50, ciò che denuncia una scarsa utilizzazione del 2° piano;
3. le altezze libere di cadaun piano si riducono sensibilmente al di sotto dei m 2,00; probabilmente m 1,90 per il primo piano e m 1,80 per il secondo;
4. l'accesso ai posti a sedere, che sono in maggioranza nella parte superiore del veicolo, avviene attraverso a scale, onde è difficile che il pubblico frettoso o fisicamente meno valido ne possa usufruire.

Tacciamo delle conseguenze sulla stabilità e ci limitiamo a rilevare che la soluzione meccanica necessariamente adottata è quella con 3 assi a ruote singole. È probabile che, con il crescere del livello di reddito degli utenti, l'autobus urbano costituirà una integrazione del servizio di massa (metropolitana, ecc.) ed attirerà a sé, con l'aumentato confort, la clientela costituita dai possessori di autovetture private, che accetterà di raggiungere le zone di maggiore densità nell'agglomerato urbano proprio con l'autobus, data

l'impossibilità di reperire un'area di parcheggio per il proprio veicolo.

Allora veicoli a due piani, ridotti di mole come quelli inglesi, potranno essere più interessanti, come pure può darsi che invece si evolvano veicoli di peso complessivo relativamente ridotto, in cui il numero dei posti a sedere sia corrispondentemente accresciuto con una sistemazione simile a quella dei veicoli in uso nelle metropoli americane.

Fino a quel punto restiamo incerti se risulti più sicuro nel traffico un due piani, ovvero un articolato efficiente, di lunghezza seppure inferiore ai 18 m ma sufficiente a garantire il risultato economico del trasporto, specie per le linee della periferia.

Tornando ancora a veicoli il cui peso totale si aggiri intorno alle 16 t, il problema fondamentale resta quello di conoscere se i 6 pneumatici debbano essere disposti su due, ovvero su tre assi.

La soluzione a tre assi per veicoli a tre porte, con una lunghezza non superiore agli 11 m, conduce ad un passo di circa m 5 con un interasse fra i ponti gemelli di almeno m 1,25.

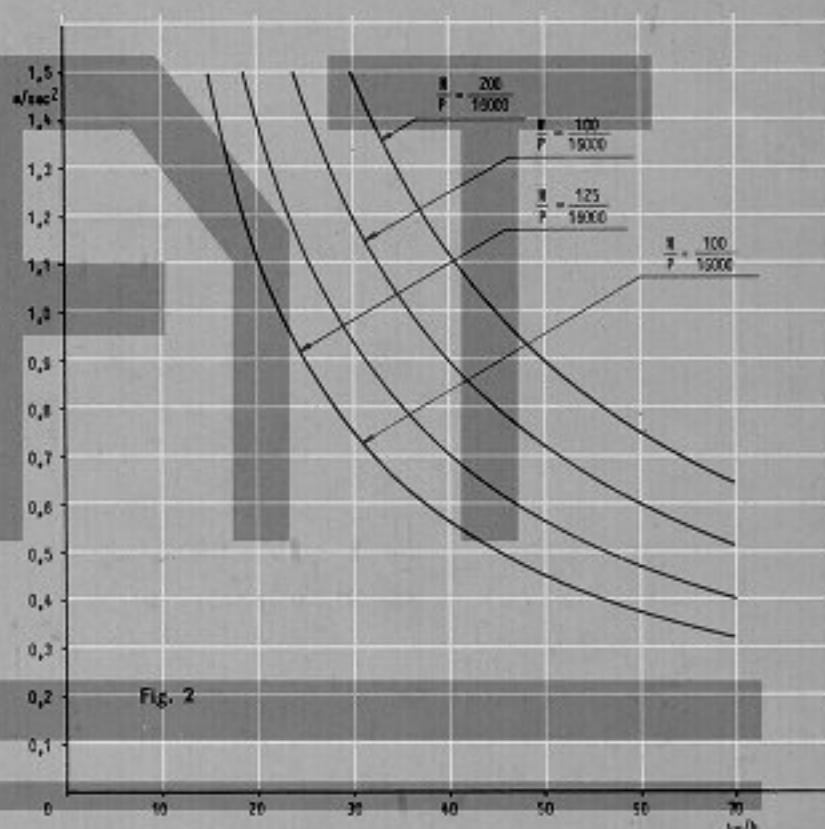
In altre parole, il rapporto fra l'interasse ponti e il passo è nientemeno che 0,25, con gli inconvenienti

Fig. 1

AUTOBUS URBANO (computo eseguito conformemente alla circolare n. 20/1961).

- Area lorda: $11 \times 2,5 = 27,5 \text{ m}^2$
- Area lorda interna: $2,34 \times 10,44 = 24,429$
- Area di servizio:
 - conduttore: $1,1 \times 2,34 - (0,139 + 0,357) = 2,078 \text{ m}^2$
 - fattorino $(0,66 \times 0,99) = 0,653 \text{ m}^2$
 - pozzetti

— anteriore	$(0,51 \times 0,86) = 0,438 \text{ m}^2$
— centrale	$(0,41 \times 1,29) = 0,528 \text{ m}^2$
— posteriore	$(0,41 \times 1,29) = 0,528 \text{ m}^2$
 - Totale $4,225 \text{ m}^2$
- Area occupata dai posti a sedere: $21 \times 0,35 = 7,35 \text{ m}^2$
- Superficie da detrarre: $7,35 + 4,225 = 11,575 \text{ m}^2$
- Superficie libera: $24,429 - 11,575 = 12,854 \text{ m}^2$
pari a: $12,854 \times 6 = 78 \text{ persone}$
- Peso complessivo del veicolo:
 - Tara autoveicolo (con conduttore) $= 9500 \text{ kg}$
 - Posti a sedere $(21 + 1) \times 65 = 1430 \text{ kg}$
 - Posti in piedi $(78 \times 65) = 5070 \text{ kg}$
 - Totale 16000 kg



che si possono prevedere sulla sterzata, malgrado l'adozione della servoguida che noi pensiamo verrà adottata su tutti i veicoli in servizio urbano aventi un peso sull'assale anteriore che sorpassi le 5 t.

È bensì vero che con 6 pneumatici si ha in ogni caso un veicolo di iperstaticità (per ciascun lato del veicolo) sovrabbondante, ma è altrettanto vero che per tenere conto di questa iperstaticità usasi diminuire del 10% il carico ammesso per montaggio in gemello (con due pneumatici sulla stessa ruota), misura saggia e basata su una esperienza oltre che trentennale.

Per le ruote singole montate su assali differenti e susseguentesi (soprattutto con un interasse ponti così elevato come sopra detto) l'iperstaticità si farà sentire, vuoi per la possibilità della introduzione di vibrazioni accoppiate sulla cassa, vuoi per la possibilità di sovraccarichi transienti sulla sospensione e sul terreno. Quando si pensa di adottare per questo veicolo esclusivamente una sospensione livellata, non si deve pensare che la sospensione stessa consegua un grado di libertà istantaneo, capace di sopprimere la iperstaticità, dato che il tempo di azionamento dei livellatori è di gran lunga superiore a quello di reazione degli ostacoli del terreno. Uguali riserve devono essere fatte circa l'azione stabilizzatrice della sospensione livellata sugli angoli di rullo della cassa; i vantaggi, ove esistono, conseguono dalla flessibilità variabile della sospensione. La sospensione livellata certamente si introdurrà, per il vantaggio che in essa è insito, cioè per il fatto conseguente che le altezze di salita richieste al passeggero, dal veicolo livellato, restano costanti al variare del carico utile. Qualche vantaggio ausiliario grazie allo smorzamento caratteristico di tali tipi di sospensione potrà essere conseguito, soprattutto se le sale saranno collegate al veicolo con doppio legamento, uno dei quali contenga il necessario ammontare di attrito coulombiano (cioè balestre).

Per quanto concerne la trasmissione, si può affermare che i cambi tradizionali con grande numero di rapporti, ad esempio 4×2 , sono da considerare superati. La scelta cadrà in un prossimo futuro fra:

1. cambi automatici
- 2.1 cambi asserviti
- 2.2 cambi servo-assistiti.

L'esperienza fatta con cambi automatici di tipo convenzionale, cioè con giunto idraulico e più rapporti, è sostanzialmente negativa. Piuttosto potranno essere usati cambi più vicini alla pratica ferroviaria, costituiti cioè da un convertitore di coppia con al massimo un gruppo di Ingranaggi ad inserzione comandata.

Se il convertitore è a caratteristica sufficientemente

piatta, questa soluzione conduce ad un aumento del consumo del carburante ancora tollerabile.

I cambi asserviti, cioè con telecomando elettromagnetico, richiedono anch'essi l'adozione di un giunto idraulico, ed hanno in comune con i precedenti l'inconveniente del maggior consumo.

È probabile che anche per l'innesto a frizione e il cambio finiscano con l'imporsi dispositivi servointegratori, il cui principio è analogo a quello delle servoguide. Il comando meccanico diretto rimane e, durante il suo azionamento, esso richiama l'azione dei servo-meccanismi, i quali sollevano il conduttore dall'eccesso di fatica fisica.

Gruppi di questo genere, e cioè complessi di motore, innesto a frizione e cambi servoassistiti, richiedono un ingombro in altezza che non supera il diametro del volano motore. È quindi molto probabile che senza particolari disposizioni, si possa conseguire un sostanziale abbassamento del piano di carico.

Il problema oggi più scottante è quello della frenatura. I freni attuali sono largamente sufficienti per quanto concerne i valori di decelerazione richiesti e regolarità di funzionamento. Sono invece deficienti per quanto concerne la durata ed il servizio.

Visto il successo con il quale, nel campo delle autovetture, si sono affermati i freni a disco, è naturale che da parte degli esercenti venga richiesta l'adozione di tale tipo di freni anche per gli autobus urbani. Se si pensa che l'energia da dissipare ad ogni frenata di un autobus pesante 16 t a partire da 43 km/h (12 m/s) è niente meno che 117,5 t.m., si è portati a concludere che tale estensione non possa essere considerata immediata. Nello stesso tempo, dovranno essere risolti i problemi relativi al surriscaldamento dei talloni dei pneumatici causato dagli attuali freni a tamburo. Ciò potrà condurre a sistemazioni diverse delle raggere dei cerchi.

Non è detto inoltre che il meccanismo di riduzione fra la trasmissione longitudinale e le ruote debba continuare ad essere sistemato come massa non sospesa. Pertanto è da attendersi, in un futuro non molto distante, qualche tipo di trasmissione assai rivoluzionario, poiché il ponte ad "U", a parte le possibilità di abbassamento del corridoio, non risulta sensibilmente superiore nel pratico impiego, soprattutto per quanto concerne la sistemazione dei freni, al ponte convenzionale.

Infine, sarà possibile ottenere che l'altezza interna richiesta per i veicoli ad 1 piano sia alquanto diminuita, sia pure a un valore ancora sensibilmente superiore a quella accettato per il primo piano del veicolo a due piani? Se sì, quanto più robusti e belli risulteranno i nuovi veicoli!

FERRUCCIO BERNABÒ

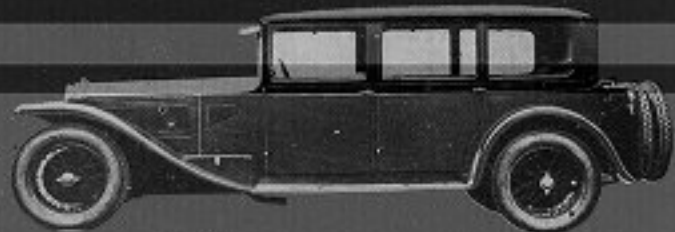
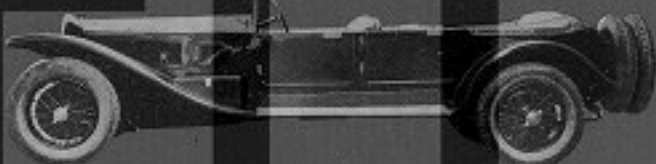
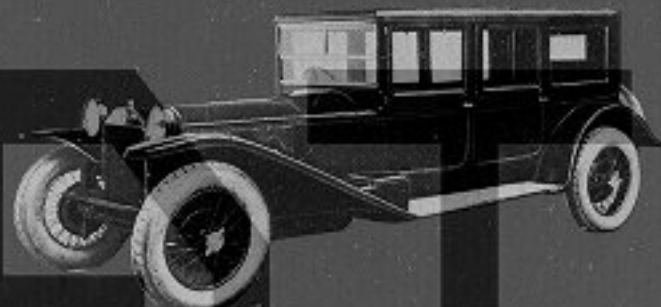
LA STORIA DELLA LANCIA



LA LAMBDA

La costituzione della Casa, nel 1906, gli anni fino al 1913 e quindi la "Grande Guerra" e sino al 1921, questi i periodi che hanno formato oggetto delle tre puntate precedenti di questa storia della Lancia. Quindici anni di intensa attività e di luminose affermazioni tecniche e commerciali. Dalle esperienze di questo periodo e dalla raggiunta piena maturità industriale della Casa, nasceva il capolavoro di Vincenzo Lancia, la vettura a cui è dedicato questo capitolo: la LAMBDA.

La Lambda è universalmente considerata il capolavoro di Vincenzo Lancia, la sintesi perfetta delle idealità tecniche, della passione, della genialità innovatrice di un uomo ormai giunto alla piena maturità di industriale e di organizzatore. Anche dopo la Lambda, sono usciti dagli stabilimenti di via Monginevro modelli rivoluzionari, enormemente avanzati sulle concezioni tecnico-costruttive correnti, eppure è giusto parlare della Lambda



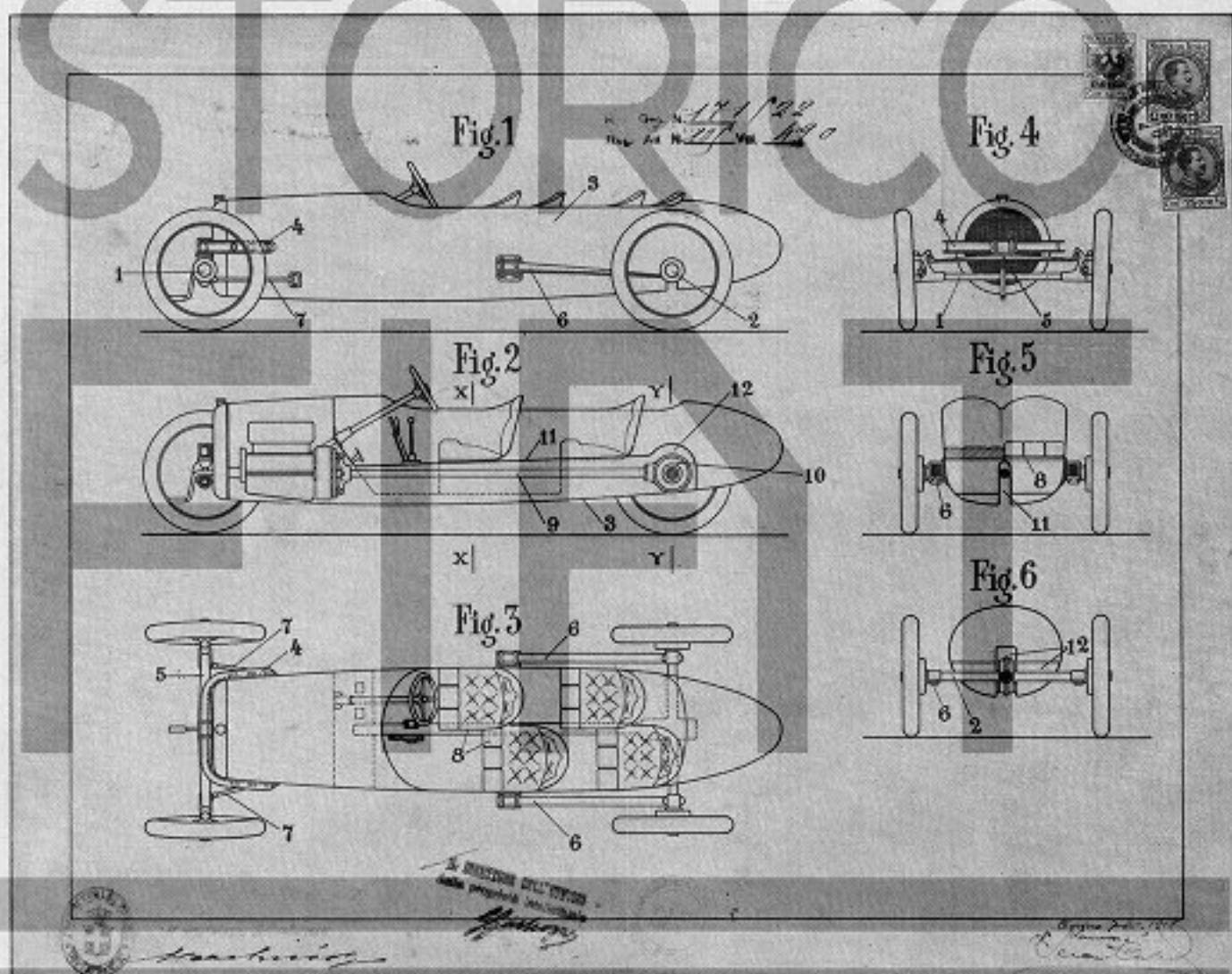
come del capolavoro di Lancia proprio perché sbocciata in un periodo in cui l'automobile doveva ancora acquistare la sua fisionomia definitiva, perché le idee messe in atto su quella straordinaria vettura dovevano rivelarsi qualcosa di profetico, schiudendo orizzonti impensati al divenire del disegno automobilistico.

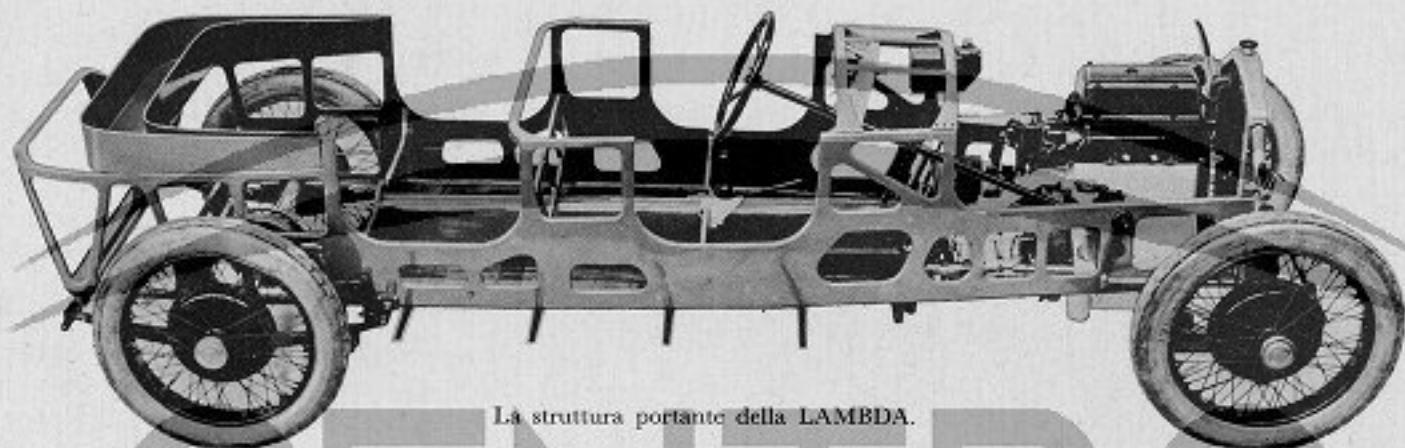
La nascita ufficiale della Lambda risale al 1922, con la presentazione ai Saloni di Parigi e di Londra, nell'ottobre di quell'anno. Ma la sua gestazione progettuale risale molto più indietro; in un certo senso, anzi, a un periodo in cui la Lambda doveva essere ancora immaginata.

Vincenzo Lancia aveva come abito mentale l'istinto alla riflessione, anche fuori del suo mondo di lavoro, su tutti i fenomeni e gli aspetti di quello che gli si parava davanti, naturalmente con frequenti accostamenti alla ragione della sua vita: l'automobile. Un giorno, subito dopo la guerra, durante un viaggio in mare si era vivamente interessato alla struttura della nave in relazione alle forti pressioni sostenute, e gli era balenata in testa

l'idea di trasferire analoga tecnica al veicolo, allora costruito ancora con i vecchi concetti della vettura a cavalli, cioè con telaio che sopportava da solo ogni sollecitazione. Ci ripenserà a lungo, e l'idea doveva diventare una delle concezioni fondamentali della Lambda, prima vettura al mondo con "struttura portante".

In parte anche al caso, e al profondo spirito di osservazione dell'Uomo, si deve la seconda grande innovazione della Lambda: la sospensione a ruote anteriori indipendenti. L'episodio fu rievocato un giorno dallo stesso *monsignore* Lancia all'amico fraterno barone Paolo Mazzonis. Qualche anno prima, un sabato pomeriggio, viaggiando al volante di una "Kappa" sulle strade del vercellese, alla volta della natia Fobello per trascorrere una giornata di pace nella casa paterna — la "Montà" —, l'orribile fondo sconnesso faceva sobbalzare la macchina in modo tale che a un certo momento si ruppe una balestra anteriore, e per poco la "Kappa" non volò fuori strada. Siccome Lancia aveva accanto a sé la madre, l'incidente lo im-





La struttura portante della LAMBDA.

pressionò molto, e da quel momento cominciò a pensare alla necessità di fare qualcosa che rendesse le auto più stabili e sicure. Le ruote indipendenti della Lambda ebbero genesi quel giorno. Ma le origini della Lambda rischierebbero di svaporare nella nebbia di lontani ricordi — quasi tra storia e leggenda — se non fosse per la memoria di quelli che ebbero la rara ventura di collaborare con Vincenzo Lancia nella progettazione della vettura famosa. Raccogliendo con pazienza il ma-

teriale necessario a questa traccia storica sulla vita della Lancia, domandando a destra e a manca, scartabellando vecchie riviste e documenti d'archivio, abbiamo avuto l'insperata fortuna di trovare nel cav. Battista Falchetto — che tuttora dà alla Lancia un'attività ricca di ineguagliabile esperienza — un'autentica miniera di ricordi. C'è di più. Falchetto ha rinvenuto tra le sue carte un libretto di appunti risalenti appunto all'epoca dello studio della Lambda, le cui pagine costi-

Reg. Ind. N. *76*
RENO D'ITALIA
MINISTERO PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO E IL LAVORO
UFFICIO DELLA PROPRIETÀ INDUSTRIALE

Attestato di Privativa Industriale
(Legge del 20.03.1889, n. 2750)

Al N. *100* del Registro degli Inventari è stato iscritto
la domanda depositata, nel documento depositato dalla legge del 20.03.1889, nel giorno *18* del mese di *Marzo* 1919
che era *M. D'Alba Lancia & C.*
residente a *Corino*
per ottenere una privativa industriale per l'invenzione designata nel titolo:
Veicolo automobile.

