

6

CENTRO STORICO

LANCIA



LANCIA

INVERNO 1961

n. 6

PERIODICO DI INFORMAZIONE

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

DISTRIBUZIONE IN OMAGGIO
Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

Sommario

- **Sul quadrante del tempo, il coupé Flavia**
- **Antonio Orzel**
Indirizzi per la gestione più economica dei trasporti urbani
- **Lancia Chivasso**
- **Vittorio Zincone**
Einaudi, o gli ideali di un economista
- **Ferruccio Bernabò**
Storia della Lancia: le 8 cilindri Dilamba e Astura, la 4 cilindri Ardena (quinto capitolo)
- **Flaviano Mascarini**
Prova sigillo
- **2000° Socio H.I. FI.**
- **Ricordo di Giulio Cabianca, campione italiano**
- **La Mostra del Mantegna a Mantova**
- **La Lancia nel mondo: notizie**
- **Lancia cavalleria**
Decalogo del guidatore Lancia
- **Piero Casucci**
Sogni del passato: al Museo dell'Auto Carlo Biscaretti di Ruffia
- **La Lancia nel mondo**
Saloni e mostre nei due emisferi: avvenimenti e curiosità da ogni Paese
- **Lo Sport, i Clienti campioni**
- **Emilio Pucci**
La Moda: "Là dove l'inverno è sole"
- **Golf Club Biella**

Responsabile: SANDRO FIORIO

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

Realizzata da
SERVIZIO STAMPA LANCIA

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

CENTRO STORICO

Si sono chiuse a Torino recentemente le celebrazioni del centenario dell'Unità d'Italia. Molte, varie ed accuratamente allestite le Mostre, numerosi ed interessanti i congressi, i raduni; elevato il numero dei visitatori. In complesso, quindi, un bilancio positivo.

Ma non è certamente questo il punto più importante: in questi sei mesi di manifestazioni a Torino si è ritrovato l'entusiasmo per la Patria, per le bandiere, per le glorie passate. Forse mai come a Torino gli Italiani si sono sentiti nuovamente uniti e nuovamente appartenenti ad una Nazione rispettata ed onorata.

Inizia, così, con i più favorevoli auspici, il secondo secolo di vita della nostra Italia. Non possiamo non esprimere anche noi — torinesi di nascita o di spirito — i più fervidi voti perché il 1962 segni l'inizio di una vita ancor più serena, più laboriosa, di più diffuso benessere per tutti gli Italiani, e, naturalmente, con il più affettuoso calore, estendiamo l'augurio a tutti i nostri Amici.

La nostra copertina cambia il suo tradizionale volto.

Desideriamo dedicarne una serie — saltuariamente — ad alcuni degli sports preferiti dai nostri Clienti, per distrarli dal loro normale ambiente di lavoro. Iniziamo con il riposante, distensivo gioco del golf e ci auguriamo che la piccola iniziativa sia gradita: uno sguardo alla nostra copertina potrà contribuire a portarli per un attimo, con la fantasia, in quel rifugio disteso che soltanto la natura sa dare.

Finito di stampare il 12-12-1961 presso lo Stabilim. Grafico C. Zeppegno - Torino

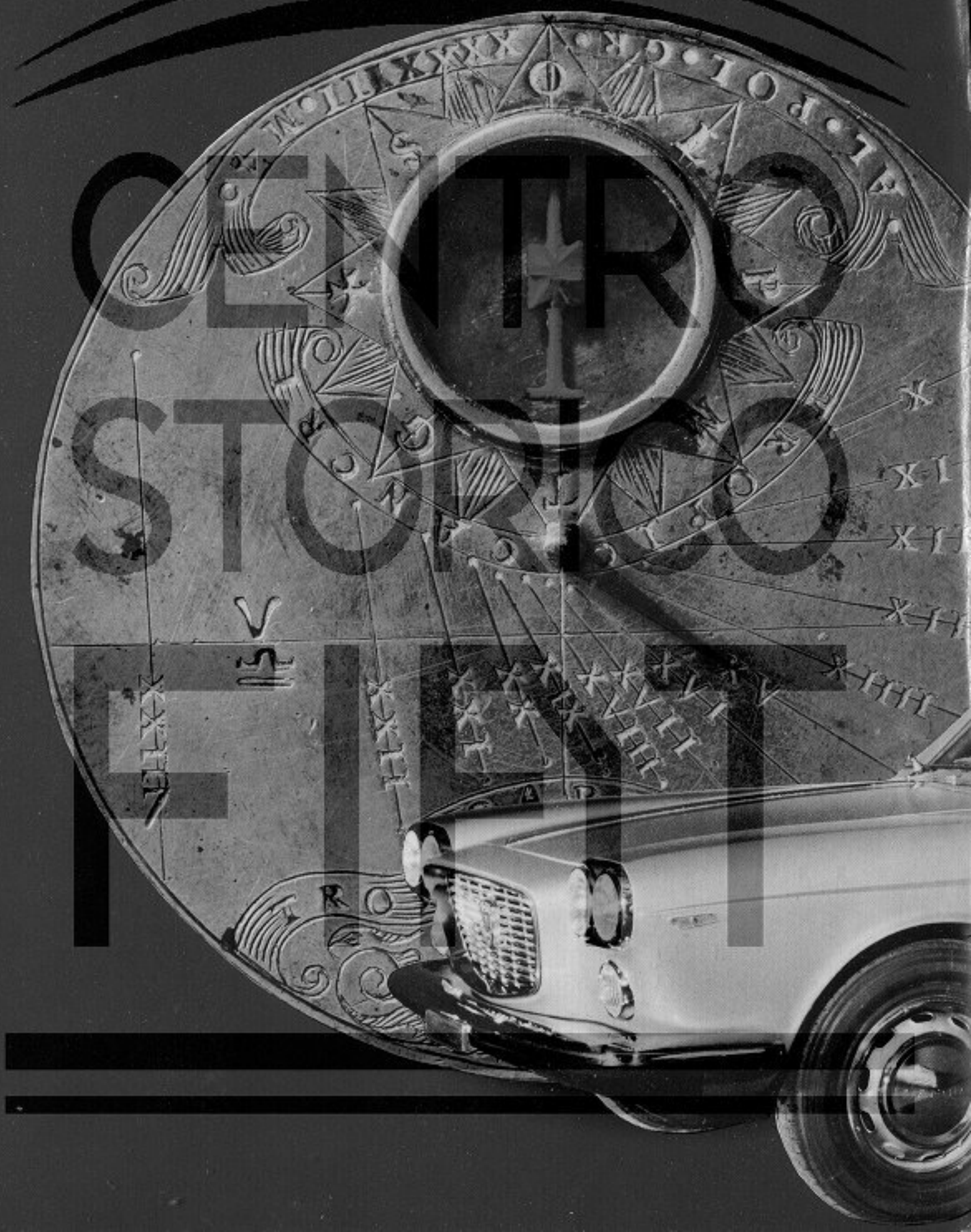
Registrato al n. 1374 in data 7-3-1960 presso il Tribunale di Torino.

In questo numero:

quadro del pittore Strappa (14); fotografie di: Chiesa-Torino (23-34-44); Dora Zynger-Paris (34); Foto Maiani-Cortina (34); Foto Keim-Frankfurt (44); Foto Inform Branguli-Barcellona (44); Fox Photos Ltd.-London (44); Fotostory-Gent (45); Fotostudio-Milano (32); Lumachi-Firenze; Moncalvo-Torino (copertina - 6-10-11-23-42-43-52); J. Mourreau-Paris (44); Palapoli M.-Torino (45); Pedrati E.-Bolzano (47); Photograph D. Baglin Pty.-St. Leonards (Australia); PWla-Ahntponayaa-Aahnai (47); Publifoto-Milano (30); Publifoto-Torino (9-12); Trevisio-Torino (8); Zeppegno-Torino (25-26-27-28-33).

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

SUL QUADRANTE DEL TEMPO II

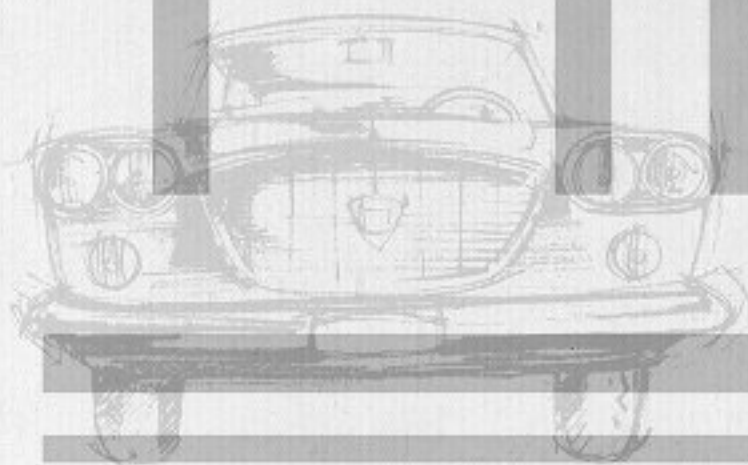
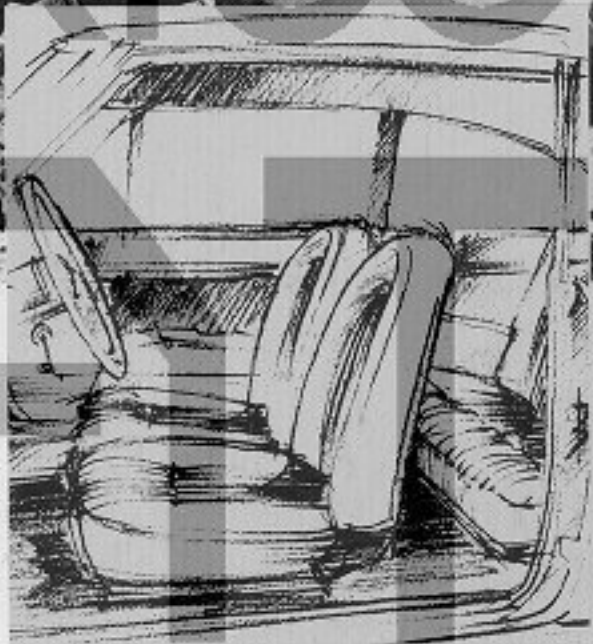


COUPE

Flavia

Il COUPE FLAVIA è stato la maggiore novità del 43° Salone internazionale dell'Automobile, e l'interesse con cui il pubblico l'ha accolto ha avuto il suo stimolo iniziale nella sorpresa che il lancio della nuova versione della Flavia ha suscitato. Si rinnova così la tradizione iniziata dalla Lancia con l'Aurelia e proseguita con l'Appia e la Flaminia. Il COUPE FLAVIA nella sua impostazione estetica e meccanica, ricalca lo schema così felicemente sperimentato nei citati modelli, e che si tratti di una formula costruttiva indovinata lo dimostra l'autentica valanga di prenotazioni, iniziatasi fin dal primissimo momento della presentazione in Salone. Le varianti meccaniche, rispetto alla berlina normale, riguardano: riduzione dell'interasse da m 2,65 a 2,48; motore potenziato a 90 CV, con alimentazione con due carburatori e altri ritocchi; comando del cambio a *cloche* sul pavimento. Carrozzeria a due porte e due posti più due (quelli posteriori non sono affatto "di fortuna", ma autentici due posti), realizzata dalla Pininfarina: lunghezza m 4,56; larghezza 1,61; altezza (a vettura carica) m 1,30 circa. Velocità massima 166 km orari.

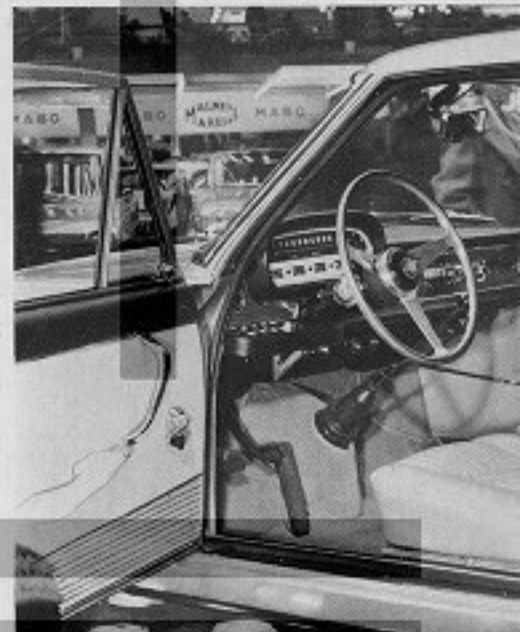
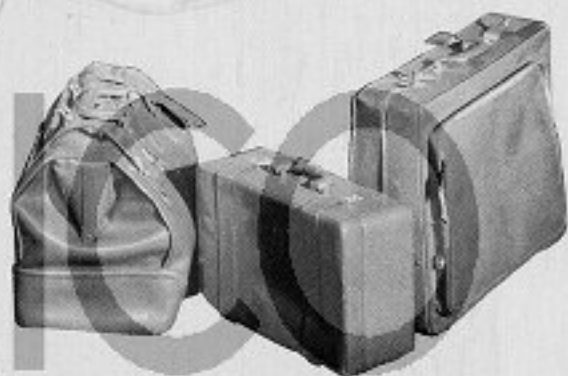
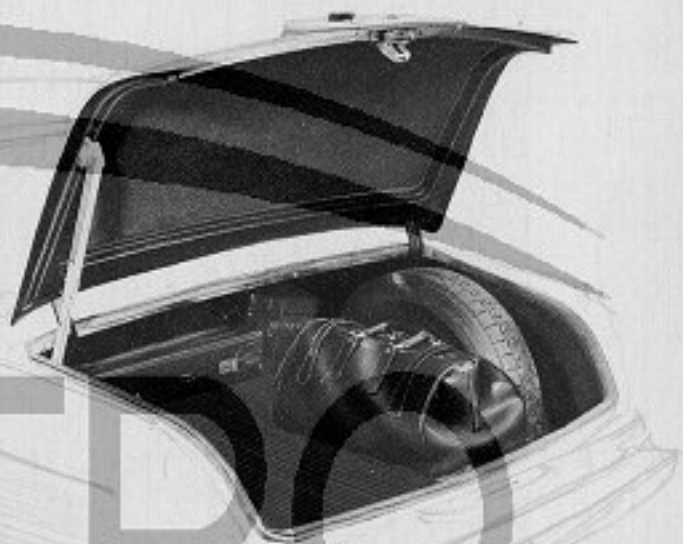




BELLEZZA DINAMICA

La carrozzeria della FLAVIA COUPE è così descritta dalla Pininfarina, che ne ha curato il progetto e ne curerà la costruzione:

«La vettura è il frutto di una stretta collaborazione tra la Lancia e la Pininfarina per realizzare una moderna e funzionale "Gran Turismo", e dare alla meccanica d'avanguardia della Flavia una veste elegante ma allo stesso tempo compatta e aerodinamica, con accurata utilizzazione degli spazi interni per i passeggeri ed il bagaglio. L'aspetto estetico della vettura è caratterizzato da equilibrio di linee ed armonia di masse, tipici dello "stile italiano". La parte frontale è ispirata a quella della berlina Flavia; la maschera radiatore, appena sporgente dai parafranghi, è leggermente inclinata in avanti per una migliore penetrazione aerodinamica. Le fiancate sono di linea continua ed integrale e presentano un rilievo longitudinale su tutta la lunghezza; il padiglione, ben profilato ed aerodinamico, è di grandi dimensioni e si fonde armonicamente con la coda in una linea continua; interrotta solo da un leggero rilievo del tetto rispetto al cristallo posteriore. I cristalli laterali, di grande superficie, sono divisi in tre parti, due girevoli ed una scendente. Ne consegue una aerazione eccellente ed una visibilità totale sia per il pilota che per i passeggeri. La parte posteriore, rastremata e ton-



E COMFORT



Il nuovo coupé Flavia ha riscosso unanimi consensi da parte degli intenditori, ed è molto piaciuto anche a quella esigentiissima categoria rappresentata dagli attori di teatro e del cinema. Franca Rame, per esempio, ha passato lungo tempo a rimirarsi compiaciuta la più recente Lancia.

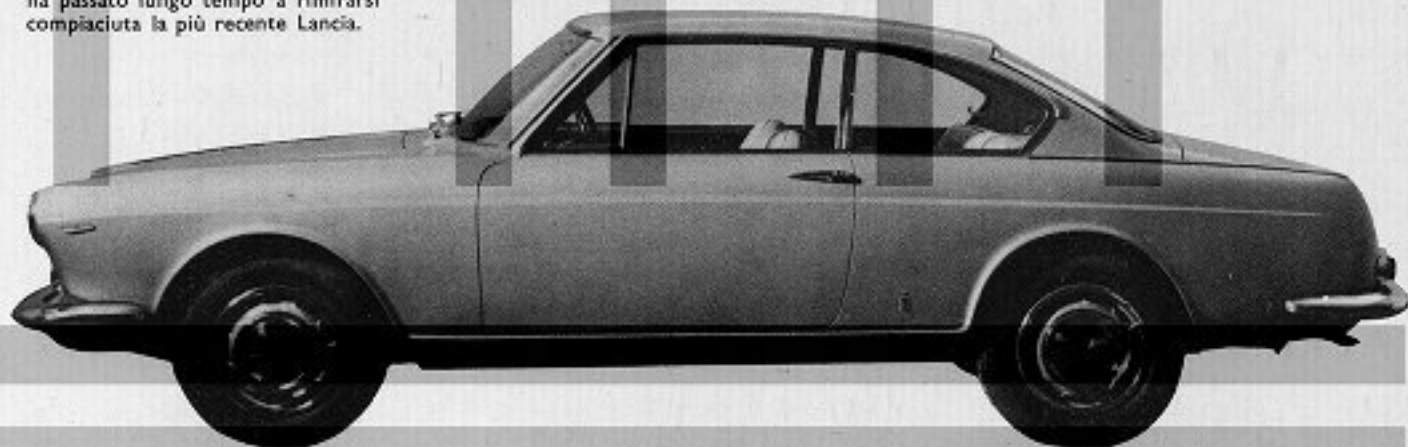
deggiate, ben si armonizza con il corpo della vettura; l'ampio sportello dà facile accessibilità al vano baule, che è di eccezionale capacità; la fanaleria posteriore è a disegno orizzontale ben raccolta in un unico corpo.

L'interno della vettura offre due posti molto comodi anteriori più due posteriori medi. Le poltroncine anteriori sono di forma avvolgente ed hanno schienale regolabile e ribaltabile all'indietro. Uno speciale dispositivo automatico di sicurezza impedisce il ribaltamento degli schienali in avanti in caso di brusco arresto.

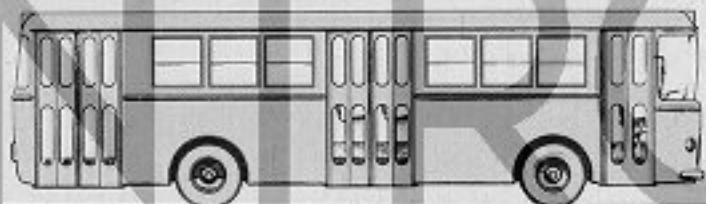
La parte superiore della plancia porta strumenti è realizzata in materiale espanso, soffice, antisonoro, antiriflettente: la fascia centrale è in legno; la parte inferiore, anch'essa in materiale espanso, ha una forte imbottitura protettiva in caso d'urto.

L'interno delle porte è dotato di appoggiatesta, comoda maniglia appiglio e luci di sicurezza automatiche. Sono previsti appositi attacchi per cinture di sicurezza di tipo diagonale, fornibili su richiesta del cliente.

L'insonorizzazione dell'interno, l'aerazione e la funzionalità di ogni dettaglio, sono stati studiati e lungamente provati in modo da dare ai passeggeri un massimo di comfort e di sicurezza ».



INDIRIZZI PER LA GESTIONE PIU' ECONOMICA DEI



TRASPORTI URBANI

Dato l'alto grado di interesse, riportiamo un resoconto degli argomenti trattati dal Dr. Ing. Antonio Orsel, Direttore Generale dell'U.I.T.E. in occasione della relazione tenuta al Convegno Nazionale delle Aziende Municipalizzate di Trasporto, svoltosi a Torino l'8 novembre 1961.

Nella gestione delle aziende di trasporto municipalizzate è improprio parlare di gestione economica e sarebbe più giusto parlare di gestione «più economica», in quanto la finalità dell'impresa pubblica ha motivi altamente sociali da cui non si può prescindere. Nessun servizio richiede infatti tanti oneri e sacrifici per soddisfare indiscriminatamente e nel modo migliore ogni strato sociale, né deve fronteggiare una gamma di richieste pari a quelle del pubblico trasporto.

Tale aspetto ha assunto una importanza rilevante ed è stato oggetto di studi e dibattiti in ogni parte del mondo; inoltre, risultando popolare, favorisce per pura demagogia, ingerenze, giudizi e intromissioni il più delle volte interessati e spesso privi di senso pratico. Nessuna impresa infatti presta il fianco alla critica quanto l'impresa di pubblico trasporto urbano e qualunque disservizio o agitazione sindacale diviene oggetto di pubblica attenzione perché tocca l'interesse di tutti i cittadini.

In tali condizioni resta agli amministratori e ai dirigenti il compito di ricercare con ogni mezzo la gestione più economica dei servizi, dopo aver assicurato il raggiungimento delle finalità sociali.

ECONOMICITÀ DELLE GESTIONI

Il settore operativo entro il quale l'azienda di trasporto urbano può muoversi e agire per la ricerca di economia di esercizio, è limitato a quello della sua organizzazione che dovrà consentire di assolvere nel modo più razionale e idoneo i compiti affidati all'impresa.

Per quanto riguarda la funzionalità del settore amministrativo, essa proviene dalla adozione di una ben studiata organizzazione programmata ed è anche caratterizzata

dall'impiego impersonale della macchina. È veramente notevole l'apporto che l'automazione amministrativa può offrire alle nostre aziende per facilitare il raggiungimento di risultati economici soddisfacenti.

La nota flessibilità di elaborazione dei dati da parte di un sistema elettronico darà un contributo positivo alla maggior indispensabile efficienza del settore « movimento » e consentirà di realizzare economie e recuperi. L'opera del « movimento » deve essere affiancata da quella dei settori tecnici aziendali i quali devono fornire mezzi idonei. È indiscutibile, infatti, che il veicolo è lo strumento su cui poggia l'economia dell'azienda municipalizzata. Per una buona utilizzazione del parco veicoli tale utilizzazione non dovrebbe mai scendere al di sotto del 90% e dovrebbe corrispondere un grado di efficienza media non inferiore al 92-93%.

Tuttavia, il contributo maggiore che i settori tecnici possono offrire all'economia della gestione resta la ricerca del tipo di veicolo più idoneo al servizio da svolgere tale da avere una piena funzionalità per quel servizio. Nel campo del trasporto urbano tale funzionalità consiste nella rispondenza ad innumerevoli e ben note caratteristiche.

È opportuno approfondire l'esame di una sola delle caratteristiche funzionali del veicolo urbano, quella che

può ritenersi fra le più importanti per i suoi riflessi sulla economicità di gestione, cioè l'attitudine a svolgere il servizio a velocità commerciale più elevata.

A parità di altri elementi funzionali, la velocità commerciale è legata al tipo dell'apparato di trazione; la trazione elettrica a corrente continua notoriamente presenta vantaggi in tal senso rispetto a quella termica. Per contro i veicoli gommati presentano vantaggi di aderenza rispetto a quelli su rotaia, per cui sui primi è possibile installare una più elevata potenza; e poiché la velocità commerciale di un veicolo nell'impiego urbano è in funzione del valore di accelerazione nelle innumerevoli fasi di avviamento e ripresa, si dovrebbe concludere che il veicolo più idoneo al servizio urbano è il filobus. Tale conclusione starebbe ad indicare che la scelta del veicolo più idoneo non rappresenta un vero problema.

Tuttavia una vasta serie di ragioni pratiche, estranee a considerazioni d'ordine teorico-pratico, ha fatto assumere eccezionale importanza ad una delle caratteristiche funzionali del veicolo urbano, quella di essere indipendente da vincoli sia rispetto alla strada che al percorso.

Pertanto, nei principali centri urbani italiani e stranieri, prima il tram e poi il filobus hanno ceduto o stanno gradatamente cedendo il passo all'autobus. L'autobus



Una suggestiva immagine degli Autobus urbani realizzati con gruppi Lancia per conto dell'ATAC di Roma; a sinistra il nuovo autobus snodato realizzato dalla Viberti su telaio Lancia, e capace di 70 posti a sedere.





Al tavolo della Presidenza del Convegno Nazionale delle Aziende Municipalizzate di Trasporto si notano, oltre all'ing. Antonio Orsel che sta pronunciando la Sua relazione l'avv. Orio Giacchi, l'avv. Amedeo Peyron, l'On. Bernardo Mattarella, l'avv. Giuseppe Sales, l'ing. Lucio Gregoret, il dott. Luigi Accurti.

urbano, che prima dell'ultimo conflitto aveva fatto in Italia una timida apparizione, sta ora diventando il grande protagonista dei nostri servizi, la sua affermazione può dirsi incontrastata quasi ovunque.

Ciò è avvenuto per merito della sola prerogativa che lo distingue dagli altri due tipi di veicoli, la sua estrema libertà di movimento.

Tuttavia, per aumentare la funzionalità e l'economicità della gestione, l'autobus urbano attuale deve migliorare le sue prestazioni. Deve essere dotato di un motore più potente, e la linea di trasmissione deve essere caratterizzata da cambi di velocità appropriati, in grado di trasmettere alle ruote le più elevate coppie motrici nelle fasi di avviamento e accelerazione. In tal modo le velocità commerciali dell'autobus miglioreranno, con evidente beneficio economico.

PER UNA MAGGIOR ECONOMICITÀ

Nella ricerca di economicità di gestione dei pubblici trasporti non deve essere trascurata l'importanza di un'eventuale trasformazione dell'attuale sistema di esercizio, ricorrendo all'impiego di veicoli serviti da un solo agente. Naturalmente, la soluzione di questo problema non è tra le più facili perché solo in parte essa è legata a fattori di vita interna aziendale, mentre per molta parte è legata a fattori esterni, di maturità, costume e preparazione civica della collettività.

Per la parte che riguarda le aziende, il problema richiede studi di non poco conto, come quelli di riforme tariffarie e di accorgimenti di esercizio di varia natura. Per gli esercizi di pubblico trasporto altro sollievo potrebbe essere ricercato facendo appello alla

maturità civica della comunità e attraverso la più idonea collaborazione tecnica fra gli organi competenti dei Comuni, cioè contribuendo con studi e suggerimenti aziendali alla correzione dell'influenza dei fattori esterni all'azienda stessa.

Ad esempio, la crescente congestione del traffico e purtroppo l'indisciplina e il disordine di molti utenti della strada, producono ingorghi e favoriscono vere paralisi del flusso veicolare.

È opportuno infine porre in rilievo un fattore di grande peso per i riflessi anti economici nella gestione delle nostre aziende: quello rappresentato dal fenomeno delle ore di punta. Durante tale periodo vengono raggiunti limiti di congestione eccezionali. Tutti i veicoli efficienti del parco sono impiegati in linea ed essi non riescono a fronteggiare le richieste.

Per valutare l'importanza economica negativa di tale fenomeno, si consideri che nei nostri esercizi la durata complessiva dei periodi di punta raramente supera il valore del 25% dell'intero nostro orario giornaliero.

Ebbene, le nostre aziende debbono adeguare la consistenza del parco rotabile e l'ampiezza dei ricoveri alle necessità di quel breve periodo.

Sarebbe quindi opportuno che, a somiglianza di quanto fatto nelle maggiori città straniere, anche nelle nostre città fosse studiata la possibilità di una differenziazione nell'utenza con relative differenziazioni tariffarie e degli orari di entrata e di uscita per le varie categorie di lavoratori, così da estendere il periodo dell'ora di punta diluendone gli effetti.

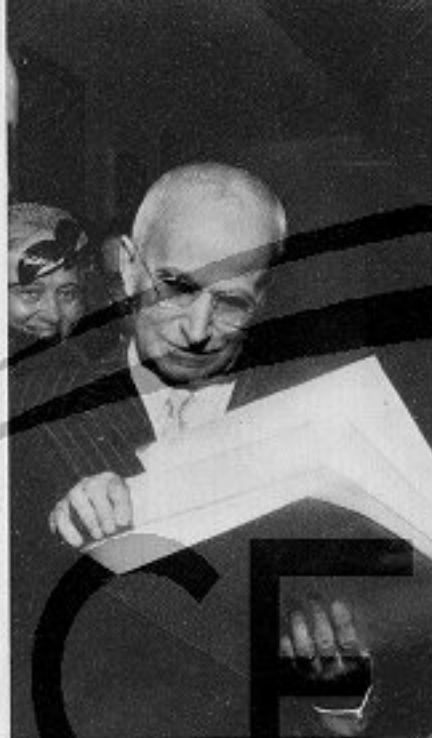
Questa esposizione ha l'ambizione di aver contribuito ad un più approfondito esame dei vari aspetti di economicità delle gestioni di aziende municipalizzate, in una visione moderna della vita collettiva e dei traguardi cui tende la nazione.



I lavori del nuovo stabilimento di Chivasso continuano a procedere secondo i programmi, e il grande cantiere lungo l'autostrada Torino-Milano assume di settimana in settimana nuova fisionomia. È ormai completata la costruzione dei due capannoni principali destinati alla costruzione delle scocche e alla finizione delle vetture: sono lunghi 448 metri e larghi 72 ciascuno. Anche il fabbricato centrale riservato ai servizi è ultimato. Due unità del reparto grandi presse (nella fotografia in alto della pagina di sinistra) hanno già cominciato le prove di stampaggio e prenderanno a funzionare e a produrre nel prossimo gennaio. Pure pressoché completo anche negli impianti è il reparto verniciatura (a sinistra, in basso, nella pagina di fronte), di cui sono in corso le prove di messa a punto: sarà avviato per la regolare produzione entro i primi mesi del '62. Osserviamo ancora, a sinistra, una delle tre unità della grande centrale termica (30 milioni di Kcal/ora) destinata a fornire il calore tecnologico per l'impianto di verniciatura ed il calore per il condizionamento degli ambienti di lavoro. Su tutto lo stabilimento troneggia la snella sagoma di un traliccio (a destra) che vagamente assomiglia a una rampa di lancio per missili, mentre non è altro che la base dell'enorme serbatoio dell'acqua.

LANCIA CHIVASSO





EINAUDI, O GLI IDEALI DI UN ECONOMISTA

Se Luigi Einaudi non fosse salito, nel 1947, alla vicepresidenza del consiglio dei ministri — prima carica di governo della sua vita, a settantatré anni di età — il suo nome sarebbe passato ai posteri in una luce leggermente sbagliata. Fino a quel momento, e alla successiva elezione alla presidenza della Repubblica che ne fu una conseguenza, Einaudi era noto ai più come un "economista", e tale per il pubblico sarebbe rimasto; mentre la sua costante aspirazione e la sua vera natura lo tennero sempre ben distinto dai puri uomini economici, da «tutti coloro i quali disprezzano gli ideali e ritengono che le lire, i soldi e i denari siano le sole cose reali esistenti nel mondo». Economista, perché conoscitore profondo e indagatore ostinato del comportamento degli uomini di fronte alle cose e agli interessi materiali, Einaudi non fu mai un "economicista", non soffrì mai della specifica deformazione professionale di molti cultori e di intere scuole della sua scienza, per i quali ogni cosa di questa terra può essere ridotta al suo lato economico e tutto il resto è illusione e "sovrastruttura". Se l'Einaudi economista fu illustre e portò decisivi contributi alla sua disciplina, l'Einaudi non economista fu qualche cosa di più: un costante esempio di quello che i cittadini, nella vita politica, dovrebbero essere e purtroppo a volte non sono. Il bisogno di «testimoniare che non ci sentiamo soltanto economisti o geologi o chimici, ma viviamo anche la vita di tutti, e specialmente quella della nostra nazione», lo portò sempre ad occuparsi di politica con un senso tutto particolare del dovere. In una sua raccolta di articoli, edita dalla "Voce" nel 1921 e intitolata appunto agli Ideali di un economista (la stessa dalla quale sono tratte le due precedenti citazioni) Einaudi citava un episodio poco noto delle guerre piemontesi. Nel 1792, durante le invasioni napoleoniche, il reggimento di Moriana si sbandò per un ordine equivoco, ma con l'impegno per tutti di ritrovarsi sulla piazza di Susa il 1° gennaio 1793. Nonostante l'occupazione francese, in quel giorno di capodanno i due terzi degli sbandati si ritrovarono tutti a Susa, con le loro

uniformi nascoste sotto i vestiti, agli ordini del colonnello che era stato il primo ad arrivare. Einaudi, è chiaro, si riconosceva in quel colonnello savoiardo e ne faceva un esempio, non soltanto di capacità e disciplina militare, ma di comportamento politico.

L'idea che si dovesse fare il proprio dovere in qualunque occasione e senza badare alle conseguenze era una sua seconda natura. Perciò non trasse mai speciali motivi di vanto da circostanze della sua vita politica simili a quelle usate da altri addirittura come un piedestallo: così la firma del manifesto degli intellettuali antifascisti sottoscritto fra i primi nel 1925; così il passaggio clandestino delle Alpi compiuto nell'inverno del 1943, in età già tarda, per rifugiarsi a Ginevra.

Come tutti gli italiani che nel periodo fra le due guerre mondiali erano molto giovani, conoscevo Einaudi allora più di nome che per i suoi scritti destinati a una circolazione abbastanza difficile.

Fu il mio professore dell'Università di Genova, Emanuele Sella, a rendermi familiare un autore che soltanto dopo la guerra dovevo conoscere di persona.