La privativa ha la durata di anni *15* a decorrere dal *18* del mese di *Marzo* 1919.
A nessuno è vietato non garantire che il titolo abbia i caratteri richiesti dalla legge
avente la privativa sia iscritta nel registro, e come indicata nella stessa privativa del
registro e della durata di anni *15*
Roma, li *18* Maggio 1919.

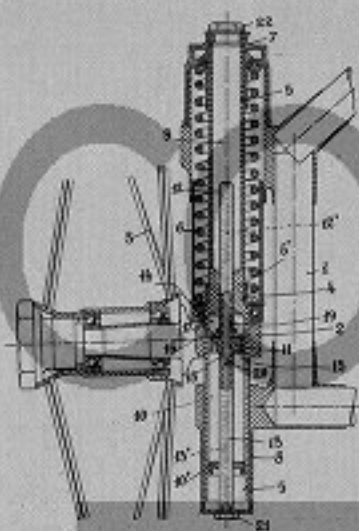
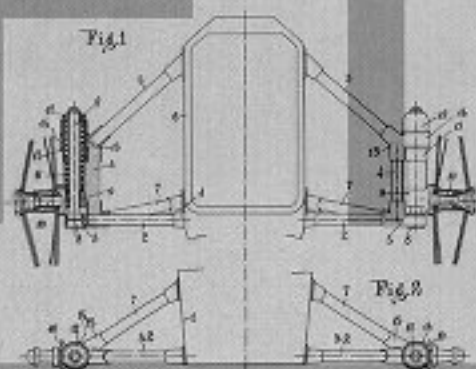
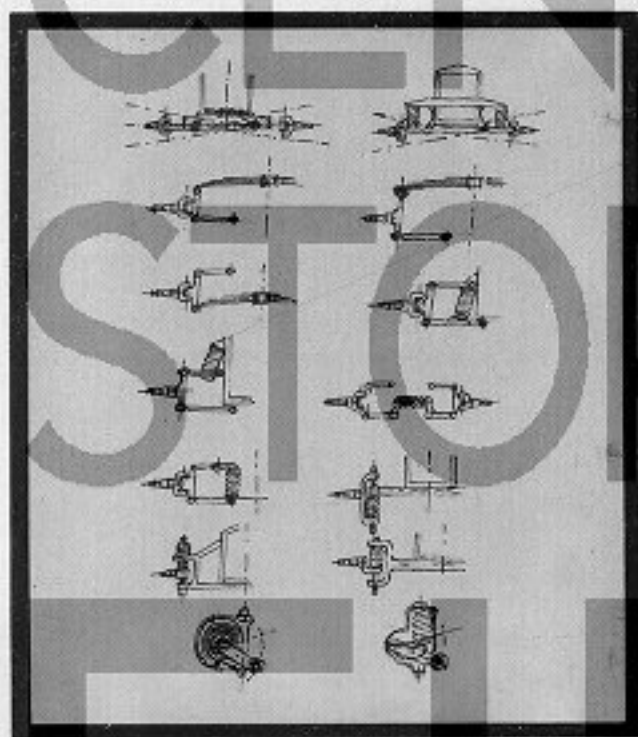
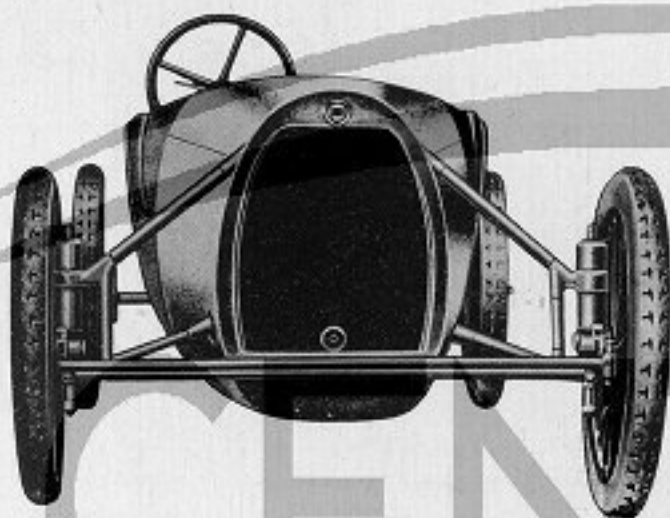
IL DIRETTORE
[Firma]

Reg. Ind. N. *12172*
Reg. AZ. N. *111/VI* 1919

DESCRIZIONE
del trovato iscritto per titolo:
Veicolo automobile.

La presente invenzione ha per oggetto un tipo di vettura automobile in cui il telaio è soppresso ed il collegamento fra il ponte posteriore e l'assale anteriore è costituito da un giunto rigido il quale compie la stessa funzione della carrozzeria nelle solite automobili. L'invenzione comprende pure una forma particolare di tale giunto che permette di abbassarlo al di sotto del piano nel quale poggiano gli assi delle ruote e che nello stesso tempo gli conferisce una maggior robustezza. Nell'unità disegno è rappresentato a titolo di esempio una forma di esecuzione dell'invenzione e fig. 1 ne è l'elevezione laterale, fig. 2 ne è la sezione longitudinale, e fig. 3 la pianta, fig. 4 è la vista anteriore, fig. 5 la sezione trasversale secondo I-I della fig. 3, e fig. 6 la sezione trasversale secondo II-II della fig. 3. Come si vede da tali figure fra l'assale anteriore 1 ed il ponte posteriore 2 è sospeso un giunto rigido 3, fatto preferibilmente in lamiera di acciaio inossidabile, il quale costituisce al tempo stesso il telaio del veicolo ed il corpo della sua carrozzeria. Il collegamento elastico del ponte 3 agli assi è stabilito mediante molla, per esempio come nell'esempio

28 marzo 1919 - Il brevetto della prima scocca portante "vettura automobile in cui il telaio è soppresso".



Quattro storici documenti sulla sospensione anteriore indipendente della LAMBDA. In alto, il prototipo della vettura, la cui sezione frontale a ferro di cavallo era caratterizzata dalla forma del radiatore. Sopra, a sinistra, una pagina del prezioso libretto di appunti conservato dal Cav. Battista Falchetto, già allora collaboratore tecnico di Vincenzo Lancia: vi sono riprodotti i quattordici schizzi dello stesso Falchetto per lo studio preliminare della sospensione anteriore (quello prescelto da Lancia è il sesto della prima colonna). Sotto, il disegno accompagnante il relativo brevetto in data 17 dicembre 1921. Sopra, a destra, un altro brevetto (del 23 febbraio 1923) sullo speciale ammortizzatore a liquido, che integrava la caratteristica sospensione a ruote indipendenti della LAMBDA. Nella pagina di fronte: in una delle prime uscite la LAMBDA sulla strada del Moncenisio, fotografata dallo stesso Vincenzo Lancia.

tuiscono una preziosa fonte di informazioni e di aneddoti. Il cav. Falchetto era entrato nell'Ufficio Tecnico Lancia (di cui a quell'epoca era direttore il signor Zeppegno) al principio del 1921, proprio quando Vincenzo Lancia stava elaborando l'idea di una nuova rivoluzionaria vettura.

Ma lasciamo la parola agli appunti di Falchetto. «Il 15 marzo, il signor Lancia tiene una riunione annunciandoci essere suo desiderio intraprendere gli studi di una macchina che sopportasse gli organi meccanici senza ricorrere al classico telaio. Si è parlato dello scafo delle navi come di un possibile modello di massima. Il signor Lancia espone anche la sua idea di sostituire all'assale rigido anteriore una sospensione tale da rendere indipendenti le due ruote nel loro movimento elastico. «L'idea mi entusiasma — annota Falchetto — e passo l'intera notte a schizzare vari tipi di sospensione (14, per l'esattezza), partendo dalla scomposizione del solito assale e relativa balestra. Dopo un esame minuzioso, il signor Lancia sceglie quella che a suo avviso offre le maggiori garanzie di tenuta di strada, precisione di guida e sicurezza nel caso di rottura di una molla. Inoltre il progetto di massima prescelto per uno studio approfondito, è quello che più si confà per il suo fissaggio alla struttura della carrozzeria portante. A proposito di questa, Lancia intuisce che con una sospensione indipendente una struttura del genere sarà maggiormente sollecitata e occorrerà quindi rinforzarla con qualche parte scatolata. Nasce così l'idea di prolungare la parte posteriore della vettura con una coda affusolata avente la funzione di una scatola chiusa resistente alla torsione, e al tempo stesso di vano per i bagagli...».

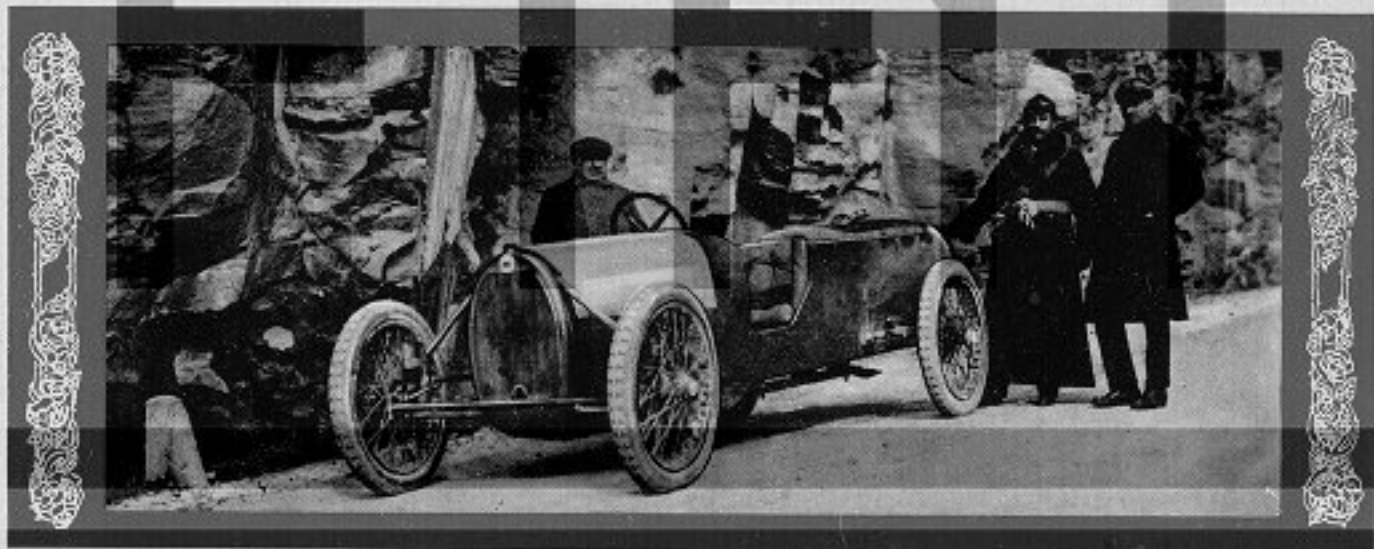
I nuovi concetti si precisano; in mancanza di esperienza si procede con il calcolo e con l'ardita originalità delle varie soluzioni che per settimane tengono impegnati tutti i disegnatori e i tecnici della fabbrica. Ogni mattino Lancia tiene rap-

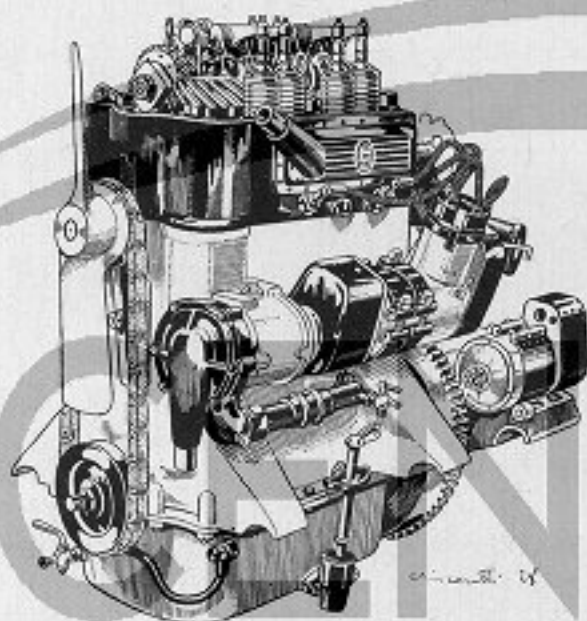
porto, esamina, discute, suggerisce, schizza su un blocco di carta che non abbandona mai (di notte, lo tiene sul tavolino accanto al letto, talvolta ferma sulla carta i pensieri che non lo lasciano dormire); è un grande animatore, e le idee non dormono certo in fondo ai cassetti. La Lambda prende forma: Rocco e Cantarini realizzano il motore (un quattro cilindri a V stretto, di 2120 cmc, ad elevato numero di giri: 3250. Una follia, per quei tempi). E il capo del reparto esperienze, Scacchi, lo mette a punto.

Intanto prosegue il progetto generale della vettura, che a poco a poco prende forma concreta in ogni dettaglio. La scocca a guscio che aveva, in sezione frontale, l'aspetto di una carena di nave con fondo piatto, rivela l'origine della sua ispirazione, e assai caratteristica appariva la forma del radiatore a ferro di cavallo, collegata con il geniale trapezio delle sospensioni.

Il 1° settembre 1921 il prototipo della Lambda è pronto. Lo stesso Vincenzo Lancia esce in prova, con accanto il fedele "Vigin" Gismondi: esattamente come quattordici anni prima, quando era uscita dalla piccola officina di via Ormea la Lancia numero uno. «Il signor Lancia ha festeggiato l'avvenimento — è scritto negli appunti di Falchetto — con un pranzo al ristorante "Giacònera", presso Condove. Eravamo in undici: Lancia, Fogolin, Ping. Gracco, Zeppegno, Zorzoli, Scacchi, i due fratelli Bocca, Pallavicini, Gismondi e io. Dopo il pranzo si giocò a bocce: il Sig. Lancia, in coppia con me, ha perduto, e se l'è presa a male...».

Il prototipo della Lambda, in considerazione della sua leggerezza (pesava appena 700 chilogrammi), era privo di differenziale, pur essendo stato approntato anche un ponte classico, che venne successivamente montato. Ed aveva soltanto i freni





Il blocco motore della LAMBDA: compatto e di ridottissimo ingombro longitudinale grazie alla disposizione dei cilindri a V stretto, passò dai 2170 cmc della 1ª serie ai 2570 dell'8ª serie, che qui riportiamo da un catalogo disegnato dalla penna di Carlo Biscaretti di Ruffia.

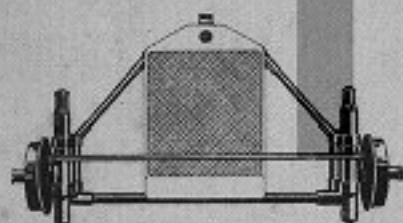
Qui sotto una pagina d'epoca edita in Francia quale illustrazione delle caratteristiche della LANCIA-LAMBDA.

La vitesse d'un "Avion",
le confort d'un "Pull-
man", voilà les caracté-
ristiques de la Lancia.

Sortie comme un joyau dans
les usines où elle a été créée,
elle est la fois un chef-d'œuvre
de la mécanique et de l'art.

Souple, silencieuse et puissante,
invincible dans les cités les plus
dures, d'une résistance à toutes
épreuves, ses muscles d'acier
obéissent instantanément au
moindre caprice du conducteur.

C'est par excellence la voiture
qui classe dans le monde entier,
celui qui la possède.



AUTOMOBILES LANCIA

23, AVENUE DU ROULE, NEUILLY-SUR-SEINE
TÉLÉPHONE : WAGRAM 06-61

sulle ruote posteriori. Durante le prime prove, Vincenzo Lancia e i suoi collaboratori ebbero immediata la sensazione di quello che la Lambda sarebbe diventata per antonomasia: una macchina splendidamente sospesa, stabile, maneggevole, sicura. E intanto "cresceva" attraverso un diuturno lavoro di messa a punto e di modifiche, la più importante delle quali riguardò l'applicazione dei freni anche alle ruote anteriori, che fu operazione parecchio delicata, dovendosi risolvere i problemi dei rinvii in relazione all'angolo di sterzata delle ruote e all'elasticità dei cavi di comando. Ma la messa a punto più laboriosa fu, ovviamente, quella della sospensione. Dato il sistema scelto, a "cannocchiale", la corsa di andata e ritorno risultava vincolata, e quindi si rese necessario montare inizialmente dei paracolpi di fondo corsa, che si rivelarono però insufficienti. Si pose pertanto il problema degli ammortizzatori, che allora erano unicamente del tipo ad attrito tra le parti in movimento, quindi inapplicabili al sistema di sospensione della Lambda. Venne quindi studiato un tipo di ammortizzatore idraulico utilizzando la cavità della guida inferiore dell'asta della sospensione, integrando il tutto con acconce valvole; e in seguito modificato realizzando l'asta di cui sopra con un tubo anziché a perno pieno, per cui il cilindro dell'ammortizzatore veniva ad essere concentrico alla molla di sospensione. Ma l'Ufficio Tecnico dovette lavorare a lungo prima di ottenere una soddisfacente tenuta dell'olio. Nacque così l'ammortizzatore incorporato, un'altra delle innumeri novità proposte dalla Lambda.

Come si è accennato, la prima Lambda di esperienze era stata disegnata con forme tondeggianti. Era costituita da un'ossatura metallica rivestita di lamiera, sufficientemente robusta e rigida per sopportare gli organi meccanici. Le fiancate erano collegate da traverse, alcune delle quali servivano da sostegno per i sedili; inoltre sul pavimento era ricavato una specie di canale rovesciato, o tunnel, entro il quale correva l'albero di trasmissione ed il comando del cambio di velocità, la relativa scatola essendo sistemata sotto il cofano, dato il ridotto ingombro longitudinale del motore. Il tunnel era nato in conseguenza dell'abbassamento del piano del pavimento, ed è a sua volta un'innovazione apportata dalla Lambda.

Il 1922, mentre la Lancia continuava a costruire e vendere la "Triappa", vide l'Ufficio Tecnico e il Reparto Esperienze duramente impegnati nella definitiva messa a punto della Lambda, che aveva frattanto cambiato volto assumendo una forma frontale più squadrata, e di cui l'incontentabile

Lancia cominciava ad essere veramente soddisfatto. Finalmente, nel novembre di quell'anno, la prima vettura in edizione definitiva affrontò il giudizio del pubblico ai Saloni di Parigi e di Londra. La linea bassa, slanciata della Lambda, così dissimile dalle tozze carrozzerie dell'epoca, sorprese dapprima e poi affascino gli automobilisti, mentre i tecnici, pur ammirando la bellezza di disegno delle soluzioni tecniche, non nascosero la loro perplessità sulla resistenza di una sospensione così rivoluzionaria e di una carrozzeria — orrore! — senza telaio.

Comunque, con istintivo buon senso, la clientela non tardava ad accostarsi alla Lambda, che a partire dal 1923, e ininterrottamente fino a tutto il 1930, conobbe su tutti i mercati del mondo un successo entusiastico. In quegli otto anni furono costruite altrettante serie di Lambda, con successive modifiche che perfezionarono, senza posa estetica e parti meccaniche. Nella 3ª serie il motore fu aumentato dagli originari 2170 cmc a 2370, che dalla 5ª serie in poi divennero 2570 cmc. Contemporaneamente la potenza salì da 49 a 59 e infine a 69 CV. La Lambda 1ª serie raggiungeva già i 115 orari, l'8ª i 125.

Complessivamente, ne furono costruiti 13 mila esemplari. Qualcuna circola tuttora, e sono ricercatissime dai cultori di auto storiche. Nei Musei dell'automobile, le Lambda costituiscono pezzi preziosi, oggetto di attonita ammirazione da parte di chi sa scorgere in esse la pura bellezza del disegno tecnico, e quelle caratteristiche innovatrici che ne fecero una delle tappe fondamentali della costruzione automobilistica.

Vettura da turismo con qualità sportive, la Lambda per poco non vinse la Mille Miglia del 1928 (nonostante la nota avversione di Lancia per le competizioni sportive, una volta abbandonata la gloriosa carriera di corridore), guidata da Luigi Gismondi, che a soli 300 chilometri dal traguardo di Brescia era secondo assoluto — su una vettura di serie a quattro posti! — dietro a Campari, al volante di una potente Alfa Romeo sovralimentata, e che ancora doveva fermarsi per l'ultimo rifornimento. Un banale incidente doveva però arrestare poco dopo il bravo Gismondi. Questa è stata l'epopea della Lancia Lambda, una macchina che della genialità di Vincenzo Lancia ha costituito la realizzazione più significativa: prima automobile al mondo a struttura portante, prima automobile al mondo con sospensione a ruote indipendenti, e il motore veloce a V stretto e tante altre innovazioni sostanziali o di dettaglio consegnate al progresso.



ELEGANZA NELLE "VESTIZIONI"

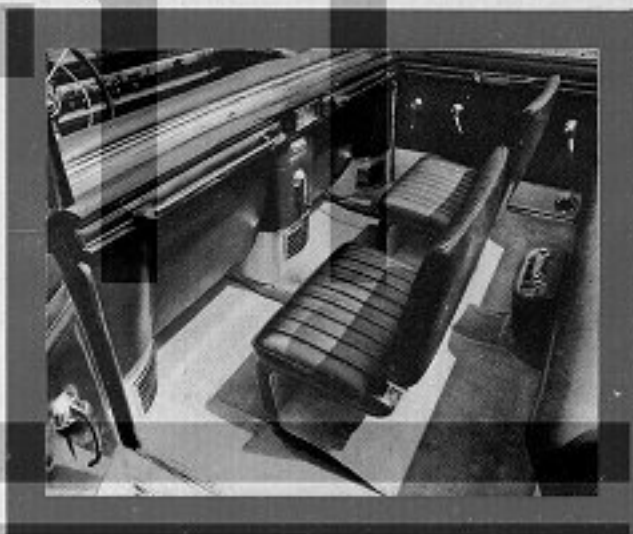
Giardino di Boboli - Firenze, 20 e 21 maggio - al concorso di eleganza, le più belle vetture LANCIA, vestite da Pininfarina, Touring, Zagato e Boneschi, e le più belle indossatrici vestite da Yella Bellenghi.



LA REGINA SULLA FLAMINIA



ELISABETTA D'INGHILTERRA CON IL PRESIDENTE GRONCHI ATTRAVERSA ROMA SULLA SPECIALE FLAMINIA 335 "I". L'AUGUSTA OSPITE SI È VISIBILMENTE INTERESSATA ALLE FINITURE ED APPARECCHIATURE STUDIATE DALLA LANCIA E DA PININFARINA PER QUESTA VETTURA OGGI IN SERVIZIO DI ALTA RAPPRESENTANZA AL QUIRINALE.





ACROPOLI

(fra sogno e realtà)

Non ricordo chi abbia scritto che la Grecia è Atene e Atene è l'Acropoli; mi pare Chateaubriand.

Mai asserzione fu più giusta, specie per quel che riguarda la seconda parte; si può discutere se Atene rappresenti la Grecia, perché se è vero che in Atene vi sono due milioni di persone sui nove milioni che compongono la popolazione dell'Ellade, bisogna anche ricordare che a Micene campeggiano nella loro stupenda nudità, con i loro secoli di tradizioni e di gloria, la porta dei leoni e le tombe degli Atridi, che ad Olimpia sono ancora in piedi i resti di quel che fu il tempio di Giove, e che nel museo tre o quattro sculture, tra le tante, stanno a dimostrare che l'arte della statuaria non raggiungerà mai più le vette alle quali arrivò nel V secolo a. C. E non parlerò di Delo, e del tempio di Apollo; di Delfi, di Epidauro, e delle coste meridionali dell'Eubea, sotto le quali *navigarono* infiniti *naviganti*, e più di uno sentì, come Foscolo, passare nell'aria gli eroici fantasmi che popolano e popolarono sempre, più che la storia della Grecia, la storia dell'umanità.

Atene, però, senza dubbio, è l'Acropoli; e, aggiungerei, l'Acropoli è il Partenone.

In una febbre di rinnovamento, Atene crea piazze, corsi, strade; ma il suo cuore è lì, nel centro della città, intorno a quel breve monticello sul quale, nel V secolo a. C., i cittadini costruirono la straordinaria raccolta di templi, che fanno quasi da corona, da vassalli quasi al tempio maggiore del mondo pagano di tutti i secoli: il Partenone.

Il Partenone è più che un tempio, il Partenone è il dio stesso. Chi lo ha costruito si rendeva conto dell'infinita suggestione che l'enorme e stupendo edificio, proporzionato nella sua mole, elegante nella sua forza, adorno nella sua nudità, avrebbe suscitato in chi lo guardava nelle diverse ore del giorno? Perché non basta dire «lo ho visto il Partenone». Il Partenone, e con esso l'Acropoli, vanno visti e rivisti nelle diverse ore della giornata perché quel mirabile marmo dorato che nel vicino monte Pentelico scavarono gli Ateniesi per costruire il loro tempio, cambia di colore (stavo per scrivere: di espressione), reagendo in maniera sempre diversa alla carezza del sole. Quasi roseo di mattino, diventa di un bianco accecante a mezzogiorno, e la sera è biondo, biondo come il mantello di un leone; e a un leone si pensa, a un leone in riposo e in maestà, guardando il tempio dai piedi dell'Acropoli.

È questa una bellezza semplice e vera, una bellezza intensa, una bellezza chiara e stupenda, che si impone a chi guarda solo con gli occhi, ed a chi guarda anche col cuore e con la mente.

Vi sono e vi saranno sempre persone che arrivano alle falde dell'Acropoli ignorando tutto della grecità; però anche a questi



ALESSANDRO CUTOLO
dotto, brillante studioso di scienze storiche e umanistiche, ha scritto per la «Rivista Lancia» questo bozzetto sull'Acropoli di Atene vista sotto un profilo nuovo e affascinante, lontano dagli schemi convenzionali.



sprovveduti quelle meravigliose rovine parleranno. Anche al loro animo rozzo ed ineducato, sapranno imporre la loro nobiltà che nasce da un *quid* indefinibile per essi; per essi, ho detto, ma non per coloro i quali sentono i paesaggi come uno stato d'animo e sanno guardare, facendosi suggerire dalla mente tutti i ricordi che la mente appunto conserva sin dai lontani tempi in cui, fanciulli ancora, ci avvicinammo al grande mistero del mondo classico. Guai al giorno in cui questi ruderi non diranno più niente all'umanità! Lo prevede Ernesto Renan che scrisse la sua meravigliosa *Preghiera sull'Acropoli*: «...Un immenso fiume d'oblio ci trascina un in gorgo senza nome... i sogni di tutti i saggi racchiudono una parte di verità. Tutto, quaggiù, non è che simbolo e sogno; gli dèi passano, come gli uomini; e non sarebbe bene che fossero eterni. La fede che si è avuta non dev'essere mai una catena: ci si sente affrancati da essa, quando la si è accuratamente avvolta nel lenzuolo di porpora dove dormono gli dèi morti».

Né il miracolo dell'Acropoli e del Partenone si dilegua con il dileguarsi del giorno. Vi sono le notti, le notti di luna piena, nelle quali una luce argentea e blandissima inonda le rovine ed eccita i sogni.

In quella eternità d'arte divina riaffiorano tutte le creature immense che passeggiarono tra quei colonnati, che si soffermarono nel tempio della Vittoria senz'ali, che si appoggiarono alle maestose cariatidi dell'Heretteion, che salirono e discesero i Propilei, che colsero un ramicello d'olivo sulla pianta che verdeggiava eterna. Neppure San Paolo si sottrasse al fascino del Partenone e dal Partenone disse alle genti che veneravano, tra gli altri, il "Dio ignoto", che quel Dio esisteva ed egli ne era l'apostolo. L'effusa essenza di abbandono dei marmi, delle colonne, domina i silenzi della grande notte e pare che sorga dalle pietre per volere di un dio, un mondo non morto, ma che va errando nei secoli per gli eterni silenzi.

Un poeta, tanto fine quanto poco conosciuto, Averardo Arrigo, ha scritto in un carme, tuttora inedito:

*Il sol morente con la luce cade,
dal Saronico golfo a Salamina,*

*e l'Acropoli, cinta da catene,
in quell'eternità d'Arte divina,
passi non dà di gente a le sue strade.
Ma, dalla roccia a l'Areopago, dove
il Santo mandò il monito in sermone,
s'ammanta la città fatta da Ictino,
da Pericle e Callicrate, a destino*



della bellezza; e l'anime fa prone
sui volti e i marmi da cui luce move.
Move, l'effusa essenza d'abbandono,
dai marmi e le colonne, e a poco a poco
sopra i silenzi la gran notte viene;
e forme di miracoli trattiene,
prima che l'astro si sia estinto al foco
del viatico al crepuscolo, e al suo dono.

Pare che sorga, dalle pietre intorno,
dal buio luce, per voler d'un dio
un morto mondo pei silenzi errando.

Dai marmi del Pentelico, il grigiore,
fuso di forme labili, racchiuse
nei solchi al giorno tepido sereno,
diventa luce d'aria sul terreno
d'Atene al mondo, donde si diffuse
per gloria d'Arte e civiltà d'amore.

Senso di vaghe, nebulose cose
appena del crepuscolo è la luce,
poi, più severi e ristagliati i piani
primi ai profili, più vitali, immani,
su sfondi dove il sogno si conduce
per vie donde il mistero si nasconde.

Illimitata la bellezza sorge
ancora dalla terra, donde mani
della tua gente un dì l'ha seppellita
dai resti di rovina, e s'è vestita
nel tramonto di luce, e suoni arcani
cui anima mortal l'orecchio porge.
Miracol di quiete, fra brutture
d'irose lotte, sul tuo sacro colle
l'anima piega a venerar l'incanto.

Una breve, disadorna casa moderna che, fortunatamente, per il gusto squisito di chi la costrui non vuole né imitare l'antico, né tanto meno gareggiare con esso, racchiude il museo dell'Acropoli: venerando museo, raccolta ineguagliabile di esemplari di purezza estrema.

Teste di cavalli, tori di eroi, leoni in caccia, frammenti di guerrieri in armi, teste di tori e, dominanti nella loro leggiadria eterea, le squisite fanciulle che la grazia di un artista ignoto (il fascino dell'ignoto ha più forza della precisione di un nome) popolano quelle stanze. Sorridono di un sorriso appena accen-



CENTRO

STORICO

FIAT





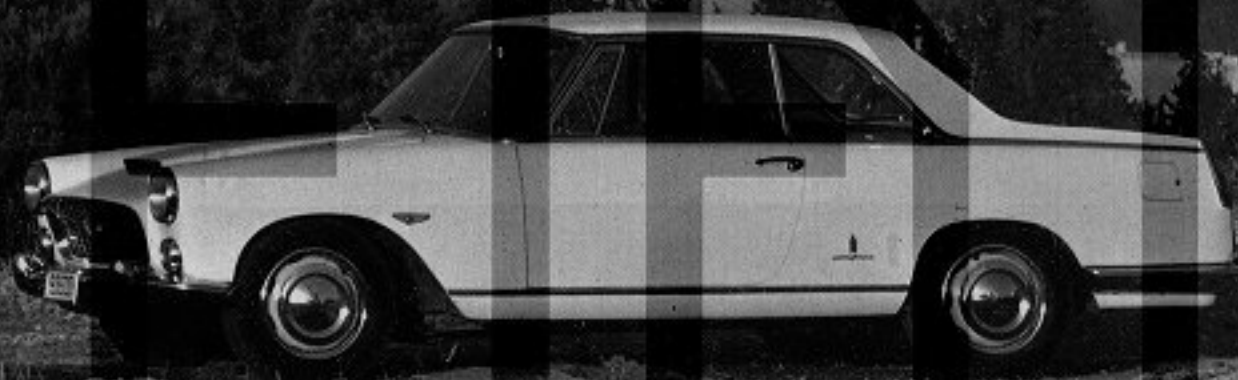
CENTRO

STOP

FIFT



CENTRO STORICO





nato e pur tanto malioso, lo stesso sorriso per cui va celebrata la leonardesca *Gioconda*, le fanciulle ateniesi dell'viii, vii secolo a. C. che lo statuario fermò nel marmo, adornò di delicate vesti, un di policrome. E i loro capelli agghindò in trecce vezzose, e sulla testa pose loro un diadema, e bracciali alle braccia e alle caviglie, e collane sul collo sottile, e orecchini al lobo delle piccole orecchie così ben modellate. Sono in circolo, le fanciulle ateniesi, quasi vogliano circondare chi le ammira nella loro vastissima e pura bellezza. Chi abbia fantasia le porta fuori dal chiuso del museo, all'aria di Atene, e colloca anche loro sotto quel cielo greco di un azzurro che solo la Grecia possiede. E anche il sole non è né il sole africano, che ti acceca nella sua violenza, né il freddo sole dei paesi nordici, e non è neppure il celebrato sole d'Italia, di Spagna, di Francia. È un sole veramente d'oro, veramente giallo; e le grandiose rovine greche debbono molto a tale eccezionale luminosità che Iddio ha steso sui monumenti dell'Ellade.

In questo illustre museo un archeologo che dominò il mondo antico, Adolfo Furtwängler, il maggiore degli archeologi tedeschi dopo Winckelmann, ha ricostruito il Partenone quale esso era, con la sua selva di dèi ammassati sul frontone, con le sue metope bellissime tutte al loro posto, come se i secoli non fossero passati, e l'avidità stolta degli uomini non avesse rinchiuso in musei ultramarini, per godimento di pochi, quando era stato creato per l'adorazione di molti.

Però (mi si perdoni l'eresia) io lo preferisco così, il Partenone, tra una massa di tronchi di colonne, tra frantumi di statue e di architravi, con qualche rara scultura ancora superstite, dopo l'usura dei tempi e il vandalismo degli uomini; perché le rovine eccitano il sogno e la fantasia, molto più dell'integra realtà.

E se, discendendo dall'Acropoli, sulla quale un giorno Socrate parlò a Platone, dalla quale Pericle dominò le coscienze e le volontà dei suoi concittadini, l'Acropoli che conobbe il passo di Sofocle e di Euripide, ed echeggiò l'eco delle risate che venivano dal vicino teatro dove Aristofane rappresentava le sue commedie, il cuore del visitatore è dominato da un sentimento che è parte ammirazione, parte rimpianto, ma soprattutto è timidezza rispettosa innanzi a tanta bellezza eterna ed a tanta storia aliante su quelle rovine, lo si deve appunto alla maestosa bellezza delle rovine, al fascino delle pietre cadute, a quel senso di eternità che danno i marmi del Pentelico gettati alla rinfusa intorno al Partenone, al Partenone stesso ridotto alle sue linee essenziali, di una bellezza direi ancora più perfetta perché non contaminata da aggiunte di sculture e da policromie di ornati.

ALESSANDRO CUTOLO

STRADA BIANCA

O

STRADA NERA

Il ministro dei Lavori Pubblici è più volte intervenuto a riunioni, convegni, dibattiti, per affermare decisamente che tra i molti problemi in attesa di una urgente soluzione, quello dell'ammodernamento delle strade statali, provinciali e comunali deve avere la precedenza assoluta.

Egli ha fondato questa sua convinzione non soltanto sui fattori economici che trasferiscono oggi alla strada gran parte del traffico merci e passeggeri una volta riservato alle ferrovie, ma soprattutto sul continuo aggravarsi degli incidenti, che conferiscono all'Italia un non invidiabile primato. Egli sa che il numero delle vite umane falciate sulla strada è quasi doppio di quello denunciato dalle statistiche ufficiali, essendo adottato un sistema di indagine per lo meno strano; sa che la nostra circolazione aumenta ogni anno di centinaia di migliaia di unità e tra pochi anni sarà praticamente raddoppiata; sa che la causa prima di tanti lutti, anche se solo parzialmente confessata, è l'insufficienza della rete stradale, in quanto essa "costringe" gli utenti a commettere pericolose infrazioni, senza le quali la loro marcia diverrebbe esasperantemente lenta e le anguste strade ancor più inadatte a contenere il traffico. Mentre i suoi predecessori hanno puntato quasi esclusivamente sulle grandi autostrade, consentendo la realizzazione di opere che il mondo intero ci invidia, ma che risolvono solo in minima parte il problema della circolazione generale e per nulla quella locale, l'attuale ministro dei Lavori Pubblici guarda soprattutto alla rete stradale ordinaria, ascolta attentamente il parere degli esperti e, da uomo lungimirante qual è, propende per la realizzazione di strade a "lunga tenuta", che costano di più inizialmente, ma che per anni ed anni non richiedono spese di manutenzione; propende, insomma, per le strade bianche, delle quali si continua a discutere senza alcun costrutto.

Se è difficile ottenere i mezzi finanziari necessari ad ammodernare la rete stradale ordinaria, in modo che essa sia in grado di smaltire convenientemente il traffico motorizzato per almeno i prossimi vent'anni, ancor più difficile è debellare l'avversione di coloro i quali detengono il monopolio delle strade nere; ma è insito in tutti il convincimento che il buon senso e la preveggenza del ministro prevarranno e che, final-

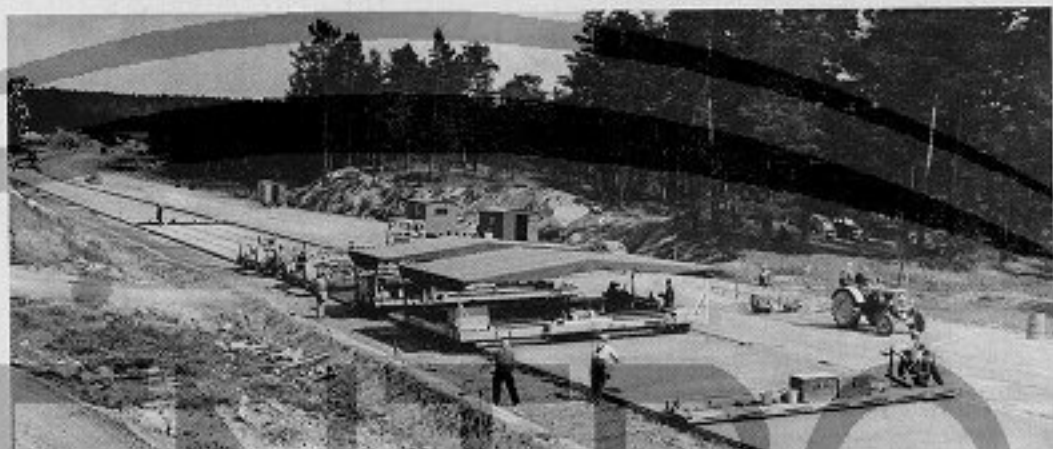
mente, qualcosa di buono e di duraturo si farà per queste nostre benedette strade.

Alcuni anni fa, a Roma, fu indetto un congresso internazionale delle strade in cemento, al quale parteciparono tecnici di tutto il mondo. Furono molti gli argomenti portati a favore delle strade in cemento; molti e convincenti, tanto che i sostenitori della tesi opposta dovettero arrampicarsi sui vetri — e compirono clamorosi scivoloni — per tentare di contro-battere le asserzioni dei più illustri tecnici, finendo con il trincerarsi dietro la squallida barricata del maggior costo, che naturalmente fece presa sulla miopia di molti politici.

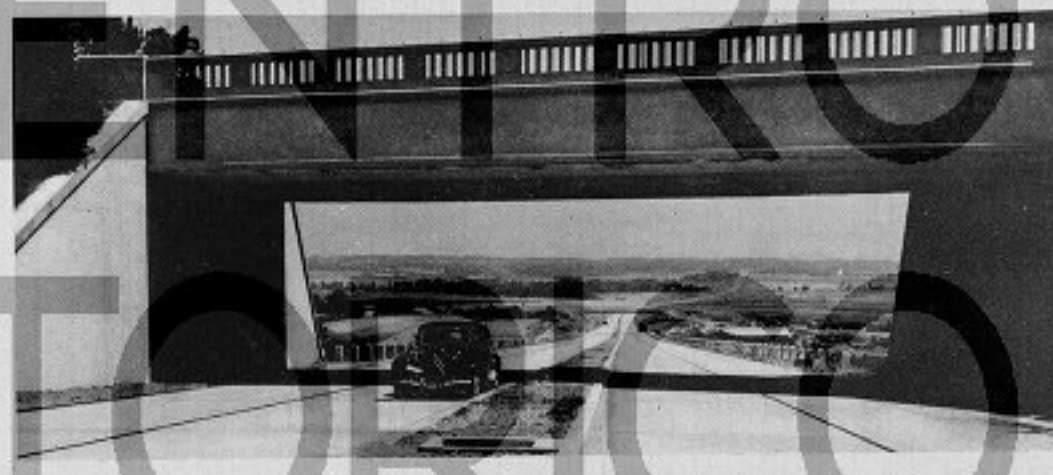
Ma il pubblico non si lasciò incantare: di fronte ai pregi incontestabili delle strade in cemento — durata, sicurezza di marcia notturna e diurna, manutenzione pressoché inesistente, rotolamento migliore, e conseguente minor consumo di carburante e di pneumatici; resistenza massima agli agenti atmosferici e via dicendo — fece subito propria la tesi discussa al congresso, e da allora, ogni qualvolta si parla di strade — e se ne parla quasi ogni giorno — sono milioni coloro i quali affermano: « Anche se costano di più, facciamo queste benedette strade in modo che durino il più a lungo possibile; che su di esse si possa correre tranquilli e sicuri; che si finisca una buona volta per sempre col dover affrontare pavimentazioni da tracciato di guerra. Paghiamo, per circolare, tasse esorbitanti che superano i 700 miliardi annui; se ne spenda la maggior parte per costruire strade migliori e più durature. Siamo stanchi di veder sprecare il danaro in rabberciamenti di strade insufficienti o nella costruzione di strade nate insufficienti e di assai precaria durata. Continuando di questo passo, il problema delle strade non solo non giungerà mai ad una soluzione, ma peggiorerà di anno in anno, ed il triste primato che oggi deteniamo assumerà proporzioni sempre più allarmanti, fino a che solo alcuni incoscienti si azzarderanno ad affrontare un viaggio per strada e l'economia nazionale subirà una grave crisi, dalla quale difficilmente potremo uscire ». Questo è il pensiero di milioni di utenti. Il ministro dei Lavori Pubblici in carica lo condivide pienamente; auguriamoci ch'egli riesca a convincere i più restii, sui quali ricade la responsabilità dei troppi incidenti.