Ero, allora, redattore del Risorgimento Liberale particolarmente addetto alle cose economiche. Nella Roma dell'immediato dopoguerra (che non era tale per tutti, perché sulla linea Gotica ancora si combatteva) fiorivano idoli non molto dissimili da quelli dell'anteguerra, anche se con nomi cambiati: l'intervento dello Stato, la pianificazione, la tassazione caotica e indiscriminata. A non rendere omaggio ai nuovi nomi di quelle vecchie cose si rischiava di essere additati come nemici del progresso, o addirittura come nostalgici del vecchio regime. In quegli anni dal 1944 al 1947 alcuni esponenti del partito liberale, come Corbino, Cattani e lo stesso Einaudi, erano stati addirittura impiccati in effigie su cartelli portati in corteo da dimostranti facinorosi.

Luigi Einaudi abitava nella residenza del governatore della Banca d'Italia in via Tuscolana: una casetta abbastanza modesta dentro un bellissimo giardino pieno di fiori e di pini secolari. Mi capitò, qualche volta di andarci di sera, per sentire il suo parere su un

provvedimento appena uscito o su una discussione parlamentare in atto. Erano gli anni della Costituente e si trattava di sostenere certe idee impopolari o trascurate dal grosso pubblico. Avevo conosciuto sui libri il maestro di economia; conoscevo ora il piccolo uomo pieno di coraggio, che ci dava fiducia nelle battaglie difficili, come la luce della sua casa ci dava serenità dopo aver attraversato il giardino oscuro e deserto. Einaudi sedeva in un piccolo divano, con la immane tazza di caffè che nessun medico era riuscito a fargli lasciare. La signora Ida si aggirava intorno alla tazza con attenzioni per lo meno materne. Durante quel piccolo rito, Einaudi spiegava con poche parole, oneste e ferme, il suo modo di vedere il fatto del giorno. Come un altro grande nostro maestro di quegli anni, Benedetto Croce, Einaudi era più un ascoltatore che un parlatore: lasciava dire e poi interveniva, correggeva e giudicava.

Ricordo un suo giudizio di allora, secco e definitivo, sulle imposte di trasferimento della proprietà: una delle piaghe dell'economia italiana che nessuno ha mai avuto il coraggio di medicare per timore di figurare "dalla parte dei signori". Dopo avere sentito più volte questi concetti dalla sua viva voce, li riproduco ora da un opuscolo pubblicato in quegli anni dell'immediato dopoguerra: «A che serve — scriveva nel 1945 — invocare e permettere la divisione del latifondo, la creazione della piccola proprietà coltivatrice, la casa alla famiglia, quando ogni contratto di acquisto, ogni mutuo ipotecario è colpito da imposta proibitiva? Al dieci per cento di tassa di registro si devono aggiungere le tasse di trascrizione, le tasse ipotecarie, i diritti notarili. Qualcuno di questi oneri non essendo proporzionale al valore, le piccole transazioni divengono onerosissime. Si è ridotti a comprare ed a vendere solo quando i valori salgono e coprono, nella mente delle parti, l'onere delle tasse».

«L'economia di un paese adagiato dalle imposte di registro sui trasferimenti a titolo oneroso della ricchezza — concludeva Einaudi —

è quasi un cadavere al quale manca la virtù del movimento». La dote saliente dello scrittore Einaudi era il coraggio delle verità impopolari.

Dopo quella di Luigi Sturzo, la sua scomparsa ha privato l'Italia di una delle poche voci disinteressate e non timorose, capaci di guardare nel fondo della realtà e di analizzare certe iniziative presunte sociali, per svelarne il potere di nuocere alla società.

Luigi Einaudi salì al governo, come vicepresidente del consiglio dei ministri e ministro del bilancio, nel giugno del 1947. Era un momento particolarmente difficile; si trattava di scegliere fra i due sistemi politici che avrebbero diviso il mondo negli anni successivi: l'Occidente e l'Oriente, il Mondo Libero e il mondo del collettivismo.

Anche in Italia era giunta l'ora della scelta e molti tentennavano in attesa di tempi meno incerti. Einaudi non ebbe incertezze e accettò il posto preminente nella politica economica di un governo che si prevedeva esposto ai più duri attacchi degli esclusi. La lira era in preda alla spirale discendente dell'inflazione che sembrava inarrestabile; molti generi di consumo, dallo zucchero alle gomme d'automobile, erano tesserati o introvabili. La politica economica di Einaudi cominciò con una serie di atti di coraggio assolutamente contrari allo spirito dei tempi, che grondava ancora di interventismo burocratico. Il tesseramento fu soppresso; la maggior parte dei controlli statali sul mercato venne abolita; un illuminato ministro del commercio estero — Cesare Merzagora — fece altrettanto in materia di scambi internazionali. La stabilizzazione della lira, la fine della penuria economica e della borsa nera furono la conseguenza di queste decisioni. Se De Gasperi vinse in modo trionfale le elezioni del 18 aprile 1948, anche la politica economica ebbe la sua parte di merito.

Non ricordo con altrettanta vivezza l'Einaudi presidente della Repubblica.

Anche se questo mi farà sembrare antiquato, debbo dire che in quei sette anni non ebbi il coraggio di andarlo a cercare nel palazzo che era stato dei Re d'Italia. Onestà vuole che gli si riconosca il merito di essere stato (lui, sostenitore battagliero dell'istituto

monarchico durante la campagna del referendum) il migliore protagonista di un trapasso storico fra due concezioni dello Stato in fondo abbastanza simili, quali sono la monarchia costituzionale e la repubblica parlamentare. Rigido e cosciente custode dei suoi poteri e dei loro limiti, Einaudi non fu mai imputato della minima esorbitanza formale. Eppure, la sua presidenza vide gesti di rilievo notevole, come la investitura del presidente Pella, nell'agosto 1953, all'infuori di ogni designazione di partiti, o come la presenza del Capo dello Stato italiano tra i firmatari di un appello per la federazione europea: atto politico di primaria importanza, anche se compiuto a titolo personale.

Anche da presidente della Repubblica, Einaudi continuò, insomma, ad essere un uomo di coraggio. In mancanza di poteri specifici, trovò sempre il modo di esprimere il suo parere su determinati fatti politici e di farlo pubblicamente conoscere. Come quando, nel 1949, il prof. Umberto Calosso fu assalito da studenti di destra che lo accusavano di suoi precedenti antifascisti e il presidente della Repubblica fece sapere che il prof. Calosso era stato invitato a pranzo al Quirinale.

Oppure come quando, di fronte a certe insistenti polemiche sul "laicismo" che avrebbe dovuto essere un corollario inevitabile delle dottrine liberali, si fece fotografare mentre prendeva la comunione in una messa di montagna, e autorizzò la diffusione della fotografia.

Quello che ci resta di Einaudi, come riassunto della sua opera e come testamento politico, è riassunto nel titolo di certi suoi quaderni che egli andò pubblicando con periodicità irregolare e successivamente trasferì nelle pagine di un quotidiano: le "Prediche inutili". Erano e restano, in realtà, prediche non inutili per quello che hanno insegnato e sempre insegneranno.

Ma era importante, è importante la dissociazione tra la volontà di insegnare (la "predica") e la ricerca di una utilità immediata. Era importante stabilire in modo netto la verità: era meno importante che essa fosse immediatamente riconosciuta e affermata. Collocato il seme, tocca ora a noi coltivarlo ed evitare che la siccità dei tempi lo maltratti e lo isterilisce.

The background is a complex, abstract composition. It features a dark, elongated shape at the top that resembles a car's silhouette. Below this, there are various textures, including what looks like a close-up of a car's headlight and grille in the lower-left quadrant. The entire image is overlaid with a large, semi-transparent watermark that reads "CENTRO STORICO".

LA STORIA DELLA LANCIA

CENTRO

STORICO

STORICO

STORICO

STORICO

LE 8 CILINDRI DILAMBDA E ASTURA LA 4 CILINDRI ARTENA

FERRUCCIO BERNABÒ



DILAMBDA

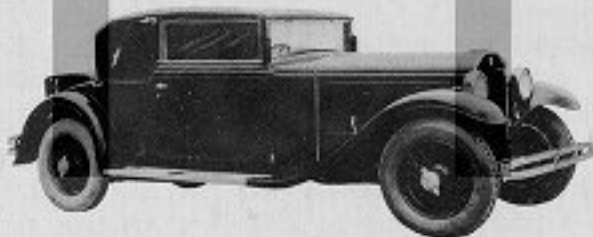


ASTURA



ARTENA

La Lancia era stata fondata alla fine del 1906, e già l'anno successivo usciva la prima vettura capostilpe di una lunga stirpe famosa, che ebbe tra i primi successori, soltanto per citare i modelli più famosi, la "Theta", la "Trikappa" e i veicoli militari della prima guerra mondiale. Poi la celeberrima "Lambda", la macchina che forse più di ogni altra ha contribuito all'evoluzione della tecnica automobilistica. Arriviamo così alla quinta puntata di questa traccia storica sulla Lancia, alle otto cilindri "Dilambda" e "Astura", e alla classica "Artena".

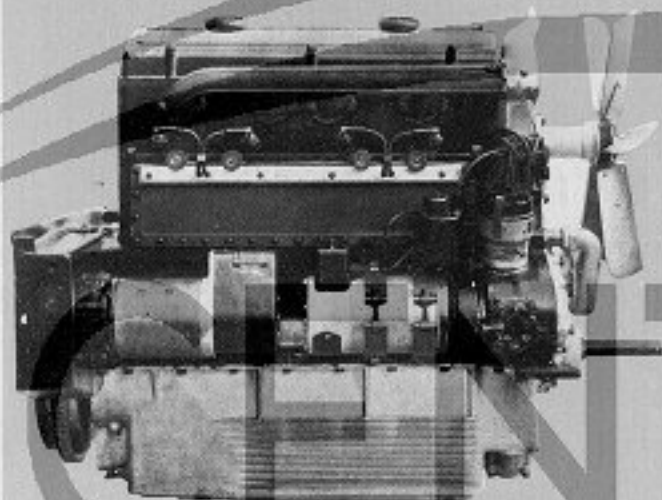


1929

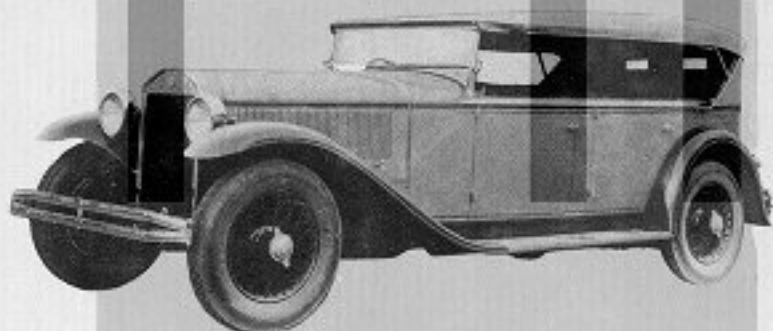
È l'epoca d'oro dei concorsi di eleganza, delle belle carrozzerie italiane; il maggior successo del Salone di Parigi è la "Dilambda" il cui autotelaio servirà come base per carrozzerie fuori serie di altissima classe.

I successi e le fortune della Lambda avevano creato attorno al nome Lancia un alone quasi leggendario, e ai Saloni dell'Automobile di Parigi e di Londra, lo stand della Casa torinese era meta di una specie di pellegrinaggio: tutti a vedere l'ultima novità Lancia. Nel 1929, al Salone parigino, la novità Lancia si chiamò Dilambda e ne costituì l'avvenimento principale.

La Lambda, nonostante i successivi "ringiovanimenti" e la sua impostazione costruttiva tuttora modernissima, era ormai vecchia di quasi dieci anni (se si considera il periodo della sua gestazione, come abbiamo visto nel capitolo precedente). E comunque Vincenzo Lancia non era uomo da fermarsi a rimpiangere i conquistati allori. Tra l'altro, aveva in mente da molto tempo di riproporre al pubblico una otto cilindri, dopo la breve ma brillante esperienza del 1922 con la Trikappa. L'idea venne dunque ripresa nel corso del 1926, mentre l'officina lavorava in pieno alla produzione della Lambda. L'ufficio tecnico, impostando gli studi della otto cilindri, condivise il parere di Lancia, che non a torto pensava che la struttura a scocca portante adottata per un modello leggero



Il poderoso motore a otto cilindri a V stretto della Dilambda, come tutti i motori Lancia era un mirabile esempio di architettura meccanica. Le Lancia, dicevano gli intenditori (e l'osservazione è giusta ancor oggi), sono belle di fuori ma anche "dentro". Sotto: il modello Dilambda torpedo di serie, con il lungo cofano di purissima linea.



come la Lambda, fosse inapplicabile nel caso di una macchina molto grossa e pesante come doveva essere la Dilambda.

Perciò si tornò alla soluzione del telaio separato. Naturalmente, rimase la sospensione a ruote anteriori indipendenti (che, sia detto per inciso, stentava a trovare imitatori, probabilmente perché i progettisti delle Case non erano ancora convinti della sua superiorità sull'avantreno rigido...), che richiedeva nella parte anteriore del telaio una grande rigidità torsionale, onde ridurre al minimo oscillazioni e deformazioni dell'avantreno. Venne studiato un telaio a longheroni scatolati, con collegamenti sull'asse neutro formati da rientranze ricavate nella lamiera dei longheroni e saldate elettricamente tra loro, nonché ingobbature della lamiera stessa. Questa soluzione venne brevettata il 6 giugno 1927 sotto il numero di privativa industriale 260175.

Successivamente, invece di traverse tubolari di irrigidimento colleganti i due longheroni, venne adottata nella parte centrale del telaio una crociera di lamiera scatolata, disposta a X, forata per il passaggio dell'albero di trasmissione. Per aumentare ancora la rigidità del complessivo, con originalissima idea venne infine utilizzato anche il serbatoio posteriore della benzina, con funzione di traversa tubolare di grande sezione (brevetto del 17 gennaio 1928).

Per il motore, fu impostato un otto cilindri, sempre secondo il riuscitissimo schema a V stretto adottato per la Lambda, con la differenza che sul blocco a quattro cilindri di quest'ultima, l'angolo tra i due piani dei cilindri era di 20 gradi, mentre per l'otto cilindri venne portato a 24°. La distribuzione era con albero a camme in testa e valvole verticali parallele comandate da bilancieri a rullo.

Osserviamo per inciso che con tale disposizione, la camera di scoppio veniva ad assumere una sezione triangolare, forma che la tecnica moderna considera tra le più favorevoli dal punto di vista del rendimento volumetrico.

Questo motore, di bellissima architettura, esteriormente nitido e "pulito" come amavano i progettisti dell'epoca, aveva alesaggio di mm 79,37 e corsa di mm 100. La cilindrata esatta risultava di 3960 cmc; rapporto di compressione 5,35 : 1.

La potenza erogata era di 100 CV a 4000 giri. Tra le altre particolarità del superbo autotelaio Dilambda sono poi da ricordare la larga applicazione di cuscinetti *Silentbloc* alle articolazioni, il dispositivo a pompa per rinnovare automaticamente il lubrificante nella coppa del motore, il termostato per regolare la temperatura dell'acqua di raffreddamento e, infine la lubrificazione centralizzata dello *chassis* per mezzo di pompa Bijur

comandata da un piccolo pedale sotto il cruscotto della vettura. Si tratta di raffinatezze, per quell'epoca, sensazionali. La carrozzeria di serie era nelle due versioni, berlina e torpedo, ma l'imponenza dell'autotelaio della Dilambda servì egregiamente come base per carrozzerie fuoriserie di altissima classe.