MAURO JANNI

Una moderna macchina di gettata in funzione durante la costruzione di un'autostrada in cemento nel Nord-Europa.



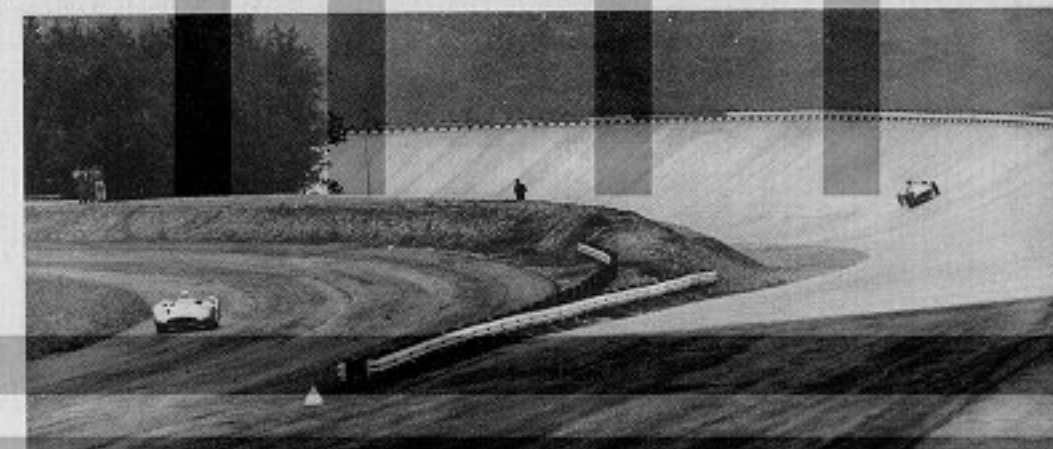
L'autostrada francese a doppia corsia che da Parigi va verso ovest; anche qui la strada bianca è stata preferita.



Suggestiva visione dell'autostrada germanica, costruita nel 1957, che costeggia il Reno nei pressi di Unkelstein.

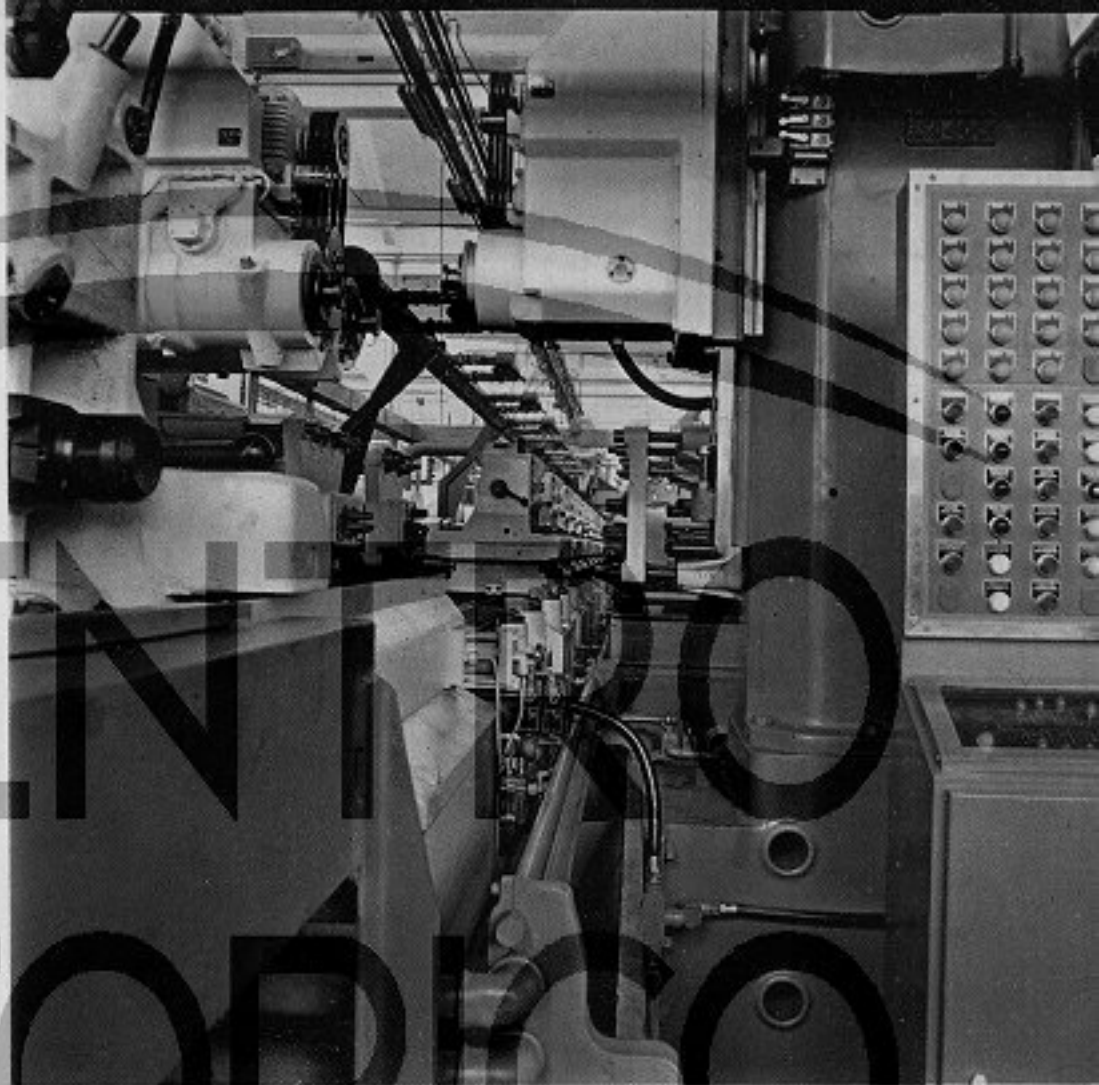


Applicazione del cemento sull'Autodromo di Monza: una delle due curve sopraelevate dell'anello di velocità.





Fantasmagoria di colori: ecco il Valentino in questo maggio Torinese. Gioia per gli occhi l'Esposizione internazionale dei fiori e delle piante che dal 28 aprile al 15 giugno ha trasformato il già ridente parco in riva al Po in un giardino Incantato, o forse in un esotico angolo di paradiso terrestre. Migliaia di piante fra le più rare ed interessanti dal punto di vista botanico, fra le più belle ed appariscenti sotto l'aspetto estetico; un contorno di tappeti floreali sui quali i più noti coltivatori e giardinieri di tutto il mondo hanno profuso ogni più raffinato segreto della loro arte gentile. Animatore di FLOR '61 è stato il Cav. del Lavoro Giuseppe Ratti, cultore appassionato e competente della floricoltura. Questa esposizione inquadrata nelle manifestazioni del Centenario, ha suscitato l'ammirazione di tutti i visitatori, ammaliati dal senso di serenità e di mistica pace che il bello offerto dalla natura sempre infonde in ogni cuore umano.



Ma anche le macchine - che a Torino sono di casa, fanno parte della fisionomia cittadina - hanno una loro bellezza fatta di volumi, di ingranaggi, di movimento. Con la differenza, rispetto ai fiori, che questi parlano al sentimento, al cuore, come tutte le cose del creato; mentre la macchina che è opera dell'intelligenza umana, ha un linguaggio concreto espresso in numeri, giri, cicli, pezzi lavorati e prodotti. Eppure il contrasto è soltanto apparente: in determinate circostanze, tra fiori e macchine è possibile trovare un accostamento, come quello che idealmente si può scorgere nell'oasi che "Flor '61" ha portato nel cuore della Torino industriale. Non sono forse pieni di suggestione questi colpi di obiettivo scattati in un reparto dello stabilimento LANCIA? Osserviamo la geometrica bellezza di queste macchine automatiche alla cui delicata lavorazione dei più delicati particolari dei modelli in produzione.





G. C. ABBA VATE GARIBALDINO

A tutt'oggi — ed anzi, oggi più che mai, nel rinnovato fervore del centenario dell'Unità — le « *Noterelle* » di Giuseppe Cesare Abba sono la miglior guida per chi voglia ripercorrere di tappa in tappa l'itinerario dei Mille. Questo, indipendentemente dal fatto che lo scorrere di cento anni ha alterato la fisionomia dei luoghi, ha dilatato paurosamente le città, ha persino cancellato dal colle di Calatafimi le sette balze, la cui conquista costò tanto sangue garibaldino. A differenza degli altri memorialisti, che scrissero dell'impresa favolosa — penso al Bandi, ad Alberto Mario, allo stesso Garibaldi — Abba ha saputo cogliere nei luoghi e negli eventi, al di là del mutevole giuoco delle contingenze, il lampo di una verità e di una bellezza eterna. Per quanto profondamente calato nelle vicende del suo tempo, consapevole di vivere nella storia e di fare, egli stesso, della storia, Abba rimane essenzialmente un poeta, e il suo libro inimitabile, « *Da Quarto al Volturno. Noterelle di uno dei Mille* » è innanzi tutto un libro di altissima poesia, che, superati i limiti angusti della cronaca e del memoriale, partecipa di quel tanto di eterno che è proprio d'ogni opera d'arte autentica.

Essenzialmente un poeta, si è detto. E, in secondo luogo, un pittore. Pochi sanno come invidiabilmente dotato egli fosse per l'esercizio di quest'arte. Nel più antico ritratto che di lui si conservi — fu eseguito quando Giuseppe Cesare aveva 15 anni, ed è proprietà del Collegio Calasanziano di Cârcare, che lo ebbe tra i suoi alunni migliori — si vedono campeggiare sullo sfondo, in alto, dove un tempo si collocavano i blasoni nobiliari, una tavolozza e dei pennelli, garbata allusione, nella maniera ingenuamente discorsiva dei ritrattisti dell'epoca, ai talenti del giovane collegiale. Di non poter proseguire negli studi di pittura, così felicemente iniziati, Abba soffrì acutamente. Uno zio gli aveva promesso il suo appoggio finanziario perché potesse entrare all'Accademia di Belle Arti di Genova; poi questo parente, che a quanto pare era propenso a impegnarsi con troppa facilità, partì per il Sud America, e dell'aiuto promesso non fece più parola. Abba non doveva dimenticare mai quell'episodio. Nel suo animo, dolorosamente sensitivo, il crollo dei suoi sogni d'arte aprì una ferita non rimarginabile.

« *Lì, lì,* » scriveva cinquant'anni più tardi, « sta tutta la cagione della mestizia che non mi potei levare dall'animo mai, neppure da giovane soldato ». Questa melanconia tutta interiore egli proietta su quanto lo circonda, uomini e cose. È stato osservato che l'aggettivo più spesso ricorrente nella prosa delle « *Noterelle* » è « *mesto* ».

Tuttavia la giovanile passione per i pennelli doveva ugualmente trovare una via per affermarsi, quasi all'insaputa di Abba, e proprio nelle sue pagine. Agile, nervosa, schietta, originalissima, la sua prosa spicca nel gran caos linguistico dei Romantici per la limpida efficacia, in cui le notazioni di colore e di paesaggio, brevi come lampi, balzano in una evidenza indimenticabile. Ecco, nella prima luce dell'alba del 6 maggio 1860, il panorama che si svelò agli occhi dei Mille, pronti all'imbarco sulle due navi leggendarie: « Mi volsi addietro. Genova e la Riviera apparivano laggiù incerte, in un velo vaporoso: ma là oltre, i miei monti esultavano alti e puri, dominando la scena! Una brezzolina leggera increspava le acque... ». Nulla altro: ma da questi tocchi lievi e pudichi, quasi trasognati, l'atmosfera irripetibile di quell'alba di guerra e d'avventura è ricreata ad un tratto, ci sfiora e ci prende, ci fa dimenticare il presente. Ed ecco le isole del basso Tirreno, verso le coste della Sicilia, in uno scorcio che ha la rapidità e la felicità di certi bozzetti dei maestri dell'Impressionismo: « Gran bella veduta d'isolette! Sembrano emergere ora dal mare. C'è del verde su tutti i toni, c'è della roccia splendente, c'è un'aria azzurra che avvolge tutto; e le isole hanno una zona d'argento ai piedi ».

Trema nelle parole una nota d'incanto, di trepida meraviglia; si avverte, senza bisogno di confrontare date e cenni di manuali, che gli occhi che colsero questa scena dovettero essere molto giovani. Difatti, Giuseppe Cesare Abba non aveva ancora compiuto i ventidue anni quando partì al seguito di Garibaldi. Non era tra i più giovani

Calatafimi 16 maggio 1860

Caro Del giorno

Soldati della libertà italiana! Non compari come vi è solito tra
tutti ogni cosa, e se l'ho provato ieri portandomi ad un'impro-
vvisa audacia, per il numero dei nemici e per la loro folta piovra-
za contava sulle nostre fatiche, dimenticando che non mi sono
mai amato.

Deplorendo la dura mischia di dover combattere soldati italiani,
non dobbiamo soffrire che trascorrono una stagione senza di
nessun appartenente ad una causa migliore, e ciò conferma
quanto saremo capaci di fare, nel giorno in cui l'Italiano
famiglia, sia serrata tutta intorno al sepolcro glorioso di Redu-
zione.

Domani il combattimento italiano sarà passato a festa per l'Italiano.
Per suo stesso figlio e per i suoi propri fratelli. Se tutto non di-
vi è stato amato, spero di non aprirvi sulla via della gloria e della
e redento.

Il combattimento si vede la vita di cari fratelli! Ma nulla
prima di più! Qui morirà alla santa causa italiana, sperando
ricordare ai fatti della gloria italiana.

Lo squalore al nostro paese, il nome di Redi che si è inteso
condurre alla guerra, i più giovani di insospettabili amici, e che
concediamo domani alla vittoria per campo maggiore di battaglia
e amici che devono compiere gli ultimi anelli di catena con cui
fu avvertita la nostra gloria suprema.

G. Garibaldi

dei Mille, unicamente perché i più giovani dei Mille avevano quattordici, dodici, o addirittura undici anni, come quel Giuseppe Marchetti di Chioggia, che il padre, dottor Luigi, portò con sé durante tutta la campagna, per non lasciarlo solo, nella casa vuota. Era comunque molto giovane anche Abba, e aveva alle spalle una adolescenza studiosa e casta, quasi tutta trascorsa nella quiete della sua borgata di Cairo, sulle rive della Bormida. Questo ambiente raccolto e sotto molti aspetti opaco, spoglio di qualsiasi sollecitazione esterna, questa assenza di svaghi e di contatti, totale, e agli occhi della gioventù d'oggi, addirittura paradossale, avevano contribuito a sviluppare in lui la vita interiore e a serbargli una commovente purezza di spirito. Riguardando indietro, da vecchio, a quella sua austera prima giovinezza, egli scrisse un giorno alla vedova d'un compagno, che avrebbe voluto e augurato a tutti gli Italiani una simile esperienza, anche a costo di patire la solitudine e l'incomprensione come egli le aveva patite. Simili parole meriterebbero di essere rimediate oggi, in cui il moltiplicarsi delle occasioni di svago e di distrazione sembra non approdare ad altro che ad un desolato inaridirsi dello spirito.

Si deve dunque a questa sua integrità di cuore e di sensi la vena incantevolmente fresca che trasfigura e fissa per l'eternità quadri ed episodi delle "Noterelle". Tutti sanno che questo libro non è, in effetti, un Diario di guerra: fu rielaborato in età più matura, sulla scorta di un taccuino dove l'autore, fra marce e battaglie, buttò giù in fretta, a matita, pochi appunti sulle fasi della grande avventura. Quel taccuino, penosamente sbiadito, esiste tutt'ora, conservato con gelosa cura dalla famiglia del Patriota, così come conservano — altra reliquia della campagna del '60 — l'Ordine del giorno di Garibaldi, trascritto di pugno da Abba nella "Cancellaria" di Calatafimi, all'indomani della battaglia, per leggerlo poi alla sua Compagnia: il timbro del Comune, da poche ore sgomberato dai Borbonici, è visibilissimo sul foglio, poco al di sopra delle righe dove Garibaldi, con accenti indimenticabili, parla ai "soldati della libertà italiana" e accenna al legittimo orgoglio delle madri e delle amanti. (Quest'ultima parola, non sarà forse inutile ricordarlo, aveva nel linguaggio corrente dell'Ottocento un significato assai più casto di quello odierno).

Tuttavia la rielaborazione in anni più tardi nulla toglie alla freschezza originaria delle impressioni giovanili, e al loro potere di suggestione e di incanto. Caso mai il filtro sottile del tempo, la relativa lontananza dei fatti sembrano spogliare il racconto di ogni elemento caduco, ridurlo all'essenziale e al perennemente valido, mentre alla vivacità del fatto vissuto si mescola inestricabilmente la lucida e sottile melanconia del fatto ricordato. Il ritratto di Garibaldi ha il colore e il vigore di quelle stampe davanti a cui i popolani del '60 usavano accendere dei lumi, come davanti alle immagini sacre: «Cavalcava un baio da gran Visir, su di una sella bellissima, colle staffe a trafori. Indossava camicia rossa e calzoni grigi, aveva in capo un cappello di foggia ungherese e al collo un fazzoletto di

seta, che, quando il sole fu alto, si tirò su a far ombra al viso».

Ma è il paesaggio siciliano quello che più indimenticabile vive nelle pagine di Abba: il paesaggio siciliano, arcaico e immutabile, chiuso nella sua severa tristezza che nell'anima del Garibaldino suscitava accorate risposdenze. «Nell'aria era un profumo delizioso: ma quel campo lì fuori le mura di Marsala, coi suoi grandi massi nerastri sparsi qua e là, con quei fiori gialli che lo coprivano a tratti, cominciava a darmi non so che senso di cose morte». Ed è merito del suo libro se oggi, a quel paesaggio rimasto in gran parte il medesimo, il pellegrino unisce indissolubilmente la figura di Garibaldi e quelle dei suoi uomini, come nella scena indimenticabile del desinare fra gli ulivi, in una sosta della marcia da Marsala al feudo di Rampingallo: «Ci siamo fermati a questa fattoria; una casa bianca e un pozzo, in mezzo a un oliveto. Che gioia un poco d'ombra, e che sapore il po' di pane che ci han dato! E il Generale, seduto a piè d'un olivo, mangia anche lui pane e cacio, affettandone con un suo coltello, e discorrendo alla buona con quelli che ha intorno. Io lo guardo, e ho il senso della grandezza antica». Al termine della sosta, come all'uscire da un'oasi, ecco il solenne squallore della Sicilia interna: «Non più vigneti né ulivi, ma di tratto in tratto ancora qualche campicello di fave; poi, più nessuna coltura. Il sole ci pioveva addosso liquefatto, per la interminabile massa ondulata, dove l'erba nasce e muore come nei cimiteri. E mai una vena d'acqua, mai un rigagnolo, mai all'orizzonte un profilo di villaggio. Quelle solitudini dove l'occhio non trovava confini, a larghe distanze, erano appena animate da qualche capanna di pastori o da branchi di cavalli sciolti nella loro selvaggia libertà...».

Quelle solitudini, a tutt'oggi, sono poco o punto mutate. E, per chi le ripercorra sulle orme dei Mille, le pagine di Abba sanno popolarle di fantasmi. Per esse noi vediamo il vecchio pastore vestito di pelli di capra sorgere d'un tratto a lato dell'interminabile sentiero, per spingere il figlio giovinetto tra le schiere delle Camicie Rosse; per esse ci sembra di scorgere i fuochi del bivacco garibaldino nuovamente accesi nella notte, e di poterci dirigere verso quel chiarore come le misteriose figure ammantate dei patrioti palermitani; o la colonna silenziosa procedere, nel grigiore di un'alba che indugia ancora, verso la capitale dell'isola. «Alcuni lumi apparivano oltre il fitto di ulivi antichi, che spandevano i rami contorti come provassero tormenti; forse erano lumi di pescatori. A sinistra, sulle alture di Monreale, splendevano fuochi innumerevoli; dinanzi a noi, nell'oscurità, udivo il passo pesante della colonna che ci precedeva».

Quel passo echeggia ancora, nel cuore della Sicilia, nel cuore della Patria; e chi tenda l'orecchio, chiuso il libro dell'Abba, ne coglierà la cadenza lontana.