Ecco come descriveva la nuova Lancia otto cilindri la rivista Motor Italia nel numero dedicato al Salone di Parigi del 1929: « La Dilambda può marciare, in presa diretta, al passo d'uomo; accelera con straordinaria prontezza sino a raggiungere una velocità superiore ai 120 chilometri orari, e sempre in presa diretta, supera brillantemente forti salite. La nuova Lancia non ha dimensioni eccessive ed è relativamente leggera; conserva una buona maneggevolezza e non affatica punto il guidatore. Si presenta, esteticamente, in modo impeccabile: è una vettura aristocratica e imponente, ma avrebbe torto chi volesse confonderla con certe altre vetture di lusso, specie straniere, che fanno magnifica figura... da ferme o per le vie delle città, dimostrandosi poi, su strada, delle ben mediocri camminatrici, incapaci di mantenere velocità medie ragionevoli. La Dilambda è anzitutto una macchina, e una macchina costruita per le strade come sono realmente, buone e cattive, di pianura e di montagna, con rettilinei e svolte strette; è fatta per viaggiare con grande sicurezza, con impareggiabile comfort e con tutte la velocità che si può desiderare... »

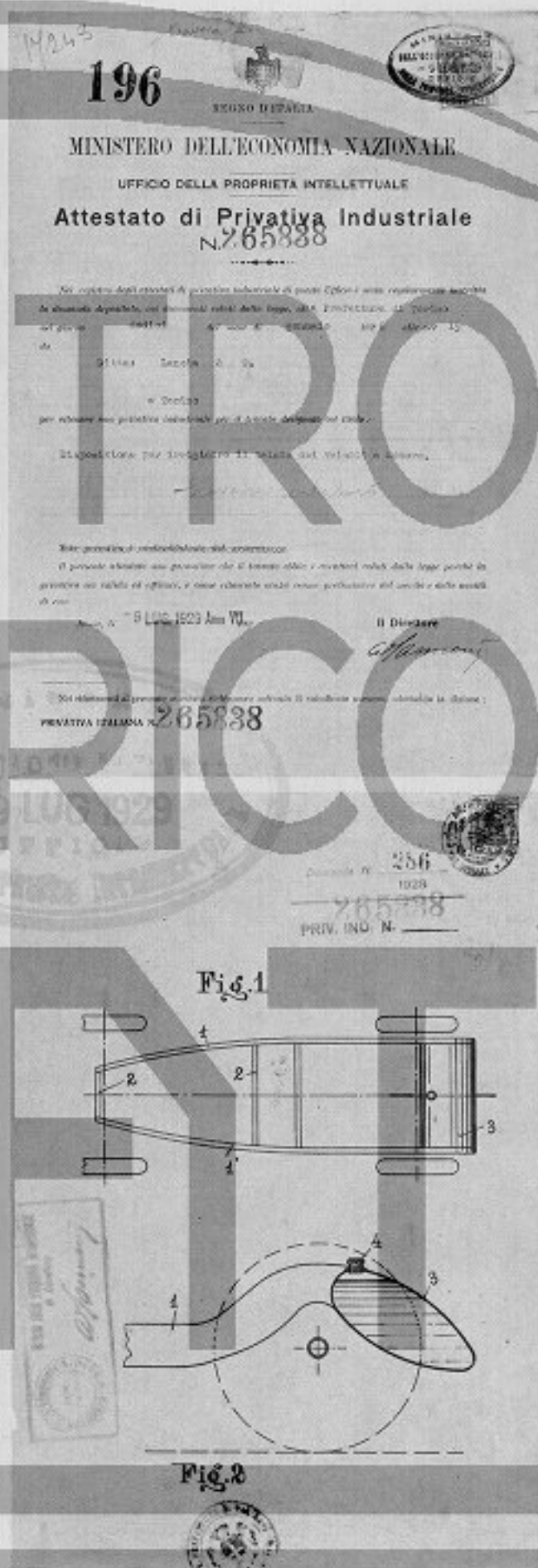
Della Dilambda vennero costruiti, tra la fine del 1929 e il 1932, 1685 esemplari, di cui un migliaio nella successiva versione a passo accorciato (metri 3,29 anziché 3,475), che era più leggera e veloce, raggiungendo i 130 orari. Il numero di Dilambda costruite potrebbe sembrare modesto se non si tenesse conto di alcuni fattori: anzitutto la classe della vettura che ne limitava evidentemente la diffusione, poi il difficile periodo economico che sia l'Europa che l'America stavano attraversando.

Peraltro, la Lancia aveva continuato a produrre per tutto il 1930 la Lambda, cui seguirono poco dopo l'Astura e l'Artena, macchine delle quali parleremo subito.

La Dilambda deve comunque venir considerata uno dei modelli Lancia di maggior prestigio, una di quelle vetture che rimangono nella storia e nel ricordo dei cultori di automobilismo e della bella meccanica.

Ai Saloni d'autunno del 1931 la Lancia presentò, accanto alla Dilambda con chassis corto, due modelli interamente nuovi: l'Artena e l'Astura.

La prima, una quattro cilindri di meno di due litri, la seconda una otto cilindri leggera di 2600 cmc. Le due nuove vetture, logica evoluzione di principi tecnici modernissimi, ricordavano nel disegno generale la Dilambda, scostandosene soltanto per il motore e per alcuni particolari del-




LANCIA & C.
 FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO - S. A.
 Produzione Autovetture 1932

3 MODELLI

tutti colla classica sospensione "LANCIA", a ruote indipendenti - cambio a quattro velocità con terza silenziosa - lubrificazione centrale automatica - dispositivo automatico ad alette sul radiatore comandato da termostato

ARTENA

La vettura con motore a quattro cilindri provvista di dispositivo brevettato che annulla ogni vibrazione

Chassis L. 24.500
 Berlino 4-5 posti L. 31.500
 Berlino 6-7 posti L. 33.000

ASTURA

La vettura extraleggera col motore ad otto cilindri di media cilindrata

Chassis L. 33.000
 Berlino 4-5 posti L. 45.000
 Berlino 6-7 posti L. 47.000

DILAMBDA

La vettura di gran lusso con motore ad otto cilindri

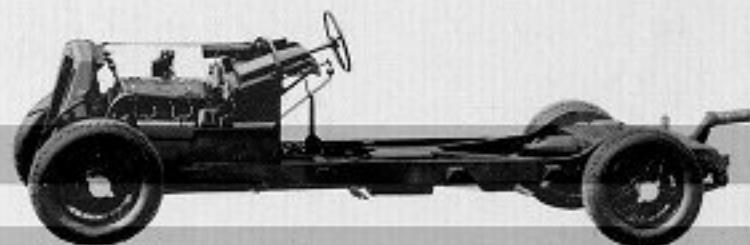
Chassis normale L. 60.000
 Chassis corto . . . L. 58.000

Le Berline Artena e Astura sono munite di cristalli di sicurezza "VIS" - Gomme Michelin o Pirelli

PROVE E CONSEGNE:

dal 26 dicembre 1931 per il modello ARTENA, dal 30 gennaio 1932 per il modello ASTURA

Una pagina di pubblicità della Lancia edita nel 1931, in cui erano propagandati i tre modelli di cui si parla in questo capitolo. Sotto, l'autotelaio nudo della otto cilindri Astura: un nitido, bellissimo disegno che rivela le profonde idealità tecniche di Vincenzo Lancia e dei suoi collaboratori.



l'avantreno. Erano macchine sicure, confortevoli, veloci, di guida dolce e precisa — una mai smentita prerogativa delle Lancia — e robuste. E avevano motori potenti e generosi, telai rigidi e leggeri, freni sicuri, accessori di gran classe. Come i modelli precedenti — a cominciare dalla Lambda — l'Artena e l'Astura avevano tutto diverso dalle automobili di altra marca: il motore, il cambio, la trasmissione, i freni, il telaio e la sospensione. Ancora una volta Vincenzo Lancia aveva voluto creare vetture più stabili, sicure e veloci delle altre, soprattutto originali nella concezione e nel disegno. Questa fedeltà ad alti ideali tecnici è il sottofondo costante della produzione Lancia lungo tutti i suoi decenni di vita.

Gli chassis dell'Artena e dell'Astura differivano tra loro fondamentalmente soltanto per il motore. Lo spazio carrozzabile era identico, e uguali perciò le carrozzerie (questo, nella prima serie di entrambi i modelli). Però, essendo il motore ad otto cilindri evidentemente più lungo di quello a quattro, l'Astura aveva un passo superiore: m 3,177 rispetto ai 2,99 del modello più piccolo. Identica invece la carreggiata, di m 1,40.

Come abbiamo accennato, le modifiche di disegno dell'Artena e dell'Astura rispetto alla Dilambda consistevano nel motore e in alcuni particolari dell'avantreno e dei freni. Nel motore, l'albero di distribuzione comandava direttamente i bilancieri, senza interposizione di puntalini, e lo stesso albero a camme era azionato da una sola catena, essendo soppresso il doppio rinvio adottato sulla Dilambda.

Nell'avantreno, sempre del caratteristico sistema a ruote indipendenti con molloni cilindrici verticali racchiusi in astuccio telescopico, un'ulteriore semplificazione rispetto al disegno originale inaugurato sulla Lambda era costituita dalla soppressione dei puntelli obliqui di collegamento tra cilindri della sospensione e cornice del radiatore: i cilindri stessi erano portati dalle estremità di un solo tubo di grande diametro.

La differenza nei freni consisteva semplicemente nel fatto che mentre la Dilambda aveva il servofreno a depressione, tale dispositivo non era stato giudicato necessario sui due nuovi modelli, trattandosi di macchine più leggere. Tuttavia il sistema di frenatura era tuttora a comando meccanico.

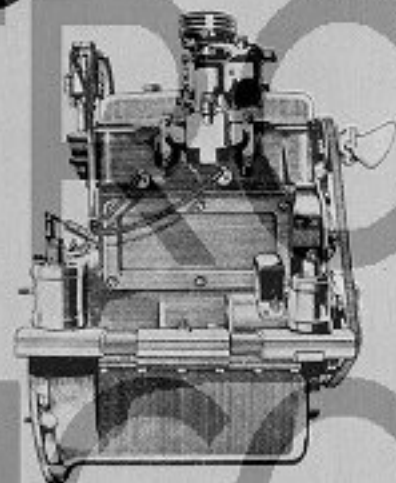
I motori dell'uno e dell'altro tipo avevano sempre i cilindri disposti a V stretto, secondo il noto brevetto Lancia, disassati rispetto all'asse dell'albero a gomiti in modo da ridurre al minimo l'angolo e quindi l'ingombro trasversale del blocco.

Il quattro cilindri Artena aveva alesaggio e corsa di 82,55 x 90, con cilindrata di 1924 cmc e potenza effettiva 52 CV a 4000 giri. Nell'otto cilindri Astura i rispettivi dati erano: alesaggio

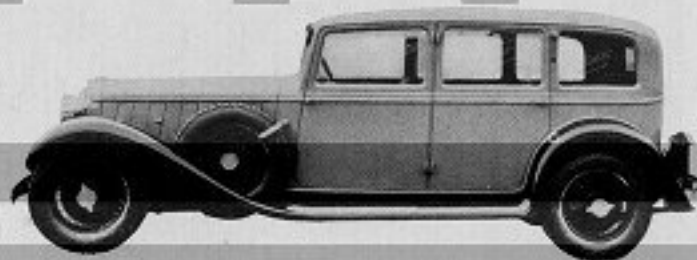
mm 69,85, corsa 85; cilindrata 2604 cmc; potenza, sempre a 4000 giri, 68 CV. Il montaggio del motore sul telaio avveniva, secondo un nuovo brevetto Lancia, per mezzo di due molle a lame, montate sui due lati del motore e fissate ai loro estremi sul telaio; pertanto l'intero gruppo era perfettamente libero di oscillare senza trasmettere vibrazioni al telaio e quindi alla carrozzeria. Anche a basso regime, e anche sul tipo a quattro cilindri, evidentemente più "crudo" dell'altro, il descritto montaggio elastico del motore si dimostrò efficacissimo nell'assorbire le variazioni della coppia di reazione, eliminando in modo assoluto qualsiasi effetto di risonanza.

Su entrambi i motori, una particolarità era offerta dal filtro speciale inserito sul circuito della lubrificazione: un apparecchio a elementi filtranti che si pulivano automaticamente ogni volta che si premeva il bottone dell'avviamento elettrico. Come già sulla Dilambda, la lubrificazione del telaio era centralizzata, realizzabile azionando un'apposita levetta.

Le carrozzerie previste dalla Casa erano per l'Artena come per l'Astura unicamente le berline a quattro luci e quattro posti, e a sei luci e sei posti. L'Artena quattro posti pesava 1150 kg; l'Astura, con identica carrozzeria, 1250 kg. La quattro cilindri poteva raggiungere una velocità massima di circa 110 km orari, con un consumo di 13 litri ogni cento chilometri. La otto cilindri sfiorava i 120 e consumava 16 litri ogni 100 km. L'Astura fu nel periodo fino al 1937 uno dei temi favoriti dei carrozzieri, e grazie alle sue magnifiche doti di tenuta di strada e maneggevolezza, venne anche impiegata in competizioni: tra l'altro, conquistò i primi due posti nella classifica assoluta (rispettivamente con Nardilli-Pintacuda e Farina-Oneto) del Giro automobilistico d'Italia del 1934. Venne costruita in quattro serie, passando nel 1934 a una cilindrata di 2972 cmc ($74,61 \times 85$) e 82 CV di potenza. Nell'ultima serie, con passo di m 3,475, vennero adottati i freni idraulici. L'Artena divenne proverbiale per le sue qualità di resistenza e robustezza. Fu forse la prima macchina al mondo a superare i 100 mila chilometri senza necessità di revisioni. Durante la guerra (anche di questo telaio vennero prodotte quattro serie), servì egregiamente nelle trasformazioni a gasogeno. E fu veicolo militare molto apprezzato per la fedeltà di servizio e l'universalità di impiego. Con questi due modelli la Lancia, finito il periodo delle lettere dell'alfabeto greco a designazione dei successivi tipi, era passata alla serie dei nomi tratti dall'antica civiltà italiana, serie che continuerà poi fino all'Ardea. Artena era una città dei Volsci, e Astura il nome di uno storico castello presso Nettuno.



Sopra, la berlina Artena ed il suo motore a quattro cilindri, rimasto proverbiale per le straordinarie doti di robustezza, i cilindri come nelle altre Lancia erano disposti a V su un angolo di 20 gradi circa; sotto la berlina Astura di serie, classica vestizione dell'autotelaio raffigurato nella pagina di fronte.





PROVA SIGILLO



Una particolare prova di resistenza su percorso stradale è stata effettuata con una vettura Lancia Flavia a cura di QUATTORRUOTE: è la «prova sigillo», così chiamata per le modalità seguite: tutti i gruppi meccanici sono stati ermeticamente sigillati onde garantire l'intangibilità del complesso motore-cambio-differenziale per tutta la durata della prova stessa. Le operazioni di sigillo sono state effettuate alla presenza del notaio dottor Filippo Calabresi il 31 luglio scorso, nel laboratorio romano di QUATTORRUOTE. La vettura viaggiava in condizioni di esercizio superiori al normale: a carico completo per tutta la durata dell'esperimento.

Queste le modalità della prova:

- la vettura ha percorso, a rotazione, tre diversi itinerari, uno al giorno, aventi inizio e termine a Roma;
 - nella loro successione gli itinerari sarebbero stati percorsi alternativamente nei due sensi;
 - la sosta notturna e festiva, nonché tutte le operazioni di manutenzione, avrebbero avuto luogo esclusivamente nel laboratorio di QUATTORRUOTE.
 - I rifornimenti di carburante e lubrificazione dovevano essere effettuati presso distributori e stazioni di servizio prestabiliti;
 - la necessità di aprire le parti sigillate per una qualsiasi inefficienza, avrebbe segnato la fine della prova.
- A bordo della vettura in prova sono stati montati due apparecchi registratori, un tachigrafo e un contagiri, al fine di rilevare le distanze percorse, i tempi di percorrenza, le soste, il numero di giri e un controllo del regime di funzionamento del motore.

Per la durata di tre mesi, tutti i giorni, tranne i festivi, la vettura, rispettando rigorosamente le modalità sopra descritte, ha viaggiato sui seguenti itinerari:



Registrazione n° 42863/85781

Verbale di constatazione

Repubblica Italiana

L'anno millesessantasestantino ed all' ventuno del me-
se di novembre in Torino, nel locale autorizzante della
Stabilimento della Lancia & C. Fabbrica Automobili -
Torino, S.p.A., alle ore 9,30

Avanti me Autore avvocato Pietro fu notale Maisto,
Notale in Torino, iscritto al Collegio Notale del Dis-
tretto Notale di Torino e Moncalvo, e senza assisten-
za di testimoni per espressa rinuncia fattane col mio
avviso dal Signor Comparante, in conformità di leg-
ge.

Si personalmente compare il Signor Modaro
Dott. Ing. Vincenzo nato a Milano il 1° marzo 1929 e
domiciliato a Milano, redattore capo del mensile Quot-
tidiario, della cui identità personale io notale sono
personalmente certo e faccio fede, il quale mi richie-
de di vedere constatare quanto segue:

Aderendo alla richiesta fattami constatare che l'autore
una Lancia - Tipo Flavia - targata MI-345.931, e
che dal libretto di circolazione che mi viene esibito ri-
sulta che anteriormente al 21 settembre 1961 era tag-
gata 332.877-TD, con telaio n. 2506 e motore 81500,

posteggiata nella autorizzante in cui si trovano le tur-
bine installate del suo apparecchio scrivente del tipo
Komet misuranti il numero dei giri e la velocità in
rapporto al tempo, chiusi con serratura Yale descritti
nel verbale di constatazione ventinove luglio mil-
lesessantasestantino ricevuto dal Dr. Giacomo Chio
audiatore del Dr. Filippo Cabbiani notale in Roma,
registrato a Roma il due agosto 1961 al n. 1997 -
nei detti strumenti Notale il chilometraggio è segna-
to al n° 43825,1, e i giri sono segnati al n° 332.000
e 585.-

Ed inoltre nella autovettura presso risultano esistere
i quattro sacchi di latta rivestiti di carta colorata
riempiti di sabbia, integrati e sostituiti come indicato
nel citato verbale di constatazione, ed inoltre risulta
no integrati i pneumatici con la leggenda "42K" e i relativi
fil di acciaio, apposti sui detti sacchi e sulle segna-
ti parti meccaniche:

- 1) - alla scatola del cambio;
- 2) - alla scatola del differenziale e semiasse;
- 3) - al settore di aspirazione, alla testata del mo-
tore, al copricilindrata e al copricilindrata distri-
buzione, così come descritti nel ripresentamento
dello verbale di constatazione.

Del che richiesto io notale faccio constatare dal presen-
te verbale che scrivo di mia pugno in un foglio per
due facciate e messa sopra e che leggo al Signor
Comparante che approvando e confermando sono
notale io sottoscrittore alle ore dieci e minuti venti.

In originale firmati
Vincenzo Modaro
Autore Pietro Maisto
*Foglio conforme all'originale non
autografo registrato e in tempo sottoscritto
in presenza al Comparante.*
Torino 21 novembre 1961
André...



A) Roma - Latina - Gaeta - Napoli - Autostrada del
Sole - Capua - Cassino - Frosinone - Roma.

B) Roma - Viterbo - Siena - Grosseto - Civitavecchia
- Roma.

C) Roma - Tivoli - Avezzano - Pescara - Giulianova
- Porto d'Ascoli - Ascoli Piceno - Rieti - Roma.

Il totale dei percorsi ha raggiunto i 40.527 km con
90.762.800 giri motore. La velocità media netta è
stata di 69,596 km/h (lorda 56,722 km/h). Il consumo
medio è stato di litri 4,250,9 pari a 9,323 km/l.

Per tutta la durata della prova, durante la quale si
sono avute interruzioni notturne e brevi soste a
metà di ogni percorso per i pasti del guidatore, non
sono mai stati toccati né il motore né il gruppo pro-
pulsore (ne fanno fede i sigilli intatti), che quindi
hanno completamente risposto agli intendimenti per
cui la prova è stata effettuata.

La vettura, dopo 40.000 km, per quanto riguarda gli
organi sotto controllo, non ha mai dato segni di
stanchezza, e di diminuzione nelle prestazioni.

FLAVIANO MOSCARINI



2000° SOCIO



CENTRO

La grande famiglia LANCIA HI. FI. cresce di giorno in giorno: in occasione dell'ultimo Convegno a Torino, nel giugno scorso, i soci erano 1500; da allora ad oggi hanno raggiunto la cifra di 2000. Il

STORICO



FILIT

duemillesimo Socio — il dottor Cesare Cavalleroni di Genova, che è attualmente in possesso della sua tredicesima vettura Lancia — meritava perciò di venir qui ricordato con particolare solennità.

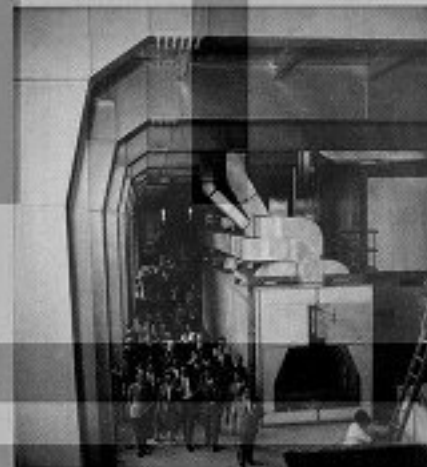
Essere soci dell'HI. FI. sembra del resto stia diventando aspirazione suprema di chi guida una Lancia: un avvocato di una città dell'Italia meridionale ci invita a riconoscere la qualifica di Socia a una sua cliente anche se questa non ha raggiunto il numero minimo di vetture Lancia possedute, ma che si fa forte della generica dizione regolamentare contenuta nella prima comunicazione dell'annuncio della creazione del LANCIA HI.FI.; dal canto suo il comm. Marco Dallorso, di Genova, protesta per non essere stato incluso nell'elenco dei maggiori clienti della Lancia (vedasi "La nostra... Vanoni" sul numero 5 della Rivista), avendo posseduto ben 31 macchine Lancia. (Rallegramenti, comm. Dallorso; ci scusi della dimenticanza e si ritenga ammesso nel nobile consesso). Tra gli ultimi Soci siamo lieti di annoverare anche S.A.R. Irene di Savoia Duchessa d'Aosta Madre e S.A.R. Amedeo di Savoia Duca d'Aosta. Naturalmente, siamo ben lieti di tutto questo attaccamento ai colori del nostro Club veramente singolare e, si può ben dire, unico al mondo.



Ricordiamo con queste immagini le liete giornate del 17 e 18 giugno 1961, in cui i Soci dell'Hi. Fi. si sono radunati a Torino per il loro secondo Convegno nazionale. Nella prima fotografia, a sinistra, vediamo il Presidente comm. Guido Alberto Rivetti accanto alla presentatrice Enza Sampò, durante il ricevimento svoltosi a Villa Sassi.



A sinistra:
il Sindaco di Trapani,
dott. Aldo Bassi,
consegna il distintivo di Hi. Fi.
al suo concittadino
cav. Agostino Adragna.



XXII



VI
CON
TRA

VERITATIS VERBA

*Frate Francesco, quanto d'aere abbraccia
Questa cupola bella del Vignola,
Dove incrociando a lagonia le braccia
Nudo giacesti su la terra sola!*

*E luglio ferve e il canto d'amor vola
Nel pian laborioso. Oh che una traccia
Diami il canto umbro de la tua parola,
L'umbrò cielo mi dia de la tua faccia!*

*Su l'orizzonte del montan paese,
Nel mite solitario alto splendore,
Qual del tuo paradiso in su le porte,*

*Ti vegga io dritto con le braccia tese
Cantando a Dio — Laudato sia, signore,
Per nostra corporal sorella morte!*

(Giosuè Carducci)



CENTRO

SHORRICO

FIFT



CENTRO

STORICO

FIAT



CENTRO

FORNIO

FIFTH



CENTRO STORICO



IL CANTICO DELLE CREATURE

Altissimu, onnipotente, bon Signore,
tue so le laude, la gloria e l'onore et onne benedictione.
Ad te solo Altissimo, se konfano
et nullu omu ene dighu Te mentovare.

Laudato si, mi Signore, cum tucte le tue creature,
spetialmente messor lo frate sole,
lo quale jorna, et allumini per lui;
et ellu è bellu et radiante cum grande splendore;
de Te Altissimo, porta significatione.

Laudato si, mi Signore, per sora luna et le stelle;
in celu l'ài formate clarite et pretiose et belle.

Laudato si, mi Signore, per frate vento
et per aere et nubilo et sereno et onne tempo,
per lo quale a le tue creature dai sustentamento.

Laudato si, mi Signore, per sor'acqua,
la quale è multo utile, et humele, et pretiosa et casta.

Laudato si, mi Signore, per frate focu,
per lo quale ennallumini la nocte,
et ello è bellu, et jucundo, et robustoso, et forte.

Laudato si, mi Signore, per sora nostra matre terra,
la quale ne sustenta et governa,
et produce diversi fructi, con coloriti fiori et herba.

Laudato si, mi Signore, per quilli ke perdonano per lo tuo amore,
e sostegno infirmitate et tribulatione.
Beati quilli, ke sosterranno in pace,
ka de Te, Altissimo, sirano incoronati.

Laudato si, mi Signore, per sora nostra morte corporale,
da la quale nullu homo vivente po skappare.
Guai a quilli ke morranno ne le peccata mortali.
Beati quilli ke se trovarà ne le tue sanctissime voluntati;
ka la morte secunda nol farrà male.

Laudate et benedicete mi Signore, et rengratiate,
et serviteli cum grande humilitate.

ricordo di

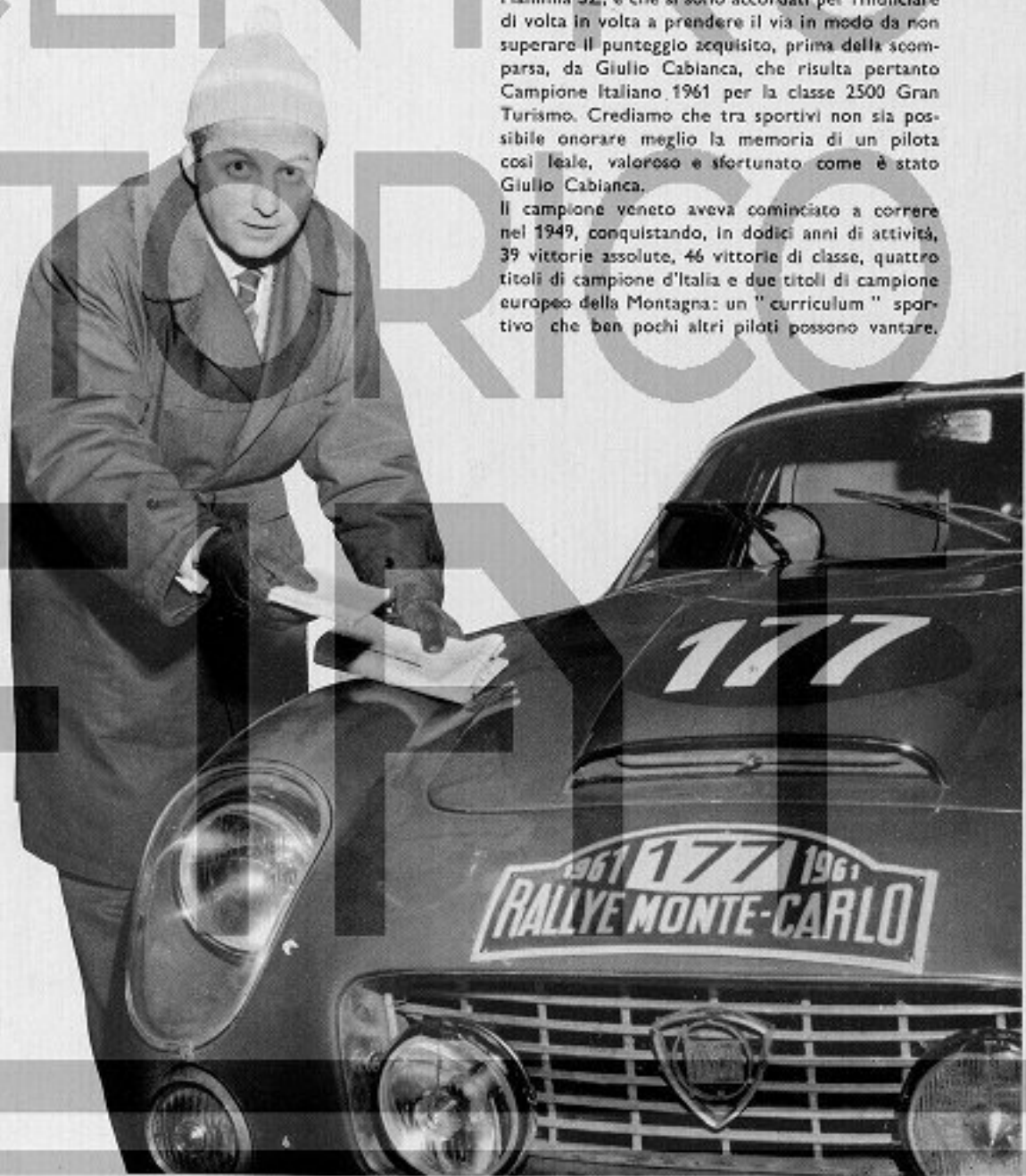
Giulio Cabianca

Ricordiamo con profondo rimpianto Giulio Cabianca, il forte campione veronese tragicamente scomparso l'estate scorsa mentre provava all'Autodromo di Modena una macchina speciale da corsa. Per noi della Lancia, la sua fine è stata particolarmente dolorosa, perché Cabianca era un assiduo partecipante alle corse nazionali della categoria Gran Turismo al volante di una Flaminia-Zagato; con cui aveva tra l'altro conquistato il

CAMPIONE ITALIANO

secondo posto assoluto (e primo di classe) nell'ultima Mille Miglia, soltanto preceduto da una potente vettura 12 cilindri tre litri. Desideriamo a questo proposito rendere nota una sportivissima iniziativa presa dagli altri clienti-piloti Lancia partecipanti alle prove di campionato pure sulla Flaminia SZ, e che si sono accordati per rinunciare di volta in volta a prendere il via in modo da non superare il punteggio acquisito, prima della scomparsa, da Giulio Cabianca, che risulta pertanto Campione Italiano 1961 per la classe 2500 Gran Turismo. Crediamo che tra sportivi non sia possibile onorare meglio la memoria di un pilota così leale, valoroso e sfortunato come è stato Giulio Cabianca.

Il campione veneto aveva cominciato a correre nel 1949, conquistando, in dodici anni di attività, 39 vittorie assolute, 46 vittorie di classe, quattro titoli di campione d'Italia e due titoli di campione europeo della Montagna: un "curriculum" sportivo che ben pochi altri piloti possono vantare.



LA
MOSTRA
DEL
MANTEGNA
A
MANTOVA

La Mostra di Mantova è entrata ormai nella leggenda, ha assunto la dignità di un fatto, di un fenomeno unico e completamente nuovo, di cui gran parte dei moventi restano sconosciuti. Fa parte della leggenda la cifra delle assicurazioni pretese dai Musei stranieri, le difficoltà superate per ottenere le opere in prestito, la fioritura di scoperte di nuovi Mantegna che ha coinciso con il successo della Mostra, ed infine, e soprattutto, il numero dei visitatori. Le previsioni più rosee non andavano oltre i 60-70 mila visitatori, ed invece la Mostra ha chiuso i battenti dopo aver ospitato 250 mila persone.

Il sabato e la domenica vi erano file di migliaia di persone che aspettavano ordinatamente il proprio turno; nella vasta ed intatta Piazza Sordello, strappata al suo silenzio secolare e trasformata in un enorme parcheggio, vi era un campionario di tutte le targhe dell'Italia del Nord.

Perché questo successo senza precedenti? Contemporaneamente o di poco precedenti alla Mostra di Mantova c'erano state, fra le altre, la Mostra dei Crivelli a Venezia e quella di Altichiero e Pisanello a Verona, che hanno avuto una eco molto inferiore; i successi delle Mostre del Caravaggio e di Modigliani tenute a Milano qualche anno fa e che venivano considerati come i migliori avuti in questo campo, sono stati largamente superati a Mantova, città fuori dalle correnti turistiche più battute; Mostre di artisti ben più noti, come il Tintoretto o Tiziano, hanno avuto una risonanza molto inferiore; ed il Mantegna è un nome non popolare ed un pittore di molta più difficile comprensione.

Quali le ragioni? Difficile trovarle quando gli stessi organizzatori non sanno spiegarselo. Si possono fare numerose ipotesi, di cui nessuna tuttavia scioglierà completamente l'enigma.

Il Mantegna, nato presso Padova nel 1431, a 29 anni si trasferì a Mantova e qui rimase praticamente senza interruzioni fino all'anno della sua morte, avvenuta nel 1506. Durante questo lungo periodo, egli divise con i suoi mecenati le glorie e gli insuccessi, visse gli splendori della corte di Isabella d'Este, che seppe riunire a Mantova



Leon Battista Alberti, Michelangelo, il Perugino, il Correggio, Raffaello, Tiziano, Leonardo da Vinci, Benvenuto Cellini, Giulio Romano e altri.

Il Mantegna forse fu a suo modo il cronista di questo meraviglioso periodo della Storia Mantovana che vide riuniti i più grandi ingegni del Rinascimento. La precisione e la nitidezza dell'affresco della "Camera degli Sposi", dove è raffigurata al completo la famiglia Gonzaga e la sua Corte, danno fortissima al visitatore l'impressione di partecipare direttamente ad una vita meravigliosa di cui non si è spento il ricordo e che tutti noi abbiamo sognato. Forse il segreto del successo è questo: aver permesso a tanta gente di sognare, di rivivere in un mondo meraviglioso che le preoccupazioni quotidiane ci fanno sentire ogni giorno più lontano.

Entrati in questo "stato di grazia", diventava poi una meravigliosa scoperta riconoscere ed apprezzare la dolce bellezza di un San Sebastiano trafitto dalle frecce o la potenza espressiva della "Madonna della Vittoria" con in primo piano la figura orante del Marchese Francesco Gonzaga, che quasi non sembra far parte del quadro, ed invitare invece chi guarda a seguirlo inginocchiandosi di fronte alla maestosa Madonna in trono, o la tragica immediatezza di quel meraviglioso scorcio che è il "Cristo morto", che trascende dal semplice studio anatomico, per esprimere con le due figure di donne piangenti sullo sfondo il profondo dolore e la tragicità di un fatto così enorme ed a cui chi guarda è forzato quasi a partecipare.

E questo spirito di scoperta e di stupefatta ammirazione continuava anche fuori della Mostra, per le vie di Mantova, di fronte alla facciata della basilica di S. Andrea, in Piazza Sordello, contornata da uno dei più importanti complessi monumentali d'Italia, al Palazzo della Regione ed al Palazzo del Tè, alla facciata del palazzo S. Giorgio. Tutto ciò faceva sì che quel "Mantua me genuit..." di virgiliana memoria e che era sempre stata la reminiscenza scolastica che ci ricordava Mantova, assumesse la chiara e precisa fisionomia di una bellissima città che ha mantenuto l'incanto dei suoi splendori.

Il Mantegna, Mantovano solo d'adozione, facendo riscoprire dopo tanti secoli questa bella città, ha ancora una volta illustrato e celebrato uno dei luoghi più ricchi di fascino che siano mai esistiti.