M. L. R.



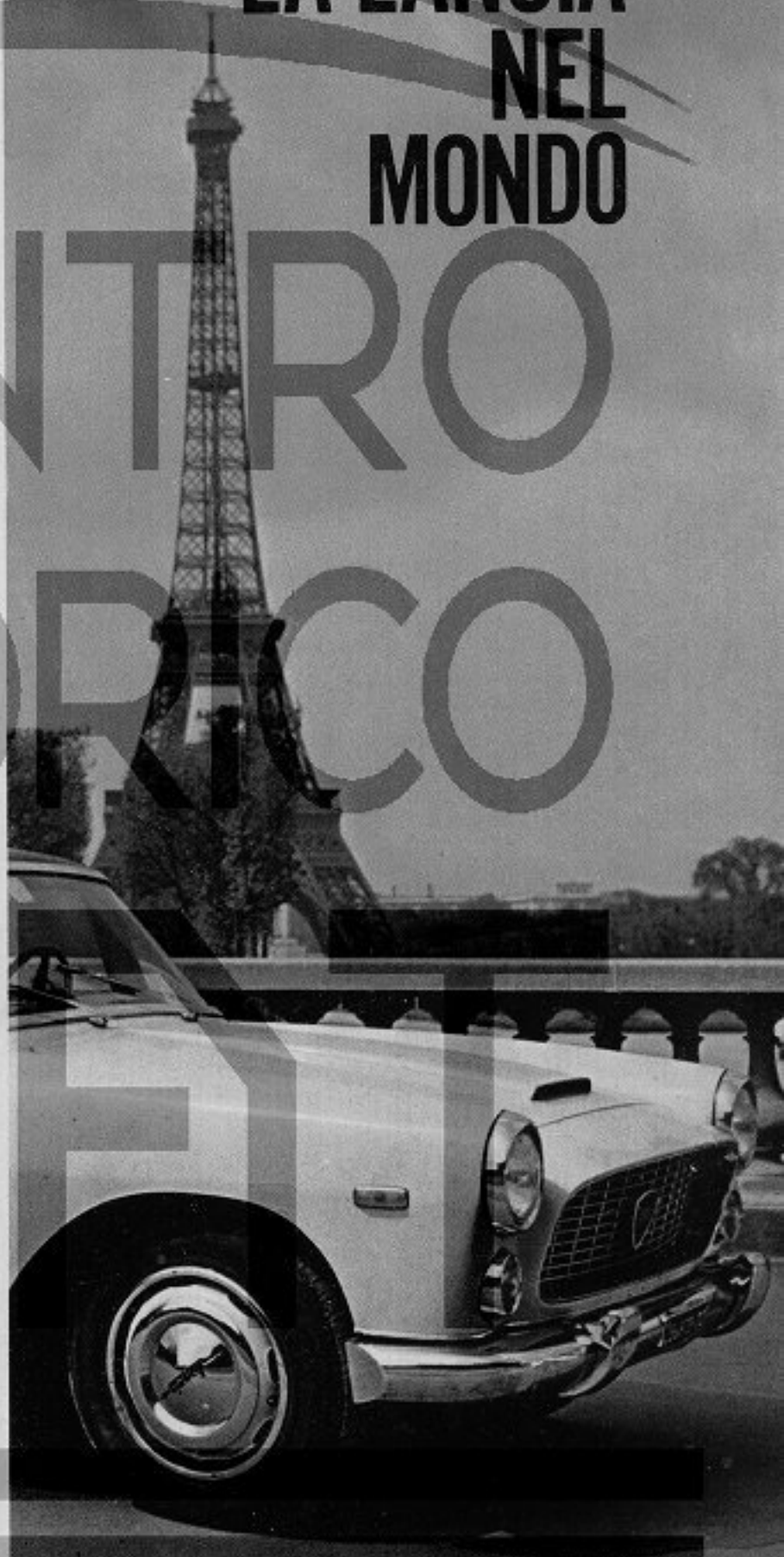
Francia, Belgio, Olanda, tre inquadrature della Flaminia e dell'Appia del Sig. Théo Lange nei suoi viaggi in Europa.



ESATAU B in Etiopia: gli autoveicoli Lancia, sono molto numerosi, ed apprezzati nel regno di Ailé Selassié.



LA LANCIA NEL MONDO





LOS ANGELES: il 23-3-61 è stata presentata nella sede locale della Ditta HOFFMAN tutta la produzione LANCIA ed in particolare la FLAVIA: sono intervenuti noti esponenti del mondo finanziario, industriale ed automobilistico americano.



LONDRA: inaugurata la sede della nuova concessionaria LANCIA in Albemarle Street: Mr. Jack Fairman taglia il nastro inaugurale attorniato dai Signori Jerry Ames, Dott. Della Seta, Air Commodore West, l'Ambasciatore d'Italia Zoppi.



TORINO: lo schieramento delle vetture FLAVIA ed APPIA destinate al servizio per ITALIA '61; sullo sfondo il palazzo della Mostra Stile Arte e Costume, organizzata sotto la Presidenza del Comm. Pinin Farina.



MILANO - FIRENZE - ROMA: due interessanti prove eseguite con vetture LANCIA:

Giulio Cabianca il 28-2-1961, con la Flaminia Sport Zagato ha percorso, pur rispettando tutte le regole di un normale viaggio di trasferimento, l'autostrada del Sole, da Milano a Firenze in 1 ora e 30' alla media di 187 km/h, (nonostante il terreno bagnato) e nel ritorno il tratto Bologna-Milano alla eccezionale media di 217 km/h.

Gianni Mazzocchi, direttore della rivista Quattroruote ha voluto dimostrare che una buona vettura su buone autostrade è più rapida del treno; il percorso Milano-Firenze sull'autostrada del Sole è stato compiuto in 2 h 27' 20" alla media di 125,429 km/h: cronometrista di eccezione la simpatica presentatrice della TV Marisa Borroni; lo scopo a cui tendeva il dinamico amico degli automobilisti italiani sedendosi al volante della FLAVIA per compiere la prova, era di dimostrare che non è necessaria la guida spericolata di un asso del volante né l'impiego di una macchina super-veloce per mettere in risalto la superiorità dell'automobile sul treno; ma che una guida normale anche se allegra ed una macchina comoda, sicura e sufficientemente brillante danno egualmente il risultato voluto.

E lo scopo con la FLAVIA è stato raggiunto.



SPORT

AFFERMAZIONI LANCIA ALLA MILLE MIGLIA 1961

La Mille Miglia '61, disputata secondo la formula regolarità-velocità ha salutato una luminosa affermazione della Flaminia Sport-Zagato pilotata da Giulio Cabianca in coppia con il giovane Provolo. Unica Flaminia partita, ha vinto la classe da 1301 a 2500 cmc della categoria Gran Turismo con un largo margine di vantaggio sul secondo arrivato, ed ha conquistato il secondo posto nella classifica generale assoluta, preceduta soltanto da una potente vettura 12 cilindri tre litri ma davanti a un'altra macchina dello stesso tipo. Inoltre Cabianca ha battuto tutti gli avversari in due delle prove di velocità previste dal regolamento della Mille Miglia '61: le scalate a cronometro da Fivizzano al Passo del Cerreto (alla media di 77,259 orari) e da Cafaggiolo a Pianoro (media oltre 86); in questa ultima, che era la più lunga delle prove in salita della gara, la Flaminia "SZ" ha preceduto il secondo in classifica generale di 9 secondi e tre quinti, destando nei competenti la più schietta ammirazione per le doti di velocità e maneggevolezza dimostrate dalla versione più sportiva della Flaminia. In un certo senso, il secondo posto assoluto di Cabianca si può ricollegare all'analoga, indimenticabile affermazione ottenuta esattamente dieci anni prima da Giovanni Bracco al volante dell'Aurelia 2000 GT. Sempre nell'ultima Mille Miglia, ancora una Lancia ha realizzato un'altra magnifica « performance »: l'Appia Sport-Zagato di Frescobaldi-Sama, vincitrice della classe da 1001 a 1150 della categoria Gran Turismo si è classificata nona assoluta precedendo vetture di cilindrata superiore.



TORINO: illustri visitatori ai cantieri di Chivasso. L'ing. Carlo Pesenti, vice presidente della LANCIA, assistito dall'ing. Luigi Rolando, direttore degli impianti, illustra le opere in corso di finizione all'Arcivescovo di Agrigento S. E. Monsignor Giovan Battista Peruzzo (a destra nella foto) e a Monsignor Giovanni Ivaldi.

Questi importanti risultati conseguiti alla Mille Miglia sono valorizzati e completati da una lunga collana di vittorie riportate da Clienti partecipanti con vetture LANCIA alle competizioni nazionali ed internazionali. Al termine della stagione sportiva, daremo su queste colonne l'elenco delle affermazioni.

ROMANTICISMO MODERNO

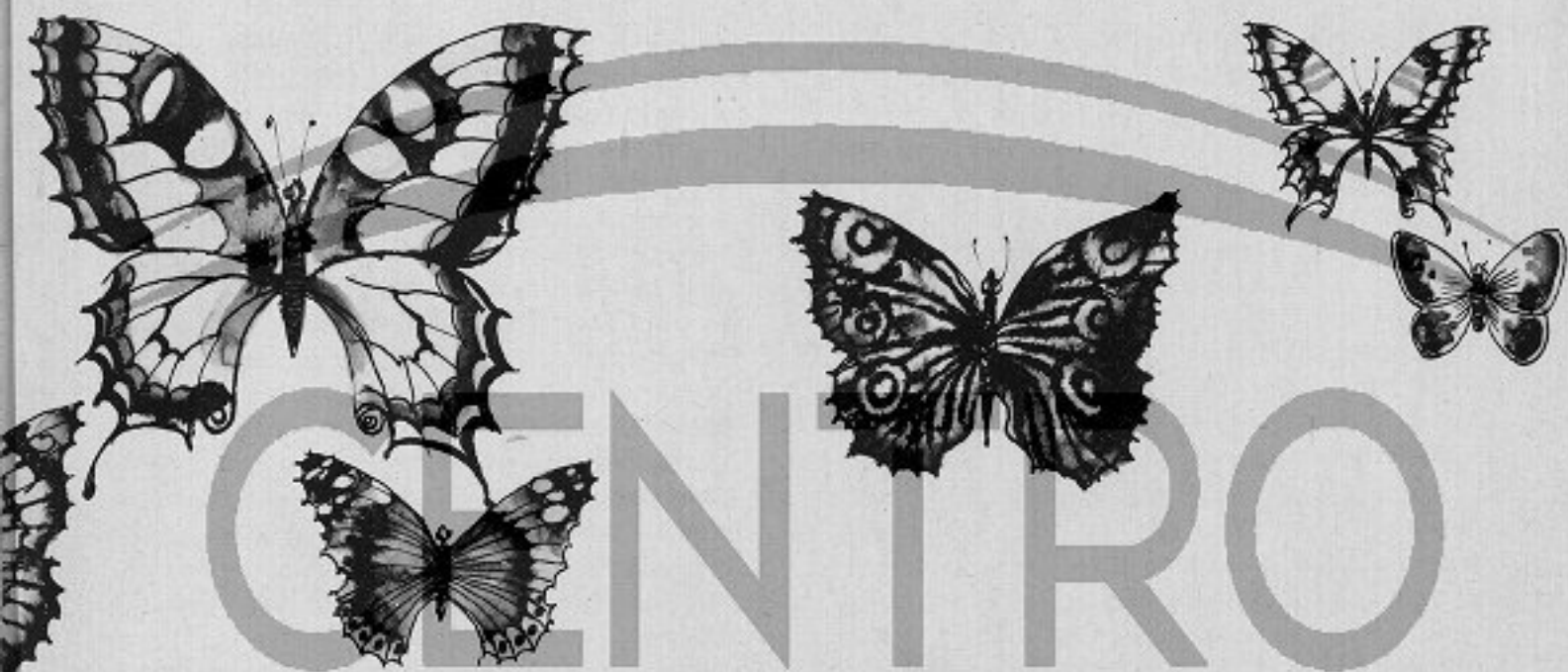
IL TAILLEUR
È L'ABITO CHE LA DONNA
HA PRESO IN PRESTITO DALL'UOMO:
IN UN CERTO SENSO
È IL PRIMO ABITO MODERNO
CHE LA DONNA ABBIA PORTATO
E RAPPRESENTA
UN ELEMENTO ESSENZIALE
DEL GUARDAROBA FEMMINILE.

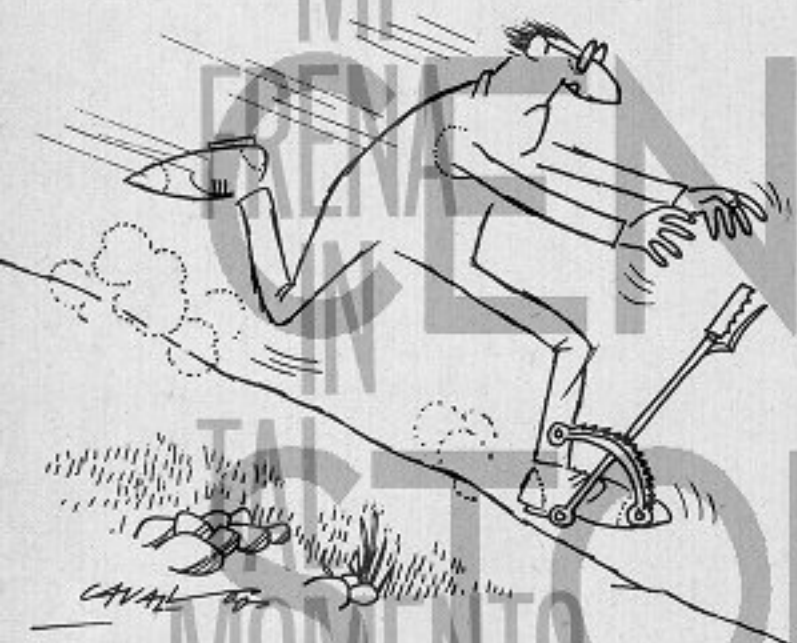
INFATTI,
PER UNA DONNA ATTIVA,
IL TAILLEUR
È UNA SOLUZIONE IDEALE
PER MILLE PROBLEMI.
LA MIA COLLEZIONE
DI QUEST'ANNO
È STATA IMPRONTATA
A QUELLO CHE HO CHIAMATO
"IL ROMANTICISMO MODERNO"
ED ANCHE

I MIEI TAILLEURS
ED I MIEI CAPPOTTI
SONO STATI IMPOSTATI
SECONDO QUESTA LINEA.
I DUE MODELLI RIPRODOTTI
ACCANTO
AD UN COUPÉ FLAMINIA ARGENTATO
SONO TIPICI
DELLA MIA NUOVA COLLEZIONE.
SONO STATI FOTOGRAFATI
INSIEME A QUESTA MACCHINA
MERAVIGLIOSA
PERCHÉ LA TROVO APPROPRIATISSIMA
AD ESPRIMERE,
CON LA SUA LINEA MODERNA
ED IL SUO CARATTERE ELEGANTE,
IL SENSO DELLA MODA DI OGGI.



EMILIO PUCCI





**"noi"
dissero due vocine
petulanti
che piovevano
giù dal loggione.
Erano i dischi
venuti appositamente
dall'Inghilterra
per dar mostra
delle loro prodezze**

«Gioca sfrenatamente»; «Quello, se non si frena in tempo, andrà in rovina»; «Si diede a corsa sfrenata»; «Manca di freni inibitori»; «Ci vuole un freno, in tutte le cose della vita»; «Non riuscì a frenare in tempo, e il cozzo fu inevitabile». Queste, e cento e cento altre frasi del genere, ricorrono continuamente nei nostri discorsi; il sostantivo "freno" e tutti i suoi derivati, vengono usati innumerevoli volte in senso reale e figurato. E perfino nelle opere liriche — come risulta dal titolo di questa divagazione — per consentire al tenore di far più largo sfoggio dei suoi mezzi vocali. Ciò comprova l'enorme importanza che il freno, il frenarsi o il frenare gli altri — siano persone o cose — hanno nella nostra vita di tutti i giorni.

Infatti il moto, di cui è permeata tutta la nostra esistenza, è condizionato dalla possibilità di arrestarlo, cioè di frenarlo; non si può iniziare un discorso senza doverlo a un certo punto interrompere, vale a dire frenare la foga dell'oratore; non si può uscire in automobile senza prima o poi doversi fermare, perciò frenare in un modo o nell'altro il rotolare delle ruote.

Il possedere buoni freni, pronti ed efficaci, è pertanto condizione "sine qua non" di ogni nostra attività, e, naturalmente, dell'andare in automobile; più che allo stato del motore, chi compra una vettura, specialmente se d'occasione, guarda a quello dei freni, perché se il motore si guasta il peggio che può succedere è di rimanere bloccati, sia pure in aperta campagna e in condizioni disagiate, ma se si guastano all'improvviso i freni le conseguenze generalmente sono di gran lunga più pericolose. Come, per la verità, è una virtù non del tutto comune — pur se auspicabile in ciascuno di noi — il sapersi frenare in ogni circostanza della vita, sia che si discuta con accanimento un grave problema durante la riunione del consiglio di amministrazione di cui si fa parte, sia che ci si trovi al tavolo da giuoco con davanti un mucchio paurosamente decresciente di gettoni multicolori, sia che si stia conversando con una amabile e condiscendente creatura nell'accogliente saletta del bar di un albergo, alternando alle frasi infocate i sorsi gelidi di un biondo whisky, è altresì una qualità che non a tutte le automobili si può accreditare quella di essere dotate di ottimi freni resistenti ad ogni sollecitazione ed usura.

L'invenzione della ruota

Sin da quando fu inventata la ruota — che fu certamente l'invenzione più importante dell'umanità — si studiarono i sistemi più acconci per fermarne

il moto di cui essa è la più chiara espressione: e sin da quando dalle carrozze a cavalli, che pur erano dotate di freni, anche se piuttosto empirici, si passò alle automobili, i tecnici di pari passo con lo studio dei motori e dei vari sistemi per trasmettere i loro impulsi alle ruote, ricercarono assiduamente i mezzi più adatti per arrestare nel più breve tempo possibile e senza causare danni, per così dire secondari, i veicoli medesimi. Infatti non basta poter bloccare fulmineamente un mezzo in movimento: le reazioni secondarie, per usare una locuzione cara principalmente ai clinici, che ne possono derivare, possono risultare forse ancor più gravi della stessa incapacità di arrestarlo. Un freno troppo potente può causare danni gravissimi alla struttura del veicolo cui è applicato, al punto da sconvolgerla; se la frenata non è regolare e proporzionata al peso del mezzo, alla sua forma, alla superficie su cui esso si muove, eccetera, ne possono derivare pericolosi sbandamenti, slittamenti, e così via discorrendo: così come, tanto per rientrare nel figurato, anche l'improvviso e violento colpo di freno al discorso che incautamente si stava facendo in consiglio di amministrazione o in un gruppo di amici, può dar luogo a supposizioni e a illazioni talvolta ancora più pericolose della continuazione del discorso stesso.

La tecnica automobilistica ha compiuto, come ognuno sa, notevolissimi progressi nel settore dei freni; senza voler riandare all'avvento del comando idraulico, o a quello del freno sulle ruote anteriori, che costituirono una autentica rivoluzione (al punto che le vetture fornite di tali innovazioni, una trentacinquina di anni fa, venivano impreziosite da un triangolo rosso dipinto sulla parte posteriore per avvertire il guidatore che seguiva di stare attento alla frenata inusitatamente rapida) alcuni anni addietro l'introduzione nella costruzione delle automobili dei freni cosiddetti avvolgenti e flottanti, rappresentò un sensibile miglioramento delle condizioni di marcia.

Una nuova rivoluzione però seguì quasi subito dopo: l'avvento dei freni a disco, che hanno letteralmente trasformato il sistema di guida e le possibilità delle automobili moderne. Soltanto chi li ha sperimentati può rendersi esattamente conto delle loro straordinarie doti.

Potenza e dolcezza

Quando i freni a disco apparvero per la prima volta montati sulle Jaguar vincitrici della 24 ore di Le Mans edizione 1953, fummo in pochi a prevederne l'eccezionale portata, tanto vero che dovette passare parecchio tempo prima che le altre

Case, pur fabbricanti vetture da competizione e come tali perciò costituzionalmente assai sensibili al progresso tecnico e pronte ad utilizzarne i trovati, li adottassero; bisogna riconoscere che l'industria inglese è stata in questo settore nettamente all'avanguardia. È superfluo ricordare qui le caratteristiche di tale moderno sistema di frenatura, ormai ben note; la semplicità della costruzione, l'ancor maggiore semplicità delle verifiche e delle riparazioni, l'incredibile potenza unita a una incommensurabile dolcezza, dovrebbero averli già resi di impiego normale in tutte le vetture da turismo. E se ciò non è avvenuto, è perché effettivamente i freni a disco, data la modestissima superficie di attrito che impegnano, richiedono uno sforzo del piede che deve azionarli molto forte, sicché è necessario ricorrere a un servofreno, generalmente piuttosto costoso. È però tassativamente da escludere, come ha scritto taluno che evidentemente ha esaminato i freni a disco soltanto sotto il profilo tecnico ma non li ha avuti sulla propria vettura, che una loro qualità negativa sia costituita dalla minore gradualità dello sforzo esercitato, e perciò dalla diminuita sensibilità del guidatore allo sforzo frenante: posso attestare invece, avendo ormai da ben sedici mesi sperimentato i freni a disco sulla mia *Flaminia Gran Turismo*, che il guidatore percepisce l'intensità dello sforzo che esercita sul pedale del freno esattamente nella stessa misura e nello stesso spazio di tempo in cui la percepisce su un'automobile dai freni convenzionali; ed ho potuto altresì sperimentare che il guadagno medio, a parità di velocità, di macchina e di condizioni stradali, coi freni a disco sui freni convenzionali, è di varie decine di metri.

La Lancia ha avuto, tra i tanti, il grande merito di essere stata la prima in Italia, e una delle prime in Europa, a montare in serie i freni a disco sulle proprie vetture della classe *Flaminia*, e successivamente, soddisfatta del successo ottenuto e dell'interesse destato nella clientela, li ha popolarizzati montandoli sempre in serie e sempre su tutte e quattro le ruote sulla *Flavia*, assicurandosi il merito di essere stata l'antesignana e non soltanto in Italia, della divulgazione di questo ritrovato della tecnica di cui non si loderanno mai abbastanza i meriti.

È un esempio che oltre a dimostrare la sollecitudine della Casa per tutto quanto contribuisce a migliorare il rendimento e la sicurezza delle proprie vetture, spronerà certamente le altre fabbriche a mettersi sulla stessa via, nell'interesse della maggior regolarità del traffico e della vita dei propri clienti.

RAFFAELLO GUZMAN

RECORD DI UNA FEDELTÀ



Questa LANCIA
ha percorso
240.000 chilometri,
sei volte l'Equatore

Soltanto nel 1926 ho potuto comperarmi un'automobile perché in quell'anno allo stipendio di professore universitario se ne aggiunse uno giornalistico che mi ha permesso di sopportare, senza preoccupazioni finanziarie, le spese dell'acquisto e dell'esercizio. Sarebbe stata imperdonabile leggerezza l'aver raggiunto e superato il pareggio del Bilancio nella finanza pubblica facendolo seguire dal dissesto del mio bilancio familiare.

Avevo allora 46 anni; troppi per mettermi a pilotare un'automobile con l'istintiva disinvoltura dei giovani e senza un autista provetto sottomano, per cambiare gomme o camere d'aria e intervenire nelle piccole riparazioni lungo la strada.

Ero ancora al Liceo, amante di novità, il giorno in cui circolò la grande notizia dell'arrivo a Verona in Piazza Brà, di una vetturella meccanica. Ci recammo in massa ad ammirare il prodigio...

L'aveva costruita l'ingegnere Bernardi, veronese, insegnante a Padova di meccanica applicata; un precursore nella storia della tecnica dell'automobile, ricordato ancora perché il suo motore e i suoi meccanismi di trasmissione e di guida gli sopravvissero. L'automobile Bernardi, una vetturella a quattro ruote, aveva compiuto il percorso Padova-Verona (83 chilometri) pilotata dal suo inventore. Un vero record, anzi un'esperienza assolutamente nuova, che esaltava i giovani delle scuole medie e faceva scrollare il capo ai loro genitori.

Non potevo prevedere che, dopo dieci o quindici anni, una di quelle vetturette mi avrebbe trasportato più volte da Padova ad Arquà Petrea, dove passavo l'estate. La guidava mio suocero che fu chimico eminente; e si partiva con due damigiane di acqua

per sostituire quella riscaldata dagli attriti. In poco più di 20 km ci si doveva fermare due o tre volte, quando la temperatura dell'acqua superava il limite di sicurezza. Velocità massima, piuttosto teorica che pratica, 35 km/h; in pratica, per famiglia, se le cose andavano bene, se ne facevano venti. I contadini si fermavano a guardarla; i cavalli sbandavano terrorizzati; le vacche pascolanti lungo la strada scappavano come avessero visto il diavolo. È vero che Adolfo Thiers giudicava la ferrovia "un jouet d'enfant", come i benpensanti veronesi e forse di tutta l'Italia di allora, la vetturella Bernardi.

Nel mio carnet di possessore di una automobile, ritrovo, in ordine di tempo, fino alla "liberazione", quattro marche diverse: Citroën, Fiat, Itala, Lancia.

Comperai una Lancia Ardena nel 1932; un tipo di automobile per famiglia; chiusa, a sei posti con divisione interna, cilindrata 1900 cc, 55 cv, velocità massima 115 km/h. Costò 28.500 lire. Benché avesse un colore amaranto, e quindi inconfondibile, ci intendemmo subito tra noi due.

Un coup de foudre! Mi servì fedelmente per oltre dieci anni e fu l'ultima automobile da me guidata; non ebbe mai bisogno di riparazioni, nonostante i 240.000 chilometri percorsi. Ci si stava in sette e, con qualche adattamento, anche in otto.

La mia Ardena amaranto era conosciuta da tutti; aveva assunto l'aria della famiglia. Il suo passaggio non poteva sfuggire perché a Roma, Ardena di quel colore ce n'era una sola: la nostra; e forse nessun'altra ostentava, per la trascuratezza della vernice, altrettanta vetustà.

Con la sua perseverante e indomabile fedeltà, mi salvò anche la vita chissà

quante volte; ma una la ricordo come fosse di ora. Fu una giornata di inverno, in cui avevo deciso di recarmi a Cortina d'Ampezzo attraversando gli Appennini e risalendo la costa adriatica. La neve aveva cancellato ogniorma di strada e continuava a cadere implacabilmente. Si doveva avanzare a passo d'uomo perché l'Ardena, sprofondata nella neve, aderiva alle curve del terreno con sussulti e impennate. Eravamo fuori strada, disorientati, assiderati, mentre il tramonto aggravava la nostra ansiosa incertezza.

Viaggiavo con l'autista e con Anna, nostra ospite, la più intrepida di noi tre. Ci eravamo smarriti dopo Gualdo Tadino, al bivio di Fabriano, per una deviazione a destra che ci portò a Rocca Priora Adriatica, poco più in su di Ancona, invece che a Rimini.

L'abbaiare di qualche cane, qualche fioca luce di casolare disperso, ci aiutarono a mantenerci in contatto con gli uomini. Ci ritrovammo a Jesi, a notte alta, lasciando dietro di noi la bufera di neve; e poi, a Rimini, dove un pietoso albergatore ci scongelò col suo Lambrusco e coprendoci di borse calde. Un arresto del motore ci avrebbe posto di fronte a una seria situazione. Fu in quella circostanza che l'Ardena mi diede prova della sua alta fedeltà.

Essa divenne e rimase un personaggio inseparabile della mia vita fiabesca, impegnata nell'immaginare, nel costruire, nel creare giardini, nel trasportare piante da mettere a dimora, da farne siepi o viali. Quell'Ardena obbediva a tutte le mie fantasie; la caricavo di fiori da trasportare in città per ravvivare la mia casa. Era qualche cosa di più e di diverso di una qualunque automobile, o così mi pare che fosse, ricordandola. Non la potevo

sostituire. Nella sua vita eccezionalmente lunga partecipò a matrimoni, a battesimi, ad eventi fausti ed infausti. Nel 1937 dovette trasferirsi in Cina e soggiornarvi a lungo quale Consulente del Generale Chang Kai-shek e di quella Repubblica Nazionale. La mia Arlena per la sua età e per la trascurata carrozzeria, non poteva più adempiere decorosamente funzioni di rappresentanza; ho potuto invece disporre di una Buick, nuova di zecca, per andare da un capo all'altro di Nanchino, dalla mia casa privata alla mia residenza ufficiale in "Via degli Spiriti". Ma fui lieto, tornando, di ritrovare la vecchia Arlena e di riprendere con essa le interrotte abitudini. Intanto diveniva di giorno in giorno più certo l'avvicinarsi della guerra e il nostro parteciparvi. La benzina cominciò a scarseggiare; e l'Arlena non mostrò alcuna insoddisfazione per i suoi surrogati gassosi.

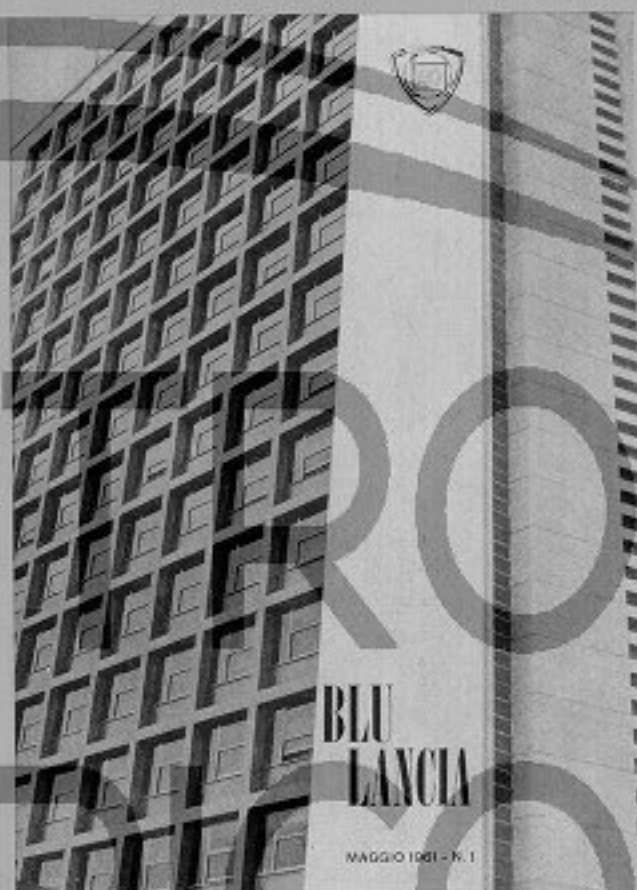
Nel luglio del 1944, a Roma, avendomi un amico imprudente pregato di prestargliela, venne requisita a San Carlo al Corso da un capitano inglese, il quale si portò via il motore, l'albero di trasmissione e gli ingranaggi, abbandonando il resto chissà dove.

E così scomparve quella fedele compagna pur senza colpa, ma perché aveva un motore e ogni apparato meccanico ancora attraenti. Però, non volendomi adattare al tiro giocattoli dal capitano inglese, mi misi in testa di farmelo pagare; il che mi riuscì, dopo quattro anni di pratiche e testimonianze, il 21 aprile 1948. Un indennizzo rispettabile, degno del prezioso furto subito, perché ammontò a 256 mila e 502 lire.

Ho voluto con questi ricordi compiere un doveroso atto di gratitudine verso la mia vecchia Lancia; una cronaca ricca di episodi più di quella delle comuni automobili; ma che ha potuto essere perché quell'Arlena aveva una salute di ferro. E così è rimasta nelle memorie della mia famiglia, dove tutti la ricordano con simpatia.

ALBERTO DE' STEFANI

Alberto De' Stefani, professore universitario, economista, autore di numerose opere economico-finanziarie, fu membro dell'Accademia d'Italia, di cui fu anche Vice-Presidente, dell'Accademia dei Lincei e di Accademie straniere, fu Ministro di Stato; pittore e saggista, scrisse fra altre numerose sue opere «Fuga dal tempo», «Il vaso d'argento» ed il volume «Polisromie».



BLU LANCIA

Sotto questa testata è uscito il primo numero del periodico aziendale per chi lavora alla Lancia.

BLU LANCIA: il nome si richiama al colore tradizionale caratteristico di tante vetture Lancia: è un periodico che trimestralmente porterà ai lavoratori degli stabilimenti di Torino, di Bolzano e delle Filiali, qualche pagina di notizie di casa. Nel saluto introduttivo il Presidente della Lancia Dott. Massimo Spada dice: «Queste pagine vogliono rappresentare un intermezzo sereno fuori della fabbrica: si rivolgono anche alle Vostre famiglie alle quali mi sento, ci sentiamo legati da un vincolo di affetto che va al di là di un semplice rapporto formale tra azienda e dipendenti. Nell'intimità della famiglia, alla fine di una giornata di lavoro, noi tutti troviamo la distensione necessaria per ritemperarci: è legge naturale e umana, vecchia quanto il mondo. E lo scopo del "Blu Lancia" è di contribuire a portare a Voi ed ai Vostri Cari qualche momento di sano svago. I redattori si sono messi di impegno per seguire questo intendimento, senza altri scopi che non siano quelli di portarVi una voce amica».

La visita ai Musei torinesi continua: abbiamo già parlato dell'Armeria Reale e del Museo Egizio, ed oggi rendiamo omaggio e segnaliamo al Lettore il vero tempio dell'Arte, l'opera più moderna e completa che la Città di Torino ha recentemente realizzato: la Galleria d'Arte Moderna.

Abbiamo la fortuna di poter riportare un articolo descrittivo del Direttore del Museo Civico, il Dott. Vittorio Viale, alla cui opera è da ascrivere l'impostazione della Galleria torinese, definita un esempio di razionalità e di funzionalità fra i più notevoli dei nostri giorni.



LA GALLERIA D'ARTE MODERNA DI TORINO





Antonio Fontanesi: Il mattino - 1856 c. - Nella pagina di fronte, una scultura di **Umberto Mastroianni:** Annunciazione alata - 1957.



Maurice Utrillo: Ancien domaine de Gabrielle d'Estrée - 1914 c.

Fernand Léger: Un oiseau rouge, des branches vertes, des trousles d'arbres.



Il Presidente della Repubblica ha, con solenne cerimonia, inaugurata il 31 ottobre 1959 la Galleria che la Città ha voluto edificare per le sue raccolte d'arte moderna.

Torino che già nel 1934 aveva dato una adeguata, nobile sistemazione in Palazzo Madama alle preziosissime raccolte del Museo d'arte antica, ha completato con il nuovo grandioso edificio della Galleria d'arte moderna, il dovere che una grande città ha anche nei riguardi dell'arte e della cultura. E si deve dire che il modo con il quale Torino ha sentito il problema dei suoi due musei, e soprattutto della Galleria d'arte moderna può dirsi veramente esemplare.

La Galleria civica d'arte moderna di Torino fu la prima che si costituì in Italia proprio un secolo fa, nel 1860, con l'ideale proposito di contribuire ad una più stretta unione nazionale fra gli artisti; ed è stata nel 1939 egualmente la prima nel nostro Paese ad essere progettata e costruita dalle fondamenta, sì da costituire uno dei più moderni complessi museografici d'Europa. C'è una punta di fierezza nel presentare questi due primati della Galleria di Torino, e vorrei poterne aggiungere un altro non meno ambito dal direttore, che fosse cioè la più ricca e la più rappresentativa ed aggiornata delle pubbliche raccolte d'arte moderna. Così non è purtroppo ancora, almeno nella misura che il suo direttore ambirebbe, ma con tutto ciò non si pecca di immodestia dicendo che, dacché essa dispone di un'adatta sede, è fra le più attivamente vive.

Di ciò si deve dar merito anzitutto alla Civica Amministrazione di Torino, che essendo andato distrutto nel 1942 il vecchio ed inadatto baraccone provvisorio che mal ospitava dal 1895

le nostre raccolte d'arte moderna, ne decise subito dopo la guerra, la ricostruzione, e con una visione veramente larga e nuova di quel che deve essere nel tempo nostro una galleria d'arte moderna, volle che fosse non un luogo di semplice esposizione delle raccolte del museo, ma un organismo vivo di studio e di cultura, un sempre operante strumento di propaganda artistica da raggiungere con una continua successione di mostre, di conferenze, di films, con una biblioteca e una fototeca di storia dell'arte, con ampi ed attrezzati depositi per frequenti turni di opere nelle sale di esposizione, con efficienti gabinetti di restauro e fotografico.

Questa era la Galleria che già studiata e preconizzata da me e dai comitati direttivi, fu prevista e richiesta dal concorso nazionale bandito dalla Città nel 1951; e questa è ora la bella, razionale Galleria che su quelle indicazioni hanno progettato i vincitori del concorso architetti Carlo Bassi e Goffredo Boschetti, e che costruita a totale onere del Comune con una spesa di poco sotto il miliardo di lire, è sorta nell'isolato di circa 7800 mq fra il Corso Galileo Ferraris, Via Magenta, Via Fanti e Via Vela, in una zona urbanisticamente centralissima della città, a pochi passi da Porta Nuova, lungo il Corso Vittorio Emanuele che è l'asse del futuro centro direzionale cittadino.

Guardiamola bene questa tanto discussa Galleria! A chi la osservi dall'esterno, colpisce anzitutto la singolare disposizione planimetrica del complesso, che i progettisti hanno ideata obliqua all'asse stradale, in deciso contrasto alle ferme e costanti norme dell'urbanistica torinese. Ma è proprio grazie a questa originalissima e di fatto felice imposita-

zione che i progettisti, oltre ad avere orientato l'edificio principale lungo l'asse elioterminico (il più favorevole per una buona illuminazione), hanno utilizzato al massimo l'area, lasciando tutto attorno alla costruzione, ampie e riposanti zone di verde.

La disposizione planimetrica adottata ha permesso di dare alla fabbrica una ben articolata forma aperta a tre corpi: uno centrale più grande a tre piani fuori terra destinato oltre che alla direzione ed agli uffici, alle mostre permanenti delle raccolte del museo; gli altri due, più piccoli, dipartentisi dalle opposte estremità del corpo centrale, e nei quali si trovano: in quello ad est verso il corso Galileo Ferraris, al pianterreno una bellissima sala per conferenze e per films capace di 380 posti, e al primo piano la biblioteca e fototeca di storia dell'arte ricca di oltre 20.000 volumi ed aperta agli studiosi, nell'altro ad ovest verso Via Fanti due grandiosi saloni, ciascuno di oltre 600 mq, nel seminterrato e al pianterreno, e due luminose gallerie al primo piano da servire per quelle mostre temporanee che costituiscono una necessità, una ragione d'essere ed una funzione essenziale connaturata agli scopi di un museo e specie di una galleria d'arte moderna.

Nell'insieme i tre corpi, sebbene siano distinti ed in certo senso funzionalmente indipendenti e, volendo, con ingressi propri, costituiscono però un blocco unico ben collegato ed unito. E, in verità, ad un anno dall'apertura, posso ben dire, come direttore, che per l'appropriata distribuzione dei servizi, per la perfetta funzionalità e per la validità di molte soluzioni fra cui quella dell'agevole circolazione e l'altra essenziale ed originalissima dell'illuminazione zenitale, la Galleria ha pienamente risposto alle esigenze di funzioni e di vita assegnate e favorevole è stato il riconoscimento del pubblico e non meno di architetti e di direttori di musei italiani e stranieri, su questa realizzazione di Torino sulla funzionale validità delle caratteristiche, sulla rilevante originalità e singolare arditezza dell'architettura, ben equilibrata in tutti i volumi.

Ma torniamo al 31 ottobre 1959: nel giorno dell'inaugurazione e più ancora nei successivi l'incontro fra il pubblico



la Galleria, le 708 pitture e le 56 sculture esposte fu uno dei fatti più lieti che io abbia visto.

Lo spazio è poco per descrivere così grandiosa opera, ma conviene che si dia qui una breve notizia di queste collezioni della Galleria e del loro ordinamento. Nel grandioso atrio d'ingresso della Galleria una nobilissima *Eva* di Edoardo Rubino, ed una solenne e stupenda *Maternità* lignea di Arturo Martini sono i primi incontri del visitatore. Dall'atrio con due originalissime scale incrociate si sale alle raccolte.

È l'800 piemontese che ci accoglie subito e che, salvo poche pause, ci accompagnerà per tutto il piano. Il primo lieto incontro che ci riporta a circa un secolo fa, è con i paesaggi romani, così riposanti, di Massimo d'Azeglio, con le idilliche quiete visioni dei primi paesisti piemontesi: il Piacenza, il Beccaria, e soprattutto il Perotti, con il verismo forte ma così poeticamente espresso di Carlo Pittara, il più rappresentativo dei pittori della cerchia canavesana di Rivara. Gloria massima della Galleria è lo stupendo insieme di opere del maggior paesista italiano dell'800, Antonio Fontanesi. Fra grandi capolavori come *La quiete* (1860), *la Donna al fonte* (1861), *l'Aprile* (1872), e quadri, studi e bozzetti anche essi pezzi di grande pittura e di alta poesia, sono ben 152 le opere esposte che documentano l'arte di Fontanesi da circa il 1850 alla sua morte nel 1882. E più che i pittori storici, come Andrea Gastaldi, Enrico Gamba, Bartolomeo Giuliano, sono ancora i paesisti che caratterizzano la pittura piemontese della seconda metà dell'800 oltre che con gli allievi di Fontanesi Marco Calderini e Carlo Follini, con Vittorio Avondo, con G. B. Quadroni, con Alberto Pasini e soprattutto, ultimi della bella generazione, con Lorenzo Delleani e con Enrico Reyceud che hanno — il Reyceud per liberale dono di Roberto Longhi — due splendide e ricche sale.

Non sono molti gli artisti di altre scuole italiane dell'800 presenti in Galleria, ma quelli che ci sono, vi sono ben rappresentati: Francesco Hayez con lo stupendo *Ritratto di Caterina Zucchi*, Tranquillo Cremona della scapigliatura lombarda con la conosciutissima *Edera* e con un ritratto, fra i suoi più belli,



Auguste Renoir, Il figlio Pierre.



Arturo Martini, Maternità - 1930 c.

di Benedetto Yonck; mentre per i macchiaioli toscani il Fattori compare con la deliziosa *Gotine rosse*, Telemaco Signorini con *Giornata di vento*, e ad essi si affiancano con scelte opere il Lega, il D'Ancona, Luigi Gioli, il Panerai, il Muzioli; e per i napoletani Gioacchino Toma con uno stupendo *Ritratto di signora*, De Nittis con *La*



Felice Casorati, Donna con scodella - 1919

lettura, Giovanni Boldini con una testa straordinariamente viva di *Giovane signora*, e infine Antonio Mancini con un dipinto grandioso della sua prima maniera *Il duello*.

Al pari di tutte le pubbliche gallerie d'arte moderna italiane, anche quella di Torino non si è avvistata a tempo della grande pittura europea dell'800 e del '900; e in tutto e per tutto possiede un ritratto del *Bimbo Pierre* di Auguste Renoir e due paesaggi invero bellissimi, di Gustavo Courbet, di recente acquisto. Completano il primo piano della pittura ottocentesca piemontese piccoli maestri di delicata grazia e di intima poesia quali Federico Boccardo con la commovente *Decaduta*, Francesco Garrone con alcune ispirate vedute di Torino, Giuseppe Ricci e Carlo Bonatto Minella, ai quali fa contrasto, subito dopo, il realismo di un Celestino Gilardi e di un Giacomo Grosso rappresentato alla Galleria soprattutto da un gruppo di vigorosi ritratti. Altre sale puntualizzano vari aspetti del paesismo italiano tra la fine dell'800 e l'inizio del '900, con le opere divisionistiche di Vittore Dragon de Grubicy, di Emilio Longoni, il commovente *Natale al pio albergo Trivulzio* di Angelo Morbelli, e l'ispirato *Specchio della vita* di Giuseppe Pelizza da Volpedo, e successivamente per il Piemonte con i nomi di Andrea Tavernier, di Giovanni Giani, di Vittorio Cavalleri, avanzando fino ai casi più recenti di Cesare Maggi, di Domenico Valinotti, del Buratti e di altri, nel gran solco della più corretta tradizione locale.



a sinistra: **Cesare Maggi**: Neve in montagna.

In basso: **Alfred Manessier**: Longwy la nuit.