U. F. di G.



Due mirabili tele del Mantegna:
il "San Sebastiano",
generalmente ritenuta
come una delle ultime fatiche del Maestro,
e sotto, l'incontro di Ludovico Gonzaga
col figlio Cardinale Francesco.

A sinistra:
Il Palazzo della Ragione di Mantova conserva intatto
un fascino che la patina del tempo ha arricchito.





LA LANCIA NEL MONDO NOTIZIE

Al concorso d'eleganza a Cortina d'Ampezzo, foto in alto, i modelli Lancia hanno fatto man bassa di premi; nella foto a sinistra, il Commissionario Lancia di Belluno, sig. Mario Gidoni, si rimira le numerose coppe conquistate. Sopra, a sinistra, il signor Vittorio Cappellotti di Piacenza, vincitore del Trofeo Ceat-ACI 1961 al volante di un'Appia-Vignale; a destra, lo Scià di Persia e Farah Diba ammirano a Parigi il cabriolet Flaminia Touring. Sotto: un gruppo di partecipanti al Rallye dei giornalisti (vinso da Umberto Massa su Aurelia B 20) in visita allo stabilimento di Chivasso.



LANCIA

CAVALLERIA

Le statistiche dimostrano che la frequenza delle sciagure stradali continua ad aumentare con una progressione vertiginosa. Anche non considerando il caso-limite dell'incidente, è facile constatare che il traffico sulle nostre strade peggiora, di giorno in giorno, in maniera preoccupante. • Da ogni parte si invocano interventi risolutivi: migliaia di chilometri di nuove arterie, rafforzamento degli organi di controllo, adeguamento di tutti i servizi, e così via. Un primo importante passo è stato compiuto meno di tre anni fa con il varo del nuovo Codice della Strada: nonostante alcuni scompensi riscontrati nella loro applicazione pratica le norme in esso contenute si sono rivelate nel complesso rispondenti alla situazione attuale. • Ma, per quanto studiata e meditata, una legge non può essere sufficiente da sola a normalizzare la circolazione. Ci vuole di più, molto di più, anche nell'applicarne i dettami: occorrono intelligenza, educazione e tatto. Senza questi presupposti, anche le norme più razionali rimangono solo un freddo strumento, troppo rigido per avere una efficace applicazione pratica. • La LANCIA ritiene necessario portare il suo contributo al miglioramento della situazione attuale e a questo fine, nelle prossime settimane renderà note le linee essenziali di un insolito concorso, degno di essere seguito con la massima attenzione e preso ad esempio da tutti gli utenti della strada. • Questo concorso varrà a mettere in risalto come sia normale ed istintivo da parte dei proprietari LANCIA l'uso dei citati presupposti: intelligenza, educazione, tatto, indispensabili per fare di una legge un'arma veramente efficace, elastica, funzionante alla perfezione. LANCIA significa qualità, non solo della vettura, ma anche del conducente: questa è la tesi basilare, la cui validità ci auguriamo verrà messa in luce chiarissima dalla nostra iniziativa, grazie al comportamento dei CLIENTI LANCIA. • Ancora una volta ai membri dell' H.I.F.I. toccherà un compito importante e delicato: proprio essi dovranno essere, e certamente saranno, di esempio all'esempio. I fedelissimi della LANCIA, cioè, non mancheranno di apparire nuovamente primi "inter pares", il meglio del meglio. Siamo fin d'ora sicuri che andranno anche oltre le aspettative. • Il nostro concorso è già stato sottoposto all'approvazione delle Autorità competenti, che hanno prontamente aderito ed assicurato la loro attiva collaborazione. La manifestazione sarà seguita dal Ministero dei Lavori Pubblici, che ha manifestato il più grande interessamento.

DECALOGO DEL GUIDATORE LANCIA

1

...marcia a 150 all'ora, traffico permettendolo, solo se ha un piede da 150 e una macchina da 150.

2

...distingue la mano destra dalla sinistra, specie quando procede a velocità ridotta.

3

...non possiede braccia in soprannumero; le mani le tiene normalmente sul volante.

4

...quando ha la precedenza non si sente un «ras», e sa anche rinunciare, se questo può evitare il crearsi di un ingorgo.

5

...non interpreta i sorpassi come trionfi o tragiche sconfitte: per cui supera solo in condizioni di assoluta sicurezza e facilita chi mostri di volerlo a sua volta superare.

ART. 102. È obbligo del conducente regolare la velocità dei veicoli in modo che, tenuto presente le eventuali limitazioni, avuto riguardo del loro tipo, sistema di frenatura e peso, alle caratteristiche condizioni della strada, del traffico e di altre speciali circostanze di qualsiasi natura, essa non costituisca pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose e causa di disordine o di intralcio per la circolazione... ART. 104. I veicoli debbono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera... ART. 101. Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione. ART. 105. I conducenti, approssimandosi a un crocevia, debbono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti... ART. 106. ...il conducente deve effettuare il sorpasso a sinistra, riportarsi in seguito a destra, appena può farlo senza pericolo per chi è stato sorpassato. Il conducente che viene sorpassato deve tenersi il più possibile vicino al margine destro della carreggiata e non accelerare...

rispetta il codice, e quando guida...



6

...anche se non è forte in matematica, sa sempre calcolare lo spazio occorrente per non tamponare il veicolo che precede, in caso di improvvisa frenata dello stesso.

7

...considera proiettori e trombe strumenti di pace, non armi da combattimento.



8

...se deve voltare a destra, non si sposta tutto a sinistra, e viceversa: «si precanalizza» a dovere, e segnala tempestivamente.



9

...se decide di ubriacarsi, se non si sente in perfetta forma lascia la macchina in garage.



10

...sulle strade è per la coesistenza pacifica, anche con ciclisti e pedoni.



ART. 107. Durante la marcia i veicoli devono essere tenuti, rispetto al veicolo che precede, a una distanza di sicurezza tale che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con il veicolo che precede... ART. 113. I dispositivi di segnalazione acustica devono sempre essere usati con la massima moderazione. ART. 110. Nei centri abitati è vietato l'uso dei proiettori a luci abbaglianti. Chiunque incrociando altri veicoli e approssimandosi a questi deve adoperare i proiettori a luce anabbagliante e diminuire la velocità. ART. 104. ...i conducenti per voltare in un'altra strada a destra debbono tenersi il più possibile sul margine della carreggiata; per voltare a sinistra debbono avvicinarsi il più possibile all'asse della carreggiata ed effettuare la svolta in prossimità del centro del crocevia... ART. 132. È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche... ART. 134. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti debbono dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali.

SOGNI

**DEL
PASSATO**



AL MUSEO DELL'AUT

Il Museo dell'Automobile di Torino, in poco più di un anno dalla sua inaugurazione è diventato famoso in tutto il mondo per il meraviglioso materiale storico in esso raccolto, nonché per la bellezza e razionalità dell'edificio. E se è vero che alla sua realizzazione definitiva ha concorso con larghezza di vedute l'industria automobilistica italiana, è più che mai giusto ricordare che il merito principale dell'opera è stato del conte Carlo Biscaretti di Ruffia, che vincendo incomprensioni e difficoltà di ogni genere seppe in anni ormai lontani tener viva l'idea e pazientemente dedicarsi alla ricerca del prezioso materiale che del Museo costituisce la base. Ed è quindi anche in segno di deferente ricordo alla memoria del Fondatore del Museo che dedichiamo l'articolo alla grandiosa opera.

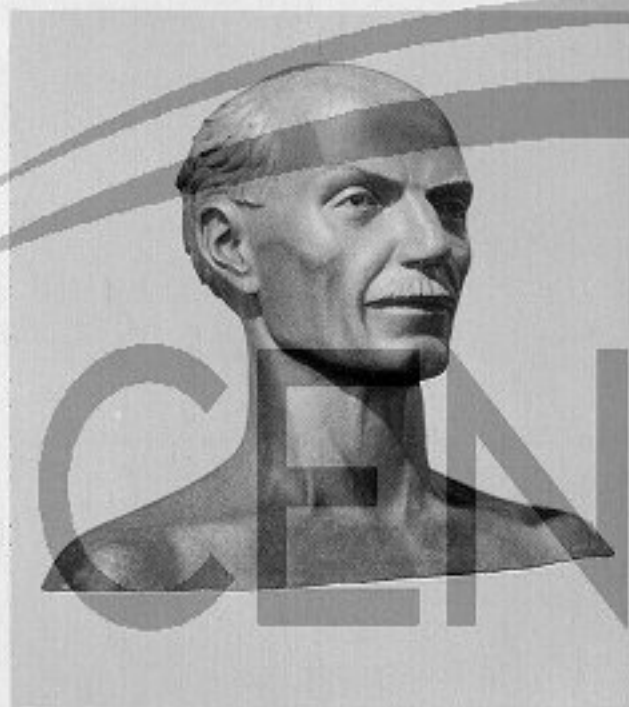
L'amore con cui i partecipanti al Rallye "Vecchio Piemonte" disponevano le loro vetture nella Piazzetta Reale, gli sguardi commossi che rivolgevano loro di tanto in tanto, la cura che ponevano nell'emendarle del più piccolo granello di polvere che vi si fosse accumulato, ci parve quasi un controsenso. Le macchine giungevano alla spicciolata recando a bordo arzilla coppie di "amatori", proprietarie fortunate di "pezzi" che sui mercati internazionali cominciano ad attingere cifre con più zeri. Ma ci parve, dicevamo un controsenso. Da che cosa nasce questo amore per le auto d'epoca? Uno psicologo avrebbe di che indagare. È la rarità del pezzo? è il ricordo di un'epoca felice? è il senso snobistico che dà il possesso di una cosa caduta in disuso?

Eppure nessuno di quei fortunati possessori poteva dirsi un eccentrico, un originale. E fu sufficiente scambiare qualche parola con loro per convincerci che il sentimento vero che li spingeva verso l'automobile antica era un profondo rispetto per una cosa che fu e che poteva ancora essere: in sostanza una cosa viva.

Il sentimento che ha spinto Carlo Biscaretti a propugnare la creazione del Museo dell'Automobile è esattamente lo stesso. Quando, attraverso vicende ora tristi ora curiose, riusciva a salvare una vecchia automobile dalla distruzione non era per farne la muta testimonianza di un tempo che fu, ma per restituirla al suo primitivo splendore. Dobbiamo dunque a Carlo Biscaretti se il Museo

PIERO CASUCCI

O CARLO BISCARETTI DI RUFFIA



In alto, il busto di Carlo Biscaretti di Ruffia eretto nell'atrio del Museo, e l'ultimo disegno, rimasto incompiuto, del grande storico italiano dell'automobile. Nella pagina di fronte: la classica Lambda torpedo con carrozzeria a struttura portante, è uno dei più significativi "pezzi" della grandiosa collezione del Museo.

di Torino annovera oggi tanti pezzi rari e se, soprattutto, essi sono in grado, in buona parte, di muoversi con i propri mezzi, di essere cioè ancora "automobili" rispettando, a distanza di anni la sostanziazione con cui si vollero definire.

Per questo il Museo di Torino viene considerato un Museo di cose vive, pieno di ricordi autentici, non di reliquie. Ne abbiamo avuto un esempio di recente, partecipando alla realizzazione di un documentario televisivo assieme a Pier Carlo Borghesio. Occorreva che alcuni grandi protagonisti della storia italiana dell'automobile ci narrassero come e quando si erano accostati a quel mondo e perché. Ci fu facile reperirne alcuni dei più singolari e dei più noti: da Luigi Cagno a Carlo Salamano, da Vittorio Jano ai fratelli Temperino.

Rivissuta attraverso le loro parole, la storia di alcuni dei pezzi del Museo acquistava un'autenticità e un'attualità sorprendenti.

Cagno ci parlò della Fiat con cui nel 1914 prese parte al Circuito di Lione. Non era un ricordo vago perché quella macchina era lì: lui la toccava con mano riandando con il pensiero a fatti realmente accaduti e situazioni vissute. Perduta di vista per tanti anni quella macchina tornava a lui suscitandogli la stessa commozione che procura il ritrovare, in fondo a un baule, un oggetto che ci riallaccia ad un periodo, ad una persona, ad una situazione.

Fred e Morris Temperino posero le loro mani ossute sulla minuscola vettura che porta il loro nome, assumendo davanti alla telecamera una posa curiosamente impacciata. Sembravano militari d'altri tempi. Ma era soltanto orgoglio, piena consapevolezza di aver fatto qualcosa che restava nella storia.

Era quella forse l'unica superstite delle 1500 vetture da loro costruite. E ci stavamo occupando di essa.

In un mondo che divora automobili, dominato dalla produzione di massa, agitato dai problemi del parcheggio e dell'articolo 91 del codice della strada, la minuscola Temperino del Museo assurge a simbolo di un'epoca felice e romantica di cui noi, ahimé, stiamo perdendo il ricordo.

E così l'Itala modello 34-45 HP. L'avete vista? Merita che vi soffermiatene a guardarla. Appartenne alla Regina Margherita di Savoia e porta il nome di Palombella. È austera, è imponente, è dignitosa al pari di una carrozza arabescata. Vi si accede come in un vecchio salone, imponendosi un passo timido e felpato. Intimo, riservato, gettato nella penombra quel salottino sembra rievocare un

convegno amoroso o la regale presenza della sua ospite d'eccezione.

Davanti all'Itala di Scipione Borghese, di Luigi Barzini, (ma anche del meccanico Ettore Guizzardi) si resta stupiti. È una 28-40 HP con cui i tre portarono a termine una delle più memorabili imprese che la storia ricordi.

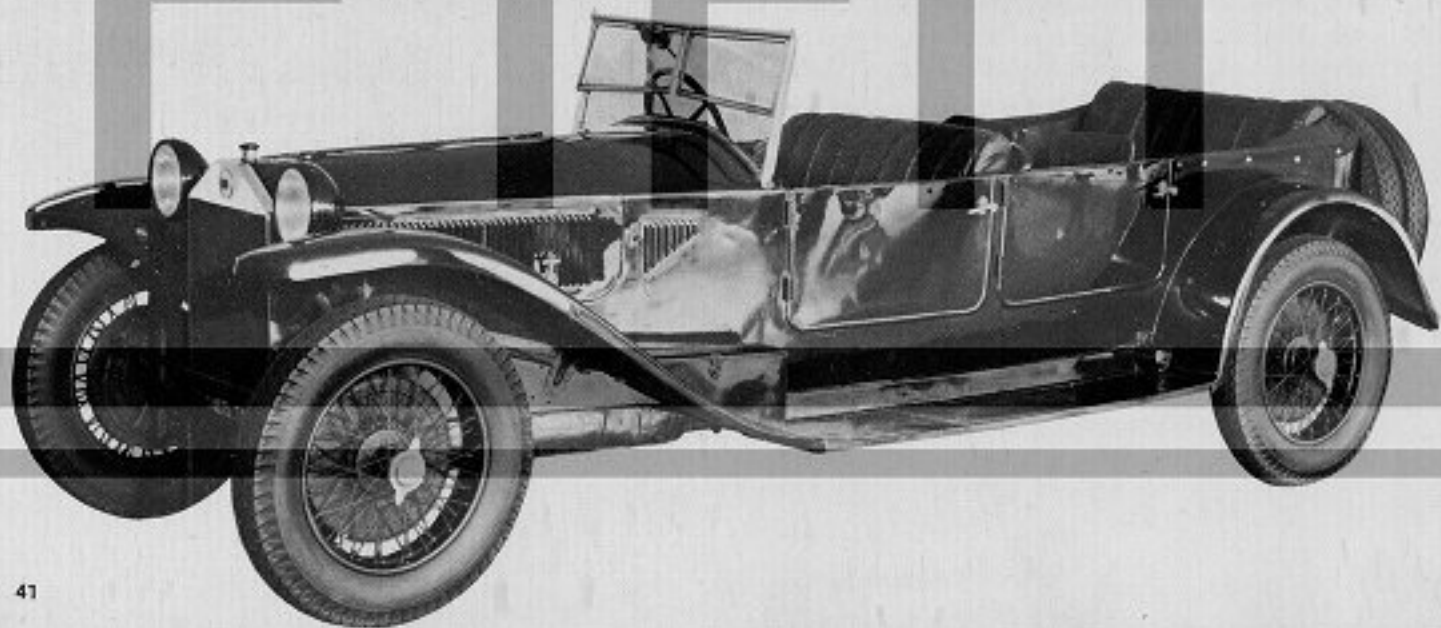
C'è una copiosa letteratura in materia, che è anche storia del giornalismo. Ma è difficile che la gente rivada con il pensiero alla data in cui quell'impresa venne compiuta, il 1907.