La scultura di questo periodo, partendo dalla neoclassica Saffo del Canova, trascorre attraverso a Carlo Marocchetti con *Bimba dormiente*, al milanese Grandi con il *Beethoven giovinetto*, ai nostri Calandra, Canonica, Bistolfi, Rubino, ad una magnifica terracotta di Vincenzo Gemito, al vivace gruppo di cere e bronzi impressionistici di Medardo Rosso. Le raccolte del secondo piano si devono per la quasi totalità a generose donazioni e ad acquisti dell'ultimo decennio; ed è attraverso ad esse che si delineano i propositi dell'arte del nostro tempo sia italiana che straniera. Non è a dire che a tutto ci si arrivi; ma il panorama che offre la Galleria torinese è uno dei più completi ed aggiornati che si veda in una pubblica

galleria italiana. Più che con Felice Carena, Armando Spadini, ed altri pur presenti con opere fra le loro più belle, il '900 si apre con la prefuturistica *Periferia* di Umberto Boccioni (c. 1909), un dipinto cubista di Gino Severini, e con un nutrito numero di opere dei toscani Lorenzo Viani, Magri e Carlini; seguendo poi con i bellissimi *Capanni al mare* (1927) e *Laguna* di Carlo Carrà; con un luminoso e profondo *Paesaggio* e due *Nature morte* di Giorgio Morandi. Ampia e significativa è la rappresentanza di Felice Casorati, di cui spiccano *L'uomo delle botti* e *Donna con scodella* del 1919; e ben documentati Campiglli, Tesi, Semeghini, Rosai e Sironi. Un insieme d'eccezione, per generoso legato di Alberto Rossi, presentano i 19

a destra: **Enrico Reycend**: La Gran Madre di Dio a Torino - 1890 c. (particolare).

dipinti di diversi momenti di Filippo De Pisis. Un ampio risalto ha il gruppo dei « Sei di Torino » con Chessa, Levi, Paolucci, Menzio, Galante e Boswell. Si prosegue con i maggiori astrattisti nostri: Soldati, Prampolini, Licini, Radice e Reggiani; e con opere di Alberto Savinio, Giorgio De Chirico, Carlo Corsi, ed una bella scelta in varie fasi di Luigi Spazzapan. Si completa questa rappresentanza dei maggiori maestri e delle più vive correnti della pittura attuale straniera ed italiana con opere di Utrillo, Pascin, Chagall, Léger, Bissière, Masson, Manessier, Hartung, Soulages, Vieira de Silva, Winter, Scott, Tobey, ed altri; e fra noi, di Scipione, Afro, Birolli, Cassinari, Morlotti, Gutuso, Vedova, Becchis, Levi Montalcini, Moceni, Davico, Romiti, Ruggeri, Saroni e altri molti, specie delle ultime leve dei giovanissimi. In corrispondenza figurano sculture di Andreotti, Messina, Arturo Martini, Mastrojanni con un magnifico insieme, Marini, Manzù, Mascherini, Viani, Fazzini, Fabbri, Negri, Pomodoro, Cherchi ed inoltre fra gli stranieri, di Armitage, Arp, Bodmer, Chadwick, Chillida.

Questa è la nuova Galleria d'arte moderna di Torino. Per quel molto che ne ho sentito dire, per quel che da tanti ne è stato scritto, mi pare che sia opera che onora la nostra Città.

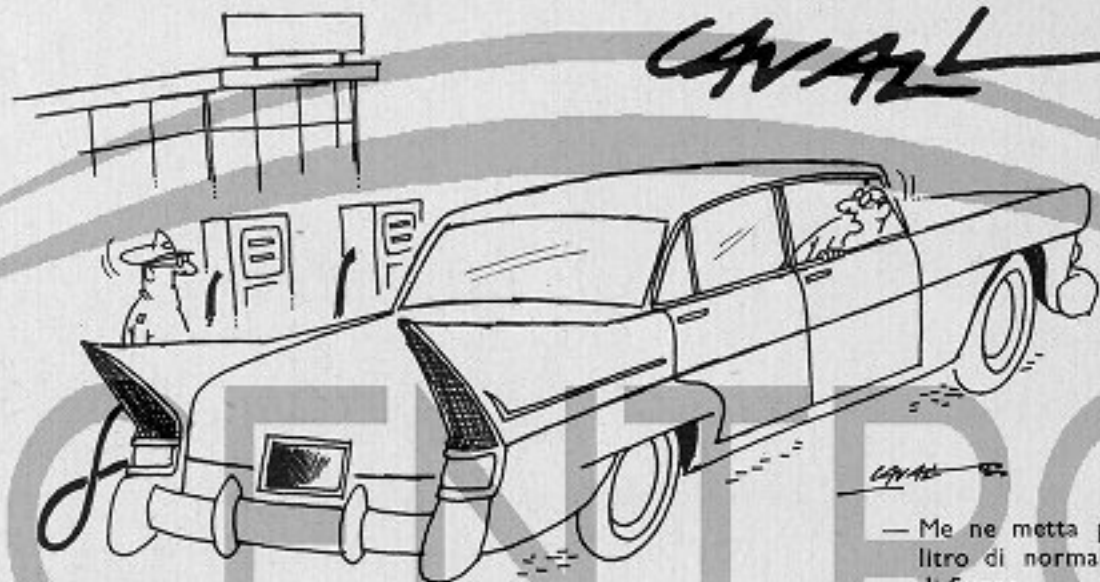
Ora la Galleria c'è. Bisognerà però renderla ricca ed aggiornata anche nelle collezioni, inserirla coraggiosamente nel movimento artistico internazionale, imprimerle con le mostre e le manifestazioni una sua fervida vita, ampliare la cerchia dei fedeli ed attivi amici, rendere il Museo abituale, accogliente mèta del pubblico.

VITTORIO VIALE

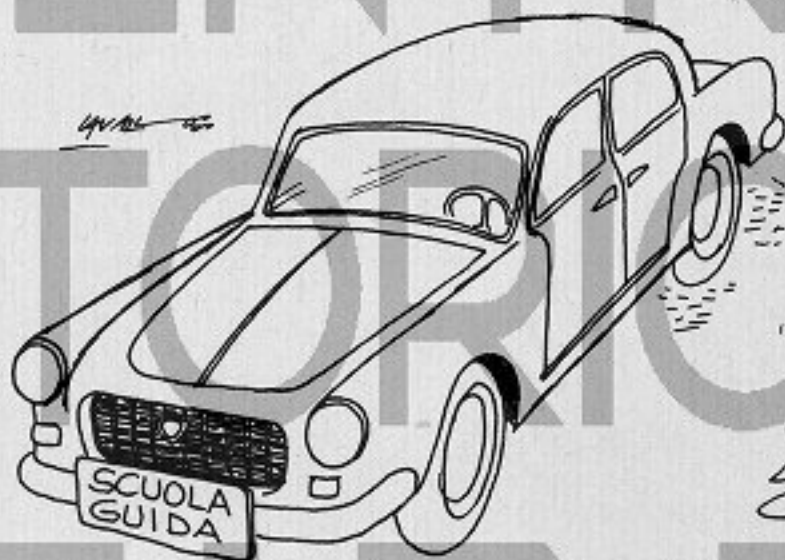




Cavallo



— Me ne metta pure mezzo litro di normale e mezzo di Super.



— È per ricordare con quale piede debb'usare la frizione.

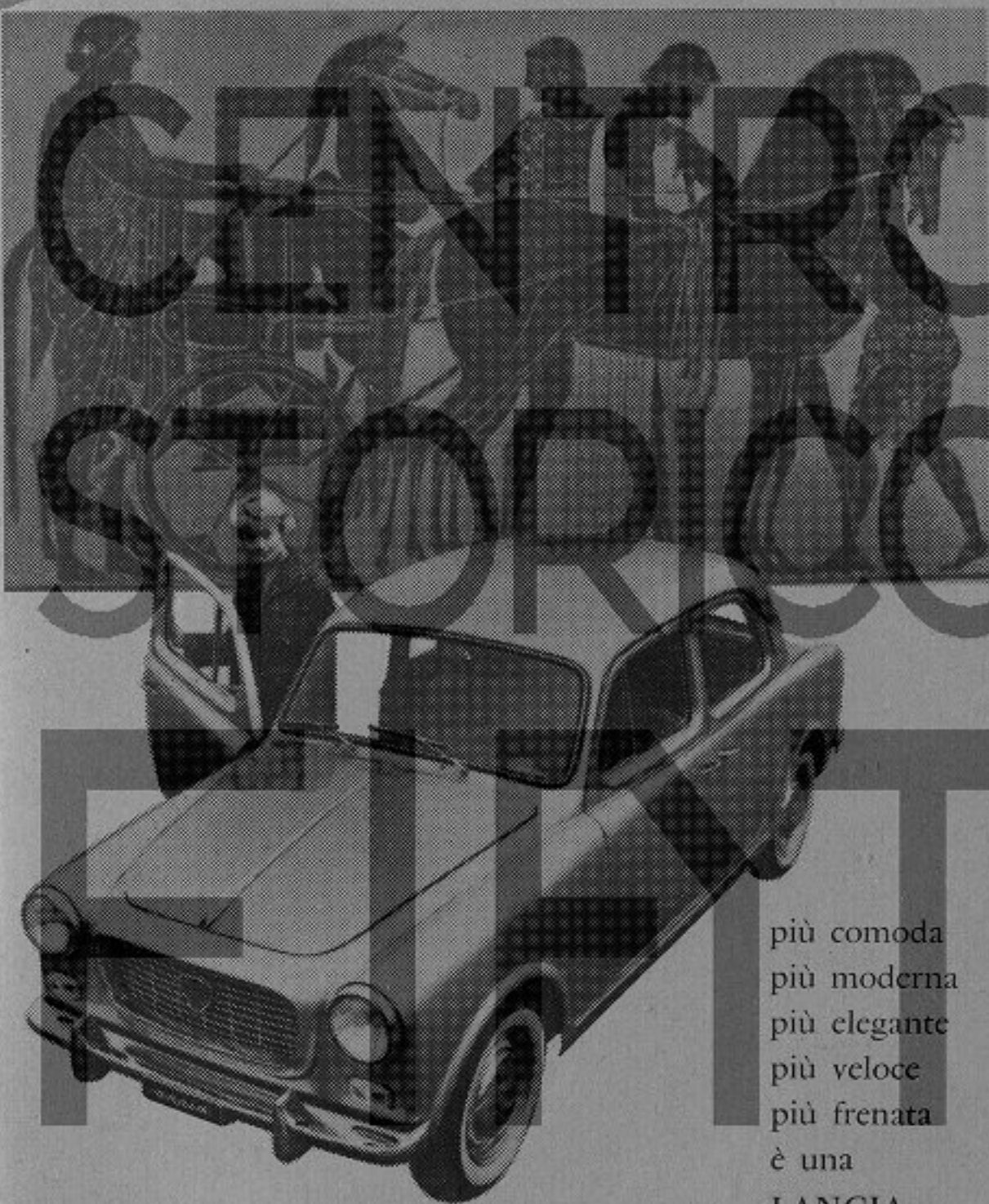


— Sono le segnalazioni stradali per i «bus» a due piani.



— Me la lavi a secco: non vorrei che si restringesse...

preziosa come un dipinto antico



più comoda
più moderna
più elegante
più veloce
più frenata
è una

LANCIA

APPIA 3' serie

1

BIENVENUS

M. G. Calbiati, Directeur Général, et M. A. Della Seta, Directeur Commercial, saluent les participants à la deuxième réunion H.I. R. de Turin au nom de l'Usine.

2

TURIN 17-18 JUIN 1961
SECONDE REUNION
"LANCIA H.I. R."

Au cours des journées du 17 et 18 juin, les associés de la « Lancia H.I. R. » se sont réunis à Turin: les pages qui suivent rapportent cinq tableaux, du peintre Massimo Quaglino, reproduisant les lieux que les associés ont visités: la Grancia di Lancia, le Musée de l'Automobile, l'Italia '61, Villa Sassi et les chantiers de Chivasso.

EXPOSÉ DE M. LE PRÉSIDENT

Le Président de la « Lancia H.I. R. » au cours de la réunion à Turin des associés, fait un résumé des initiatives prises par le Club, qui compte à l'heure actuelle 1500 adhérents: la première réunion nationale de Bielle, l'affiliation préférentielle de 30 voitures Flavia tirées au sort parmi les associés, la constitution du groupe « H.I. R. Sport », les ristournes sur les prix des pièces détachées et de la main d'œuvre pour les réparations, le rabais de six lire au litre d'essence, accordé par la Esso Standard Italiana, l'annuaire des associés avec noms et adresses. La perfectionnement de la constitution du groupe « H.I. R. Assi » est aussi en marche. Ce groupe réunira les pilotes qui se sont distingués dans des courses internationales à bord de voitures Lancia. M. le Président remercie enfin la Direction de la Société Lancia pour l'organisation de la deuxième réunion nationale de Turin. La page 5 contient une liste des « H.I. R. » qui ont acheté le plus grand nombre de voitures Lancia. Dans la photo ci-dessous, la 1re réunion « H.I. R. » qui a eu lieu à Bielle le 16 octobre 1960.

6

A CHIVASSO ON TRAVAILLE
POUR L'AVENIR

On reproduit la maquette et quelques photos de la partie de la nouvelle Usine Lancia de Chivasso qui sera achevée entre 1962: les hangars pour l'usinage des pièces et le finissage des voitures, le bâtiment central des services, le rayon de vernissage, le garage, la centrale électrique et thermique, la piste d'essai des voitures.

8

TENDANCES MODERNES DANS LA
CONSTRUCTION DES AUTOBUS

Dans cet article nous trouvons le résumé de la conférence tenue le 20 mai 1961 au Polytechnique de Milan par M. le Prof. Pazzi, Directeur Général Technique de Lancia, sur le sujet suivant: « Tendances modernes dans la construction des autobus, à l'égard de la sûreté de la circulation ».

13

HISTOIRE DE LA LANCIA
LA LAMBDA

Le cinquième feuillet de l'histoire de la Lancia est dédié à la révolutionnaire « Lambda », considérée le chef-d'œuvre de Vincenzo Lancia, la première voiture de série dans le monde ayant la carrosserie portante, moteur rapide en V étroit et suspension avant roues indépendantes. Les études de la « Lambda », que l'expérience et les méditations de Vincenzo Lancia ont amené à bonne fin, datent de 1921 et furent poursuivies pour une année et plus. La voiture fut présentée pour la première fois aux Salons de Paris et de Genève en octobre 1922 et accueillie par un succès extraordinaire du public, mais en même temps par les réserves et les critiques d'une partie des techniciens. 13.000 voitures « Lambda » en 9 séries furent construites entre 1923 et 1930.

Quelques-unes sont encore en circulation et elles constituent la convoitise des amateurs d'auto historiques. Une « Lambda » strictement de série manque pour un rien de gagner l'édition 1928 de la Mille Mille.

Les photos à la page 11 montrent les 9 séries de

« Lambda »; aux pages 12-13 le brevet de la première caisse portante qui date 28 mars 1919 et le châssis de la « Lambda »; à la page 14, à gauche, du haut vers le bas, le prototype de la « Lambda », les premières ébauches de la suspension avant indépendante et le dessin du brevet relatif, à droite, le dessin technique de l'amortisseur hydraulique; à la page 15 la première sortie de la « Lambda » sur les routes du Monténégro; à la page 16 le moteur « Lambda » et une page de publicité parue en France.

19

CONCOURS D'ELEGANCE

De belles voitures LANCIA et de belles coiffettes de Yella Bollenghi au Jardin de Boboli le 20-21 mai.

20

LA REINE SUR LA FLAMINIA

La Reine Elizabeth d'Angleterre avec M. le Président Gronchi parcourt Rome sur la Flaminia spéciale « 335 ». L'Auguste Souveraine a montré un vif intérêt pour les garnitures et accessoires complets et originaux étudiés par la Lancia et par Pinin Farina pour cette voiture de haute représentation, aujourd'hui au service du Quirinale.

22

ACROPOLE: REVE ET RÉALITÉ

Alessandro Cutolo, un historien et lettré très connu parle des valeurs poétiques, historiques et touristiques de l'Acropole d'Athènes.

30

ROUTE BLANCHE - ROUTE NOIRE

Le problème des routes devient chaque jour plus urgent: le Ministère des travaux publics italiens, actuellement en charge, a étudié dans toute son importance cette question et il a donné la priorité absolue aux routes de l'État, des provinces, des communes, routes qui dans la plupart des cas sont injustement délaissées par rapport aux autoroutes. Autre considération: bâtir des routes « de longue durée » dont le prix initial plus haut est largement compensé par une durée supérieure. La route en ciment, la route blanche, est la solution qui offre tous les avantages: durée, sécurité de jour et de nuit, entretien presque nul, roulement amélioré et par conséquent le confort et la sécurité de voyage pour l'usager en est augmenté.

Dans les photos à la page 29, quatre routes en ciment en Allemagne, en France, et la piste de l'Autodrome de Monza en Italie.

32

FLOR '61

Le 28 avril à Turin on a inauguré l'exposition nationale des fleurs et des plantes: cette manifestation a transformé le Valentino, le grand parc au bord du Po, dans un jardin phénix, où des plantes rares et des tapis de fleurs font la joie des visiteurs.

38

Les machines outils aussi ont une beauté à elles, qui n'est pas composée seulement de facteurs géométriques mais aussi de valeurs plastiques et chromatiques. La photo en couleur nous montre les machines installées dans un département de l'Usine.

34

G. C. ABBA - POÈTE GARIBOLDIEN

Dans le centenaire de l'Unité d'Italie, nous rappelons l'auteur du livre « Da Quarto al Volturno, note di uno dei Mille » (« De Quarto au Volturno, notes de l'un des Mille »), le meilleur guide pour celui qui veut refaire, halte pour halte, le parcours des Mille.

G. C. Abba fut avant tout un poète, qui dans toutes ses œuvres démontra une constante et émouvante pureté d'esprit. C'est en effet cette intégrité de cœur et de sentiments qui nous donne la yvraie charmante et pure qui transfigure et fixe à jamais tableaux et épisodes de l'épopée de Garibaldi dans les « Note ».

À la page 31 on reproduit un document historique: l'ordre du jour de Garibaldi à ses troupes après la bataille de Calatafimi, transcrit de sa propre main par G. C. Abba.

37

LA LANCIA DANS LE MONDE

Dans les photos: page 35 Flavia et Aspia en France, en Belgique et aux Pays-Bas; Ezzara 8 en Ethiopie. Page 36: Los Angeles: présentation de la Flavia chez la Finesse Hoffman; Londres, inauguration du Siège du nouveau Concessionnaire Lancia; Turin, les voitures Flavia et Aspia au service de « Italia '61 ». Page 37, deux performances de deux voitures Lancia: Giulio Cabianca à bord de la Flaminia Sport Zagato emploie une heure 30 m. de Milan à Florence sur la « Autostrada del Sole » à la moyenne de 167 km/h. M. Gianni Mazzocchi, directeur de la revue « Quattroruote » a démontré avec une voiture Flavia, que l'automobile bat le train, en employant 2 heures 27 m. 20 s. à parcourir le trait Milan-Florence, à la moyenne de 125,429 km/h. Turin, l'Archiviste de Agrigento, avec l'ing. Pesenti visite les chantiers de Chivasso.

39

SPORT

La Lancia Flaminia Sport Zagato conduite par Cabianca-Provolo, a brillamment gagné dans la classe de 1301 à 2500 cmc de la catégorie Grand Tourisme à la Mille Miles 1961. Au même temps elle est deuxième absolue après une Ferrari trois litres. Cabianca a réalisé le meilleur temps absolu dans deux des épreuves de vitesse de cette compétition: les montées au chronomètre de Fivizzano à Carretto et de Calcioglio à Pianoro. Il est à souligner que c'était la seule Flaminia inscrite à la course. En outre l'Aspia Sport Zagato de Freccobaldi-Sania première de la classe de 1001 à 1150 cmc, était deuxième dans le classement général devant des voitures de cylindrée plus grande.

40

Ennio Pacci présente deux créations dénommées « Romanesimo moderno » à côté d'une Flaminia Coupé.

42

Aujourd'hui la vie c'est qu'un mouvement et ce mouvement est conditionné par la possibilité de l'arrêter. Pour freiner les activités intellectuelles et manuelles il suffit de se servir de notre raison, de notre intelligence, ou de notre bon sens. Par contre pour freiner un mécanisme il a toujours été nécessaire d'employer un dispositif étudié pour cette fonction et proportionné à l'effort demandé. L'invention de la roue a créé le problème des freins: la vitesse des voitures modernes, le trafic de nos routes, le besoin de conduire brillamment ont mené à la naissance des freins à disque dont la Flaminia et la Flavia sont équipées en série.

44

Alberto Destefanis, un économiste italien très connu, raconte les services qui lui ont été rendus par une vieille Lancia Arona avec qui il a parcouru 240.000 km.

45

BLU LANCIA

Le premier numéro de la revue « Blu Lancia » vient de paraître. Il s'agit d'un journal pour les employés de l'Usine. Son but est de créer une cordiale entente entre l'Usine, les travailleurs et leurs familles.

46

LA GALERIE D'ART MODERNE
DE TURIN

M. Vittorio Viale, directeur du Musée de la Ville de Turin raconte dans son article une courte histoire de la création et des buts de la Galerie inaugurée par le Président de la République le 31 octobre 1959. Après une description du bâtiment où il souligne la rationalité de son architecture et de la disposition des 708 tableaux et des 56 sculptures qui en composent la collection, l'auteur conclut avec une phrase qui définit les buts futurs de l'Institut: « Maintenant la Galerie est là. Il faudra pourtant l'enrichir et l'introduire dans le monde artistique international. Il faudra lui donner une vie à elle avec des expositions et des manifestations, agrandir le cercle de ses amis fidèles et actifs, habituer le public à visiter fréquemment le Musée ».

IN THIS ISSUE:

1 WELCOME

Prof. Guido Calbani, General Manager, and Dr. Della Sera, Commercial Manager, salute the participants to the 2nd Hi-Fi. reunion at Turin, and welcome them on behalf of Lancia.

2 TURIN 17TH-18TH JUNE 1961 - SECOND «LANCIA HI-FI» MEETING

On 17th and 18th June the members of «Lancia Hi-Fi» met in Turin: five paintings by Massimo Quaglino of the localities visited by the members are reproduced on these pages: the Lancia skyscraper, the Automobile Museum, Italia '61, Villa Sassi and the Chivasso factory.

THE PRESIDENT'S REPORT

The «Lancia Hi-Fi» President, during the meeting of the members in Turin, summarises the activities of the Club whose members now number 1500; the first-national meeting at Biella; the preferential delivery of Flavia, draws out of a hat, to thirty members; the formation of the «Hi-Fi. Sport» Section; the reduction in price of spare parts and labour supplied for repairs to members; the discount of 4 lire per litre on the cost of petrol, given by Esso Standard Italiana; the book showing names and addresses of members. The formation of the «Hi-Fi. Aces» Section is being perfected, and those drivers who have distinguished themselves at the wheel of Lancia cars in important international races will be invited to become members. The President thanks the Management of Lancia for organising the 2nd National Meeting in Turin. A list of the «Hi-Fi» members who have purchased the greatest numbers of Lancia cars is shown on page 5.

The photograph at the foot of page shows the 1st «Hi-Fi» Meeting at Biella, 16th October, 1960.

6 CHIVASSO: THEY WORK FOR TOMORROW

View of the model and photographs of the section of the Lancia Works at Chivasso which will be completed in 1962: the workshops where body shells are manufactured and cars finished, the central service building, the painting department, the garage, the electrical and heating plant, the test track.

8 MODERN TENDENCY IN MOTORBUS CONSTRUCTION

This article is the synthesis of a lecture given at the University of Engineering, Milan, on 20th May 1961, by Prof. Antonio Fessia, Lancia Technical Manager, on «Modern tendencies in motorbus construction with particular reference to safety».

12 THE LANCIA STORY - THE LAMBDA

The fifth instalment of the Lancia story is dedicated to the revolutionary «Lambda», considered to be Vincenzo Lancia's masterpiece, the first series-produced automobile in the world with integral body construction, narrow V flat-revving engine and independent front suspension. The design of the Lambda benefiting from the experience and meditation of Vincenzo Lancia, was commenced in 1921, and went on for more than a year. The car was presented for the first time at the Paris and Geneva Salons in October 1922, where it was enthusiastically acclaimed by the public, but provoked criticism and doubts on the part of some technicians. 43 thousand examples in nine series of the Lambda were built between 1923 and 1930. A few are still circulating today, and are much sought-after by vintage car enthusiasts. A Lambda almost won the 1928 Mille Miglia. The nine series of the Lambda are shown in the photographs on page 11. The parent for the integral body construction, dated

28th March 1919, and the Lambda chassis are reproduced on pages 12-13; on the left of page 14, from top to bottom: the Lambda prototype — the first sketches of the independent front suspension, and the parent. On the right is the design of the hydraulic shock absorber. On page 15: the first outing of the Lambda on the roads of Montecarlo. On page 16: the Lambda engine and French publicity.

19 CONCOURS D'ELEGANCE

Fine Lancia cars and beautiful toilettes by Yella Bellenghi at the Giardino di Boboli on 20th and 21st May, 1961.

20 THE QUEEN IN THE FLAMINIA

Queen Elizabeth of England, accompanied by President Gronchi, is driven through Rome in the special «135» Flaminia. The Royal Visitor was most interested in the complete and original finish and accessories studied by Lancia and by Pininfarina for this car, which is now being used in the service of the «Quirinale».

22 THE ACROPOLIS: HALF DREAM, HALF REALITY

Alessandro Cutolo, the noted historian and writer speaks brilliantly of the poetic, historic and touristic value of the Athens Acropolis, quoting an unpublished poem by Arrigo Averardo.

30 WHITE ROAD - BLACK ROAD

The problem of the roads becomes graver every day: the present Italian Minister of Public Works appreciated the importance of the question, and has given absolute precedence to the state, provincial and municipal roads which are almost always unjustly relegated to second place behind the great autostrade.

Another consideration: to build «long lasting» roads, whose greater initial cost is amply compensated by the far greater durability. The concrete road, the «white road», is the solution which offers most advantages: durability, day and night safety, almost total lack of maintenance, better «rolling qualities» and consequent greater comfort and safer travelling. Four concrete roads are shown on page 29: in Germany, in France and, in Italy the Monte Autostrade.

32 FLOR '61

The international flower and ornamental shrub exhibition was opened in Turin on 18th of April. This show has transformed the Valentino, a beautiful park on the River Po, into a magic garden, where rare shrubs and carpets of flowers make it a dream for visitors.

33 Machinery has its beauty too, not only composed of geometric rhythm, but also of authentic plastic and chromatic values, as can be seen in the colour-photo of a section of the Lancia factory reproduced here.

34 G.C. ABBA-VATE - GARIBALDINO

On the occasion of the centenary of Italian Unity we remember the Author of the volume «Da Quarto al Volturno, Notevole di Gino dei Mille», the best guide for those who wish to retrace the route of the Thousand. G.C. Abba was essentially a poet who demonstrates a constant and moving purity of spirit in all his works. And it is this integrity of heart and sense which gives us the enchanting freshness which fixes for eternity the episodes of the Garibaldian epic in the «Notevole».

A historic document is reproduced on page 33: Garibaldi's Order of the day to his heroic men after the Battle of Calatafimi; written in the hand of G. C. Abba.

37 LANCIA THROUGHOUT THE WORLD

Page 35: the Flavia and Appia in France, Belgium and Holland; the Escort II in Ethiopia. Page 36: Los Angeles, the presentation of the Flavia by Hoffman Motors; London, the inauguration of the headquarters of the new Lancia Concessionaire, Turin, Flavia and Appia cars in the service of Italia '61. Page 37: Significant tests of two Lancia models: Giulio Cabianca in a Lancia Flaminia Zagato covered the distance between Milan and Florence on the Autostrada del Sole in 1 hour 30 minutes at an average speed of 187 K.P.H. Gianni Mazzocchi, Editor of the magazine «Quattroruote», demonstrated, with a Flavia, that a car can beat a train by covering Milan-Florence in 2 hr. 27 mins. 20 sec. at an average of 125.429 K.P.H. Turin, the Archbishop of Agrigento, accompanied by Ing. Rosenti, visits the new factory at Chivasso.

39 SPORT

In the Mille Miglia 1961 the Lancia Flaminia Sport Zagato, driven by Cabianca and Provolo, brilliantly won the class 1301-1500 cc in the Gran Turismo Category, obtaining in addition the second place overall, following a powerful 3 litre Ferrari. Cabianca also obtained the best overall times in two speed tests during the race: the timed climbs from Fivizzano to Cerreto and from Calzagliolo to Pianoro. The car was the only Lancia Flaminia entered in the race.

Also in the Mille Miglia the Appia Sport Zagato of Freccobaldi-Sama won the 1001-1150 cc class, and came sixth in the general classification, in front of much larger cars.

40 Emilio Pucci's creations, launched under the name of MODERN ROMANTICISM, together with a Silver Flaminia Coupé.

42 BRAKES

Today life is motion, and motion is conditioned by the possibility of arresting it. But if reasoning and intelligence are sufficient to contain human intellectual and manual activities within desired limits, a proper mechanism is necessary to brake an object in movement, proportionate to the force it has to apply.

With the invention of the wheel the problem of braking arose: with the current speeds of motorcars, the chaotic circulation on the roads, racing driving, etc., the disc brake was born, and today is mounted by Lancia on the Flaminia and on the Flavia.

44 RECORD OF FAITHFULNESS

Alberto Destefanis, the Italian Economist, remembers an old Lancia Ardena in which he drove 240,000 kilometres.

45 BLU LANCIA

The first number of the Lancia House Magazine, «Blu Lancia», destined for all employees of the Company, has been published. It will create a cordial communication between the Company and those who work for it, bringing a friendly voice and amusement to their families.

46 THE MODERN ART GALLERY - TURIN

Dr. Vittorio Viale, Director of the Turin Civic Museum, gives a résumé of the story of the birth and scope of the Gallery, inaugurated by the President of the Republic on 31st October 1959. After a description of the building, with a few words on the architectural rationality, and exhibition of the 708 pictures and 56 sculptures which compose the collection, and a list of the more significant works, the writer closes with a phrase which illustrates the intentions for the future: «Now the Gallery exists. It is however necessary to render it ever richer and more complete, insert it in the international artistic movement, demonstrate its fervid life through exhibitions, enlarge the circle of faithful and active friends, render the Museum a habitual and welcoming goal for the public.

IN DIESEM HEFT:

1 WILLKOMMEN!

Generaldirektor Prof. Guido Calbani und Verkaufsleiter Dr. Alfredo Della Seta begrüßen die Teilnehmer am 2. Nationaltreffen «Lancia Hi, Fi» in Turin.

2 ZWEITES NATIONALTREFFEN "LANCIA HI, FI." IN TURIN AM 17. - 18. JUNI 1961

Am 17. und 18. Juni haben sich die Mitglieder des «Lancia Hi, Fi» in Turin versammelt. Bei dem Anlass besuchten die Vereinsmitglieder das Hochhaus Lancia, das Automobilmuseum, die Ausstellungen «Italia '61», Villa Sassi und das neue Lancia-Werk in Chivasso. Auf diesen Seiten sind die genannten Sehenswürdigkeiten in Bildern vom Maler Massimo Quaglini dargestellt.

DER BERICHT DES VORSITZENDEN

Anlässlich des Hi, Fi Treffens in Turin berichtet der Vorsitzende über die bisherige Tätigkeit des Vereins, der zur Zeit 1500 Mitglieder zählt; das 1. Nationaltreffen in Biella; die Bevorzugung der Vereinsmitglieder bei Übergabe der neuen Flavia; die Errichtung der Sektion «Hi, Fi Sport»; die Preisermäßigungen auf Ersatzteile und Arbeitskosten bei Wageninstandsetzungen für die Vereinsmitglieder; die Gewährung eines Preissachlasses von 6 Lire je Liter Benzinabgabe seitens der Enso Standard Italiana; das Vereinsbuch mit den Namen und den Anschriften der Mitglieder.

Nächstes wird die Sektion «Hi, Fi. Rentmeister» die Lanciafahrer aufnehmen, die sich auf internationalen Wettrennen auszeichnen haben. Der Vorsitzende dankt schließlich der Hausdirektion dafür, dass sie das 2. Nationaltreffen in Turin befürwortet hat.

Seite 5: Verzeichnis der Hi, Fi. Mitglieder, die zahlenmäßig an der Spitze der Lanciawagenbesitzer stehen. Bild unten: 1. Hi, Fi. Treffen vom 16.10.60 in Biella.

6 IN CHIVASSO ARBEITET MAN FÜR MORGEN

Relief und Bilder der Werkabteilungen in Chivasso, die 1962 in Betrieb treten werden: Karosseriewerk, Endfertigung, Zentralhalle für Dienstleistungen, Lackierwerk, Grossgarage, elektrische Kraft- und Wärmeeinheiten, Fahrbahn für Wagenprüfung.

8 MODERNE TENDENZEN IM OMNIBUSBAU

Prof. Dr. Ing. Femia, Technischer Zentraldirektor bei Lancia, hielt am 20.5.61 auf der Technischen Hochschule in Mailand einen Vortrag über «Die modernen Tendenzen im Omnibusbau unter besonderer Berücksichtigung der Erfordernisse der Verkehrssicherheit». Hier wird der Vortrag zusammenfassend wiedergegeben.

13 GESCHICHTE DES HAUSES LANCIA DAS MODELL LAMBDA

Die 5. Fortsetzung der Geschichte des Hauses Lancia ist der Spitzenleistung Vincenzo Lancia's, dem Modell LAMBDA, gewidmet. Das ist der erste Serienwagen der Welt mit selbsttragender Karosserie, engem V-Motor und unabhängiger Vorderradaufhängung. Die ersten Studien über dieses Modell reichen auf 1921 zurück. Die Erstvorführung des LAMBDA erfolgte im Oktober 1922 auf dem Pariser und Georger Salon; der Wagen wurde einerseits mit grösster Begeisterung, andererseits von einigen Technikern mit Vorbehalt und Kritik aufgenommen. Zwischen 1923 und 1930 verliessen 13.000 LAMBDA in 2 Serien das Werk. Heute findet man noch welche in Umlauf und diese sind von den Veteranenliebhabern ausserst gesucht. Um Weniges überschlägt 1928 einem Serien-Lambda der 1. Preis im Mille Miglia Rennen.

Bilder - Seite 11: die 9 Lambda-Serien; Seite 12-13: die Patentskizzen der ersten selbsttragenden Karosserie vom 28.3.1919 und das Lambda-Fahrgestell; Seite 14, links von oben nach unten: Prototyp Lambda; die ersten Skizzen der unabhängigen Vorderradaufhängung und Patentzeichnung davon; rechts: Zeichnung des hydraulischen Stossdämpfers; Seite 15: die erste Ausführung des Lambda auf der Monceniostrasse; Seite 16: der Lambda-Motor und ein in Frankreich erschienenes Werbeblatt.

19 ELEGANZSCHAU

Parade von schönen Lanciawagen und anmutigen Damentouilletten aus den Ateliers Yella Bellanghi im Giardino von Boboli am 20. und 21. Mai 1961.

20 EINE FLAMINIA FÜR DIE KÖNIGIN

Rom: Königin Elisabeth von England und Staatspräsident Gronchi fahren durch die Strassen der Hauptstadt auf der sonderkarossierten Flaminia «335»: die Königin ist an den gediegenen und originalen Ausstattungen offensichtlich interessiert, die von Lancia und Pininfarina eigens für diesen dem Staatsdienst am Quirinal zugewiesenen Repräsentationswagen studiert wurden.

22 DIE AKROPOLIS IN TRAUM UND WIRKLICHKEIT

Der bekannte Historiker und Gelehrte Alessandro Cutolo vertritt unter Zitierung eines Gedichtes von Arrigo Averardo die poetische, historische und touristische Bedeutung der Akropolis von Athen.

30 WEISSE STRASSEN - SCHWARZE STRASSEN

Das Strassenproblem harret jeden Tag dränglicher einer Lösung entgegen. Kürzlich hat der italienische Minister für öffentliche Arbeiten diese hochwichtige Frage eingehend behandelt und dabei den Staats-, Provinz- und Gemeindefrassen, die für gewöhnlich erst nach den Autobahnen zu Worte gelangen, den Vorrang gegeben. Er bespricht u.a. die Notwendigkeit, dauerhafte Strassen zu bauen; die hohen Baukosten zahlen sich gerade durch die Dauerhaftigkeit aus. Die weisse Zementstrasse bietet am meisten Vorteile: Dauer, Sicherheit bei Tag- und Nacht, geringe Instandsetzung, bessere Fahrbahn und daher grössere Fahrtauglichkeit und höheren Fahrkomfort. Bilder auf Seite 29: Vier Zementstrassen - in Deutschland, in Frankreich und in Italien (Autobahn von Rom).

32 FLOR '61

Am 28. April ist in Turin die Internationale Blumen- und Pflanzenausstellung eröffnet worden. Die Veranstaltung hat den Valentino-Park am Ufer des Po in einen wunderschönen Märchengarten verwandelt, der den abertausenden von Besuchern einen überaus hohen Genuss bietet.

33 Auch die Maschinen besitzen ihre besondere Schönheit, die nicht nur in der geometrischen Linienführung, sondern auch in der plastischen Farbgestaltung zum Ausdruck kommt. So die Anlagen einer Werkabteilung bei Lancia, die hier in Farbenbild zu sehen sind.

34 G. C. ABBA EIN GARIBALDINER DICHTER

Anlässlich der Jahrhundertfeier der Einigung Italiens verweisen wir auf den Verfasser des Buches: «Da Quantal Volturno, Notevole di uno dei Milles». Es ist dies der beste Führer zu der von Garibaldi und seinen «Tausend Mann» eingehaltenen Marschroute im Freiheitsfeldzug.

G. C. Abba war ein Dichter in seinem ganzen Wesen und sein Werk ist von rühmendem Zartgefühl durchdrungen. Gerade diese Geistesreinheit, die sich in den Beschreibungen und Berichten seiner «Notevole» wieder spiegelt, gibt dem Werke jene Frische, die es vor Verfallung schützt.

Bild auf Seite 33: Die eigenhändig von G. C. Abba niedergeschriebene Tagesordnung Garibaldi's an seine heldenmütigen Soldaten nach der Schlacht von Calatafimi.

37 LANCIA IN DER WELT

Bilder - Seite 35: Flavia und Appia in Frankreich, Belgien und Holland; Etasau B in Äthiopien.

Seite 36: Los Angeles, Vorführung der Flavia bei Hoffman; London, Eröffnung der neuen Lancia-Vertriebsstelle; Turin, Flavia und Appia im Dienste von «Italia '61»; Seite 37: Spitzenleistungen - G. Cabianca legt auf Flaminio Sport Zagato die Strecke auf der Autobahn Mailand - Florenz in 1 h 30' mit 187 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit zurück; G. Mamocchi, Direktor der Zeitschrift «Quattroruote», hat auf Flavia die Wertfahre zwischen Auto und Eisenbahn gewonnen und die Strecke Mailand - Florenz in 2 h 27' 20" mit 125,423 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit zurückgelegt. Turin, der Erzbischof von Agrigento besucht in Begleitung von Dr. Ing. Pesenti das Bau stehende Werk in Chivasso.

39 SPORT

Anlässlich des «Mille Miglia 1961» haben Cabianca-Provato auf Flaminio Sport Zagato den 1. Preis der Klasse 1301-1500 ccn G. T. und den 2. absoluten Preis nach der Ferrari 3-Liter davongetragen. Bei derselben Gelegenheit war Cabianca der Beste in zwei Geschwindigkeits-Etappen und zwar im Bergrennen von Fivizzano nach Cerreto und in dem von Caglioglio nach Pianoro; dabei ist zu bemerken, dass dies die einzige am Rennen beteiligte Flaminio war!

Im gleichen Mille Miglia haben auch Francesco Baldi-Sana auf Appia Sport Zagato gute Erfolge für die Klasse 1001-1150 ccn erzielt und in der Gesamtbewertung den 9. Platz vor stärkeren Maschinen eingenommen.

42 "CHI MI FRENA IN TAL MOMENTO!"

Das moderne Leben ist Bewegung; diese Bewegung muss man aber zu gegebener Zeit abbremsen können. Um den geistigen und körperlichen Tätigkeiten des Menschen Einhalt zu gebieten, sind Veranlassung, Verstand und Massgefühl hinsichtlich; um ein Fortbewegungsmittel abzubremesen, ist aber überdies eine mechanische, zweckmässige, einfache Vorrichtung nötig. So ist mit der Erfindung des Rades auch die Frage der Bremsen aufgeworfen worden; bei der heutigen Fahrgeschwindigkeit und dem charakteristischen Strassenverkehr war das Aufkommen der Scheibenbremsen, wie sie Lancia für Flaminio und Flavia verwendet, eine kostbare Gabe der Vorsehung!

44 EIN REKORD DER TREUE

Alberto D'estelais, der bekannte Volkswirtschaftler, erzählt von seiner alten Lancia-Arriva, auf welcher er 140.000 km zurückgelegt hat.

45 ZEITSCHRIFT "BLU LANCIA"

In diesen Tagen ist das erste Heft der Betriebszeitschrift «Blu Lancia» erschienen und den Angestellten des Hauses zugewandt. Ziel der Zeitschrift ist, zwischen Fabrik und Angestellten den Sinn für Arbeits- und Lebensgemeinschaft zu vertiefen und ein aufmerksames Wort oder ein heiteres Motiv in die Familien der Werktätigen zu bringen.

«Moderne Romantika» nennt Emilio Pucci die zwei Modeschöpfungen, die er hier neben einem silberfarbenen Flaminio-Coupe vorführt.

46 DIE GALLERIE DER MODERNEN KUNST IN TURIN

Dr. Vittorio Viale, Direktor des Turiner Stadtmuseums, legt den Werdegang und die Zweckbestimmung der Kunstgalerie dar, die am 31.10.59 in Turin vom Staatspräsidenten eröffnet worden ist. Nach der Beschreibung des Gebäudes und der rationellen Aufteilung der 708 Gemälde und 56 Skulpturen zählenden Sammlung, schließt der Autor seine Ausführungen mit folgenden Worten, welche die künftigen Ziele der Galerie treffend zum Ausdruck bringen: «Die Gallere haben wir jetzt. Nur muss sie noch bereichert, den heutigen internationalen Kunstströmungen angepasst und durch angemessene Veranstaltungen belebt werden; der Kreis der Kunstfreunde ist zu erweitern und das neue Museum darauf zu gestalten, dass es zum Ziele immer zahlreicherer Besucher werden kann».

è sempre questione di stile



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



FLAMINIA BERLINA - 5-6 posti; 6 cilindri; 2458 cmc.; potenza 112 HP (SAE) a 4800 giri/minuto (tassabile 26 CV); peso Kg. 1480; consumo (CUNA) litri 12,5 ogni 100 Km.; Velocità 160 Km/h.
FLAMINIA COUPÉ PININFARINA - 4-5 posti; 131 HP; Kg. 1440; litri 13,5 ogni 100 Km.; 170 Km/h.
FLAMINIA GRAN TURISMO TOURING - coupé 2 posti; 131 HP (tassabile 26 CV); Kg. 1270; litri 11,8 ogni 100 Km.; 180 Km/h.

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

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

FLAMINIA

LA PRIMA VETTURA ITALIANA DA TURISMO

FORNITA SU RICHIESTA DI FRENI A DISCO SULLE QUATTRO RUOTE

**CENTRO
STORICO
FIAT**

CENTRO
STORICO
FIAT

1906-1961



ALPHA
BETA
GAMMA
ETA
THETA
KAPPA
TRIKAPPA



LAMBDA
DILAMBDA
ASTURA
ARTENA
AUGUSTA
APRILIA
ARDEA
AURELIA
APPIA
FLAMINIA
FLAVIA

TRADIZIONE