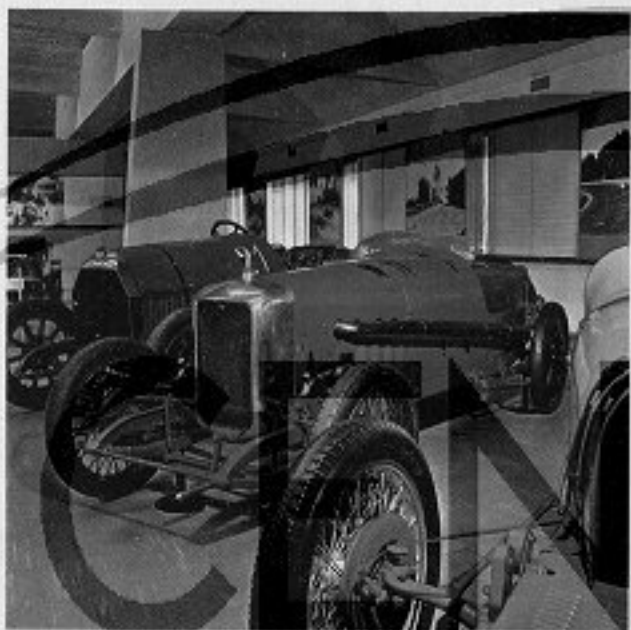
Cinquantaquattro anni or sono che cosa poteva essere l'automobilismo? Rievocando le prime corse del secolo, Pierre Souvestre — lo storico dell'automobile più noto ma anche più discusso — afferma che al tempo in cui lo sport automobilistico cominciava a far parlare di sé, c'erano in Francia, che pure era uno dei paesi più progrediti in questo campo, poco più di un centinaio di vetture azionate da un motore.

Quando il mondo era ancora trainato dal cavallo e l'aeroplano costituiva il sogno proibito di pochi audaci, Borghese, Barzini e Guizzardi affrontarono i 16.000 durissimi km della Pechino-Parigi coprendo la distanza in 44 giorni e distanziando di un mese gli altri concorrenti.

La loro Itala, si noti, aveva un motore a 4 cilindri verticali denunciante una potenza di 45 cavalli a 1500 giri per una cilindrata di 7433 cc. Pesava 1370 kg. Trasferiamo questi dati su una macchina dei nostri giorni.

Quarantacinque CV denuncia ad esempio la nuova Simca 1000 ma ad un regime triplo di quello della sua illustre antenata. E pesa meno della metà. Se ne è fatto di progresso in questi 54 anni, ma le condizioni ambientali non sono



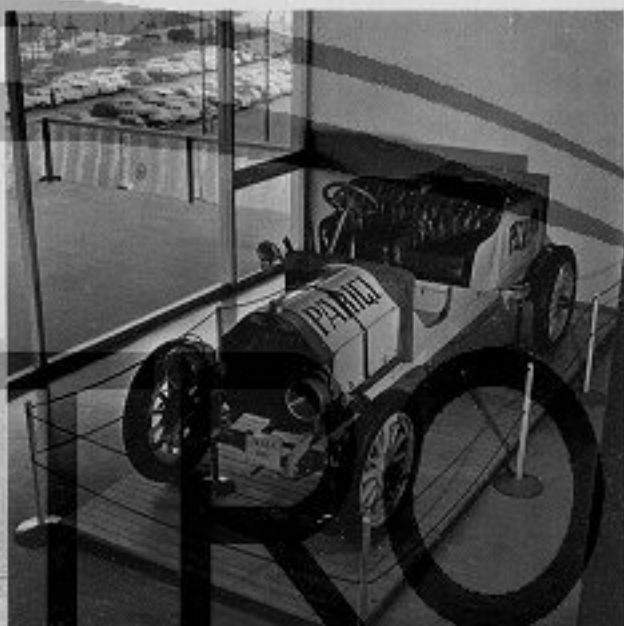


mutate meno decisamente, rendendo il confronto favorevole, semmai, alla possente Itala del 1907. Visto sotto l'aspetto del progresso tecnico, il Museo non finisce mai di sorprendere. E a Vittorio Jano si inumidirono gli occhi narrando la storia di due delle più tipiche creature, l'Alfa Romeo P2 e la Lancia 3000 vincitrice della carriera Panamericana. È davvero singolare che tra queste due sue creazioni corrano 30 anni, l'una essendo stata realizzata nel 1934, l'altra nel 1953. Impiegata in corsa per la prima volta il 9 Giugno del 1924 a Cremona, pilotata da Antonio Ascari, la P2 (era una due litri), fece registrare la media generale di oltre 158 km l'ora e, sulla base di 10 km, di oltre 195 km-h.

Sono velocità che fanno ancor oggi impressione. Eppure il motore di quell'agile vettura, un 8 cilindri in linea, non erogava che 140 CV ma al regime già considerevole di 5400 giri. Sono trascorsi trent'anni da allora, si è detto, ma nel frattempo non si è andati affatto al di là di questi dati caratteristici.

La Lancia D 24 "Carrera" rappresentò una luminosa meteora nel firmamento automobilistico. Si potrebbe dire di essa che venne, vide, vinse. Perché è ben raro che una vettura sportiva realizzata da una fabbrica che mai prima di allora, aveva preso parte alle competizioni, si affermi in due delle corse più prestigiose come la Carrera, per merito di Fangio nel 1953, e la Mille Miglia ad opera di Alberto Ascari l'anno successivo.





Il Museo dedica largo spazio anche al settore sportivo: vediamo nella pagina di fronte, in alto uno scorcio di tale sezione e sotto la famosa Lancia sport vincitrice della Carrera Panamericana 1953 e della Mille Miglia 1954. Qui sopra: alto cimelio di immenso valore storico è la Itala con cui nel 1907 il principe Scipione Borghese, Ettore Fezzardi e il giornalista Luigi Barzini vinsero il famoso raid Pechino-Parigi. Autore della tavola d'epoca è stato il conte Carlo Biscaretti di Ruffia.

È significativa, soprattutto, grazie al suo motore a V di 60°, tutt'ora impiegato dalla Lancia, l'affermazione di un principio, la proiezione nello sport di un motore destinato a scopi del tutto pacifici, almeno inizialmente.

Ancor più breve fu la vita della D 50 costruita pure dalla Lancia che, al contrario della D 24, era azionata da un motore che rompeva decisamente con la tradizione recente, essendo un 8 cilindri a V. Ma se ebbe vita breve sotto l'emblema della Lancia, quella macchina rimane nella storia come l'artefice del titolo mondiale conseguito da Fangio nel 1956 per i colori di Ferrari.

Il tecnico, l'orecchiante o il semplice appassionato di automobilismo si renderebbero conto di che cosa la Lancia abbia fatto per il progresso dell'automobile esaminando due modelli dei più classici

costruiti da questa fabbrica, la Dilambda e la Lambda. La guida del Museo Carlo Biscaretti dice a proposito della prima: vettura d'alta classe con motore a 8 cilindri a V stretto, di grossa cilindrata, costruita su telaio lungo o corto, con carrozzeria berlina e torpedo.

Quel motore a V stretto, di circa 4 litri, erogava 100 CV a 3800 giri. Il freddo linguaggio delle cifre ci dice che quel motore denunciava, già allora, nel 1928, la potenza specifica di 25 CV-litro. Della seconda è detto: primo modello di serie con sospensione anteriore e ruote indipendenti, carrozzeria a struttura portante, motore a V stretto. Quest'ultimo, di 2570 cc., erogava circa 70 CV a 3500 giri.

Non è esagerato dire che questa vettura ha percorso l'automobile moderna di venti anni.

LA LANCIA NEL MONDO



Dall'alto: lo stand Lancia al Salone di Francoforte; il generale De Gaulle si congratula al Salone di Parigi con i dirigenti della Lancia e con il direttore della Concessionaria francese; i modelli Lancia esposti all'Earl's Court di Londra; sotto: la presentazione della Flavia presso la Concessionaria STAP di Tunisi e a destra scorcio del Padiglione Lancia alla Fiera di Barcellona.

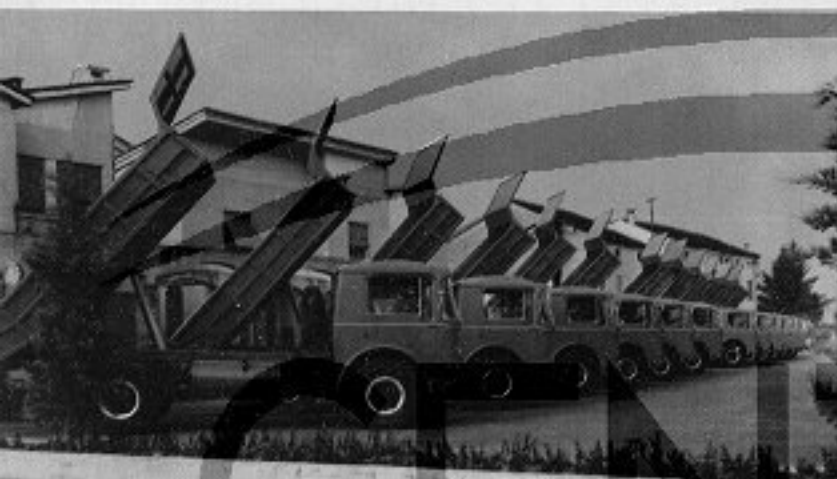


saloni e mostre nei due emisferi

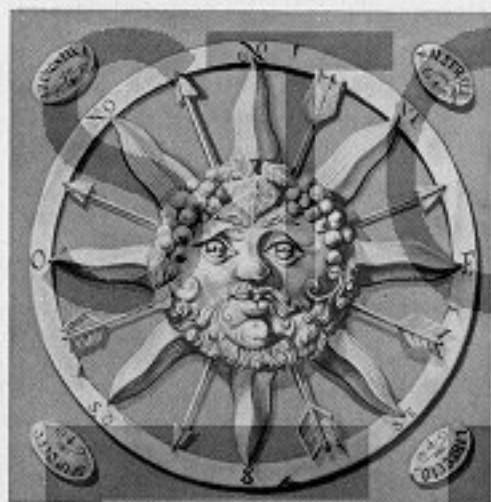


Colpi di obiettivo al 43° Salone di Torino: i grandiosi posteggi Lancia vetture e veicoli industriali; il Presidente Gronchi si è vivamente interessato al coupé Flavia presentatogli dal Dott. Spada, Presidente della Lancia e dal prof. Fessia Direttore centrale tecnico. Sotto: la Lancia al Salone di Sidney e (a destra) l'esposizione della produzione Lancia a Gand.





Un lotto di autoveicoli ribaltabili
e di motrici per semirimorchio
su telai Esatau ed Esadelta,
forniti dalla Lancia
a una ditta operante in Liberia.



La signorina Franca Cattaneo,
Miss Italia 1961,
fotografata accanto alla Flavia.

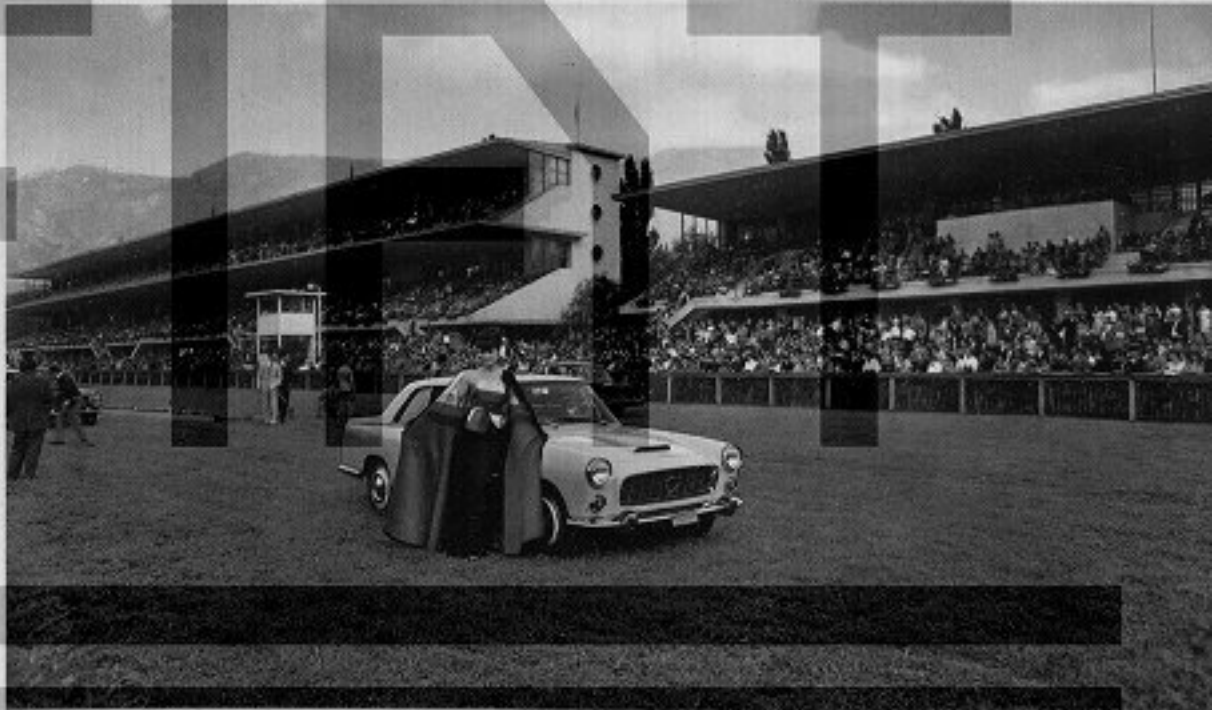


La vasta, pittoresca area occupata dalla ditta Damascos, concessionaria Lancia per la Grecia alla Fiera all'aperto di Salonicco.

AVVENIMENTI E CURIOSITÀ DA OGNI PAESE



Durante la sfilata di eleganza auto e moda all'ippodromo di Maia Bassa, immediatamente prima dello svolgimento del Gran Premio di Merano.



LO SPORT

i clienti campioni

Anche la stagione agonistica 1961 è stata ricca di lusinghieri risultati per i clienti sportivi al volante di vetture Lancia. Il bilancio si riassume in questi dati: 28 vittorie dell'Appia (in maggioranza della versione Zagato) nella classe 1150; 12 vittorie della Flaminia SZ nella classe 2500; 2 dell'Aurelia B20. Inoltre, nella gara di consumo Mobil Economy Run, si sono affermate nelle rispettive classi l'Appia, la Flavia e la Flaminia di serie. Questo complesso di vittorie ha fruttato la conquista di due titoli di campione d'Italia (S.O.), rispettivamente con il compianto Giulio Cabianca su Flaminia SZ (come diciamo in altra pagina) nella classe 2500 G.T., e con Cesare Fiorio (che vediamo in azione nella foto grande) su Appia-Zagato nella classe 1150 G.T. Infine, Enrico Gibelli, sempre su Appia-Zagato, si è aggiudicato la Coppa nazionale della Regolarità (foto piccola).



VITTORIE LANCIA 1961

2 CAMPIONATI ITALIANI - 2 PRIMI POSTI ASSOLUTI

1 COPPA NAZIONALE DELLA REGOLARITÀ - 2 SECONDI POSTI ASSOLUTI

46 VITTORIE DI CLASSE - 23 SECONDI POSTI

12 Marzo 1961 — COPPA S. AMBROGIO
classe fino a 1150 G.T.: 1° Piperno su Appia Zagato
2° Barbolini su Appia Zagato
3° Da Crema su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 1° Zagato su Flaminia Sport

16 Marzo 1961 — FRASCATI - TUSCOLO
classe fino a 1150 G.T.: 1° Terry su Appia Zagato

9 Aprile 1961 — STALLAVENA - BOSCOCHIESANUOVA
(1a prova di campionato)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Matich su Appia Zagato
2° Ferlino su Appia Zagato
3° Barbolini su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 1° Cabianca su Flaminia Sport
categoria Junior: 2° Moroni su Lancia Degrada

30 Aprile 1961 — TARGA FLORIO (2a prova di campionato)
classe fino a 2500 G.T.: 2° Cabianca su Flaminia Sport

7 Maggio 1961 — TROFEO ASCARI
classe fino a 1150 G.T.: 1° Ghiazza-Torn Dooly
2° Ogni-Ogni

14 Maggio 1961 — COPPA CITTA DI ASIAGO
(3a prova di campionato)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Matich su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 1° Cabianca su Flaminia Sport

21 Maggio 1961 — TROFEO DELLA MONTAGNA
CIVIDALE - CASTELMONTE
classe fino a 1150 G.T.: 1° Di Manso su Appia Zagato

SALSOMAGGIORE - S. ANTONIO
classe fino a 1150 G.T.: 1° Matich su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 2° Cabianca su Flaminia Sport

MONTE PELLEGRINO
classe fino a 1150 G.T.: 1° Fiorentino su Appia Zagato

27-28 Maggio 1961 — MILLE MIGLIA (4a prova di campionato)
Cablance-Provolo 2 assoluti su Flaminia Sport

classe fino a 1150 G.T.: 1° Freccobaldi-Sema su Appia Sport
2° Ferlino-Demetz su Appia Sport
3° Stefanini-Guarnieri

classe fino a 2500 G.T.: 1° Cabianca-Provolo su Flaminia Sport

4 Giugno 1961 — COPPA DELLA CONSUMA
(5a prova di campionato)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Florio su Appia Sport
2° Matich su Appia Sport
3° Ferlino su Appia Sport
classe fino a 2500 G.T.: 1° Cabianca su Flaminia Sport

11 Giugno 1961 — COPPA DELLA GALLINIA
(Trofeo della Montagna)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Ferlino su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 1° Cabianca su Flaminia Sport

21-24 Giugno 1961 — MOBIL ECONOMY RUN
classe fino a 1150: 1° Pagani-Sestili su Appia berlina
2° Paghini-Morgantini su Appia berl.
3° Dominis-Frigerio su Appia berlina

classe fino a 1600: 1° Cubeddu-Scianna su Flavia berlina
2° Borghese-Thellung su Flavia berl.
3° Florio-Masconi su Flavia berlina

classe fino a 2500: 1° Mensaglia-Bagnasacco Flaminia berlina
2° Zagato-Mannelli su Flaminia berl.

25 Giugno 1961 — VALDESI - SANTA ROSALIA
classe fino a 1150 G.T.: 1° Jorrey su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 1° Donato su Aurelia B20

25 Giugno 1961 — PREDAPPIO - ROCCA DELLE CAMINATE
(Trofeo della Montagna)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Stefani su Appia Zagato
2° Fiorentino su Appia Zagato
3° Gagnazzi su Appia Zagato

29 Giugno 1961 — 2 ORE DI MONZA (6a prova di campionato)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Florio su Appia Zagato
2° Stefani su Appia Zagato
3° Ferlino su Appia Zagato

9 Luglio 1961 — TRENTO - BONDONE (7a prova di campionato)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Stefani su Appia Sport
2° Braccini su Appia Sport
3° Matich su Appia Sport
5° Ghiazza su Appia Sport

16 Luglio 1961 — AOSTA - PILA (Trofeo della Montagna)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Vivaldi su Appia Zagato
2° Braccini su Appia Zagato

23 Luglio 1961 — TRIESTE - OPICINA (8a prova di campionato)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Florio su Appia Zagato
2° Ferlino su Appia Zagato
3° Matich su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 1° Zagato su Flaminia Sport
2° Freccobaldi su Flaminia Sport
3° Bertoria su Flaminia Sport

4 Agosto 1961 — CESANA - SESTRIERE
(Trofeo della Montagna)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Matich su Appia Zagato
2° Vivaldi su Appia Zagato
3° Savini su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 1° Freccobaldi su Flaminia Sport
2° Castellina su Flaminia Sport
3° De Luca su Flaminia Sport

13 Agosto 1961 — CUNEO - COLLE DELLA MADDALENA
(Trofeo della Montagna)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Luca su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 2° Freccobaldi su Flaminia Sport

15 Agosto 1961 — GRAN PREMIO PESCARA
(9a prova di campionato)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Florio su Appia Zagato
2° Ferlino su Appia Zagato

27 Agosto 1961 — BRENDISI - SELVA FASANO
(Trofeo della Montagna)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Tarantini su Appia Zagato

3 Settembre 1961 — TROFEO LUMIZZANE
(Trofeo della Montagna)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Stefani su Appia Zagato
2° Freccobaldi su Appia Zagato
3° Gnutti su Appia Zagato
4° Savini su Appia Zagato
5° Braccini su Appia Zagato
6° Guarnieri su Appia Zagato

10 Settembre 1961 — COPPA INTER - EUROPA
(10a prova di campionato)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Florio su Appia Zagato
2° Ferlino su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 1° Zagato su Flaminia Sport
2° Freccobaldi su Flaminia Sport
3° Bassi su Flaminia Sport

10 Settembre 1961 — RALLYE DEI CASTELLI SVEVI
classe fino a 1150 G.T.: 1° assoluto Tarantini su Appia Zagato

17 Settembre 1961 — PONTEDECIMO - GIOVI
(Trofeo della Montagna)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Vivaldi su Appia Zagato
3° Gibelli su Appia Zagato

24 Settembre 1961 — CATANIA - ETNA
(11a prova di campionato)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Ferlino su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 1° Calli su Aurelia B20

22 Ottobre 1961 — ALGERO - PICCADA
(Trofeo della Montagna)
classe fino a 1150 G.T.: 1° Stefani su Appia Zagato
2° Jorrey su Appia Zagato
3° Fiorentino su Appia Zagato
4° Savini su Appia Zagato
classe fino a 2500 G.T.: 1° Freccobaldi su Flaminia Sport
3° Pisani su Aurelia B20

22 Ottobre 1961 — Torino — TROFEO CEAT/ACI
1° assoluto Cappellotti su Appia conv.

23 Ottobre 1961 — Padova — CAMPIONATO REGOLARITÀ
1° assoluto Gibelli su Appia Zagato

(S. O.)



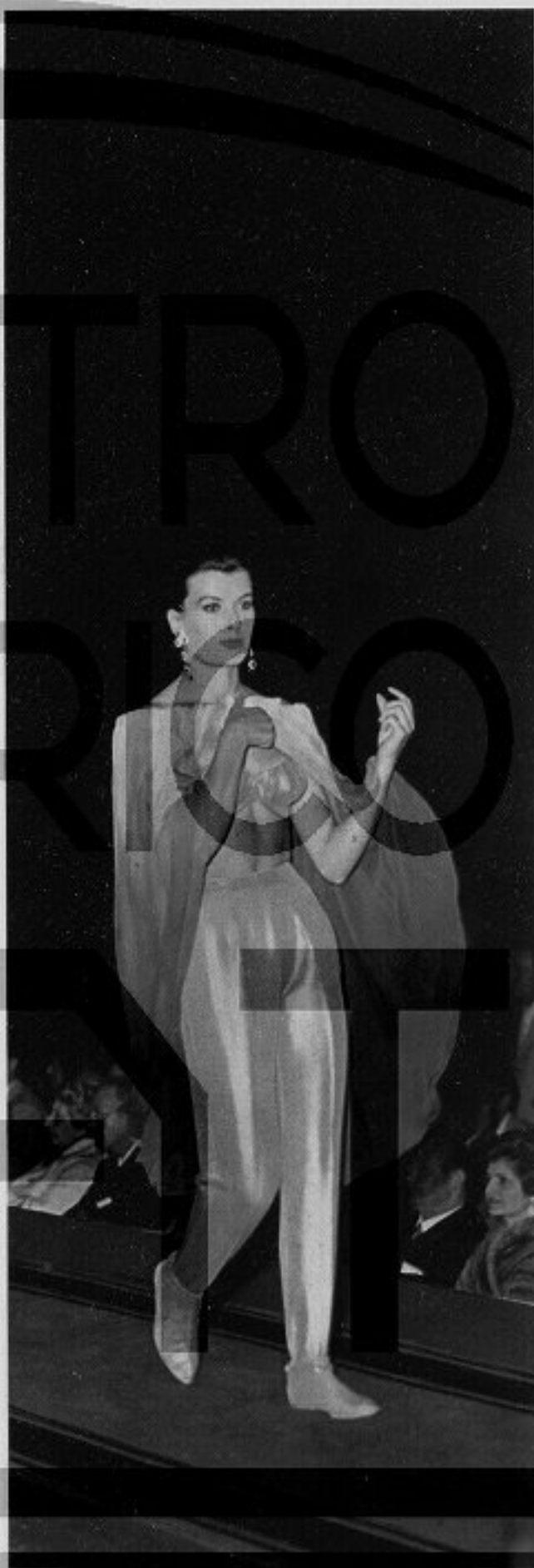
La Florida, le Bermude, Giamaica, il Messico e tutte le meravigliose isole del Sud, sono le mete — all'inizio dell'inverno — di milioni di Nord-Americani e di Canadesi in cerca di sole, di caldo e di mare. In fondo questi uomini di oggi non fanno che seguire quanto per millenni hanno fatto le folaghe, le rondini e tutti gli uccelli migratori. Ora che gli uomini hanno le ali sembra che anche per loro sia diventata una vera necessità sottrarsi all'inverno e portarsi verso l'eterna estate dei paesi tropicali e sub-tropicali. Anche in Europa questa esigenza comincia a farsi sentire: la Sicilia, Capri, Ischia, la Penisola Sorrentina stanno avviandosi a divenire centri turistici anche in inverno.

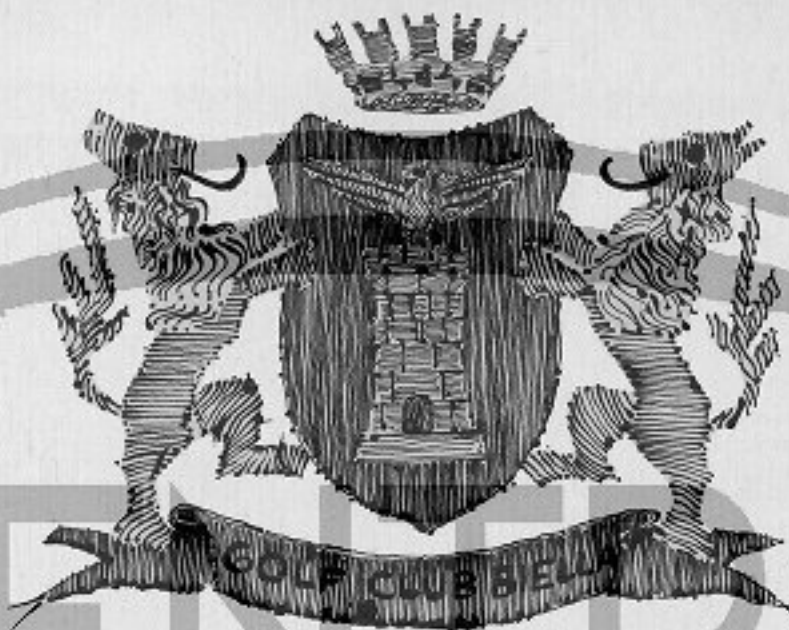
Dai paesi scandinavi, immersi per mesi nel buio della notte artica, da tutti i paesi del Nord-Europa ormai poche ore di Jet portano i turisti in cerca di sole qui fino da noi. Dai nostri aeroporti gli elicotteri dell'Elivie li accompagnano poi nelle isole del golfo di Napoli.

Le foto di queste pagine mostrano i modelli che ho disegnato per le Signore ultramoderne che si spostano in Jet ed in elicottero e la cui eleganza deve essere improntata al mezzo su cui viaggiano.

EMILIO PUCCI

LÀ DOVE
L'INVERNO
È SOLE

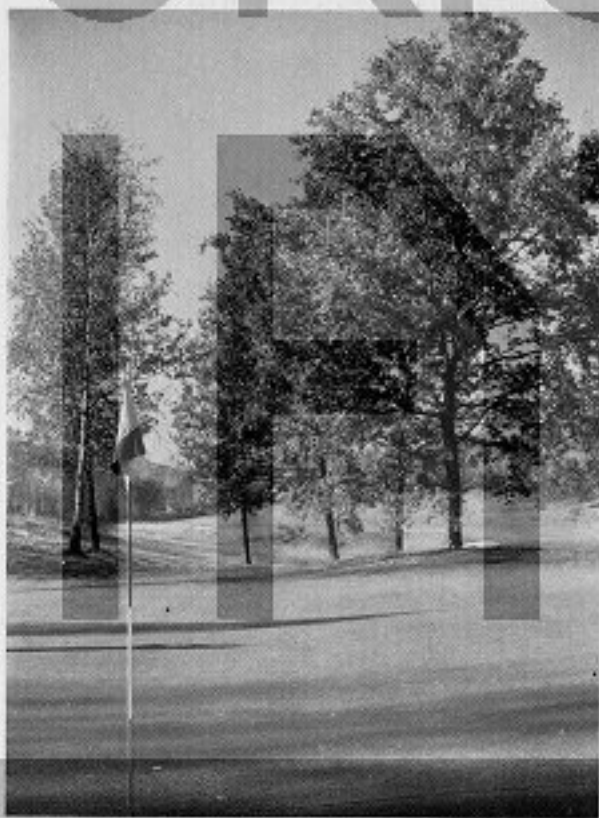




Organizzata dal Golf Club di Biella « Le Betulle », si svolgerà nei giorni 8 e 9 settembre 1962 la prima edizione della gara di golf

"LA LANCIA D'ORO"

(36 buche Medal open, limitata a 18 di Handicap). Sono previste tre categorie distinte: 1°, fino a 8 hcp; 2°, da 9 a 18 hcp; 3°, professionisti. Numerosi premi sono in palio per i concorrenti delle varie categorie. Al giocatore con il miglior punteggio lordo, alla Signora e al juniores meglio classificati saranno riservati particolari riconoscimenti. Inoltre, uno speciale premio sarà assegnato al concorrente Cliente Lancia meglio classificato.



Un caratteristico green del Golf delle Betulle, di cui in copertina riproduciamo un altro suggestivo scorcio.

1

Les célébrations du premier centenaire de l'Unité d'Italie viennent de s'achever à Turin. Pendant ces six mois de manifestations on a retrouvé à Turin l'enthousiasme pour la Patrie, les drapeaux, les gloires passées. Le deuxième siècle de vie d'Italie commence de cette manière sous les auspices les plus favorables. Mais sommes-nous heureux d'exprimer les vœux les plus chauds que le 1962 soit le commencement d'une vie sereine, laborieuse, et riche d'une plus grande prospérité pour tous les Italiens. Notre couverture change son aspect traditionnel. Nous désirons en dédier du temps en temps quelque chose aux sports préférés par nos Clients: nous initions avec le délassant et reposant jeu du golf: avec l'espérance que la petite initiative sera agréée. Un regard à notre couverture contribuera, avec un peu d'imagination, à les conduire dans cet étendu refuge que la nature seulement est capable de donner.

2

SUR LE CADRAN DU TEMPS LE NOUVEAU COUPÉ FLAVIA

Présentation du nouveau coupé Flavia qui a représenté la majeure et la plus intéressante nouveauté du 41ème Salon de l'Automobile de Turin. Ce modèle répète le schéma si heureusement expérimenté avec les versions sportives, de G.T. de voitures Aurelia, Appia et Flaminia. En comparaison de la Flavia berlinoise conduite intérieure, le coupé a l'emplacement réduit à 2,45 mètres. Le moteur grâce à ses deux carburateurs, a une puissance de 90 chevaux et le levier de vitesse est du type à cloche. La carrosserie est de Pininfarina. La vitesse maximale est de 166 km/h. La carrosserie de la Flavia coupé est illustrée par les techniciens de la Pininfarina qui soulignent les caractéristiques esthétiques et aérodynamiques et le confort de l'intérieur, qui est à deux places à sièges séparés plus deux autres places arrière. On a particulièrement soigné l'insonorisation et la sûreté des passagers.

L'illustration à la page 6: l'actrice Franca Rame admire avec complaisance le coupé Flavia.

3

CARACTERISTIQUES D'UNE PLUS ECONOMIQUE GESTION DES TRANSPORTS DE VILLE

Dans cet article nous trouvons le résumé de la conférence tenue par le Dr. Ing. Antonio Orzel, Directeur Général de l'U.I.T.E., à Turin à l'occasion du Congrès des Administrations municipales des transports sur le sujet suivant: «Caractéristiques d'une plus économique gestion des transports de ville».

Les illustrations à la page 8: les autobus urbains réalisés avec groupes Lancia pour l'ATAC de Rome; le nouveau autobus articulé Viberti avec châssis Lancia.

10

LA LANCIA A CHIVASSO

Les travaux de la nouvelle usine Lancia à Chivasso continuent à procéder selon les programmes. On a désormais terminé la construction de deux hangars principaux destinés à l'usage des caisses et au finissage des voitures; on a aussi terminé le bâtiment central réservé aux services, pendant que le bien moderne rayon de vernissage et la série des grandes presses sont désormais en train d'effectuer les essais pour la mise au point (dans les premiers mois du 1962 commencer la production normale). Enfin on est en train d'apprêter la centrale thermique (30 millions de Kcal/heure) et le grand réservoir de l'eau au sommet d'un pilier en béton.

12

EINAUDI OU LES IDEALS D'UN ECONOMISTE

A l'occasion de la mort de Luigi Einaudi, nous publions un article de Vittorio Zuccone qui le fréquente continuellement surtout pendant la tourmentée période qui précède la naissance officielle de la République Italienne. Il s'agit d'un hommage que nous désirons rendre à la mémoire d'un Piémontais illustre qui inspira le respect et l'honnêteté et qui offrit à la Nation ses qualités de grand Economiste.

HISTOIRE DE LA LANCIA: LES 8 CYLINDRES DILAMBDA ET ASTURA, LA 4 CYLINDRES ARTENA

Sans feuilleton de l'histoire de la Lancia: après les grands succès techniques et commerciaux de la Lambda suivie le chef-d'œuvre de Vincenzo Lancia, il s'agit cette fois d'un modèle de grande classe

avec moteur à huit cylindres toujours en V étroit de grandes dimensions, selon le fameux schéma constructif adopté pour la Lambda: la Dilambda elle aussi pourvue d'intéressantes innovations techniques. Le châssis de la Dilambda fut employé pour les plus fameuses et luxueuses carrosseries de l'époque.

Après la Dilambda vint l'Astura (elle aussi à 8 cylindres, mais plus légère que la précédente) et l'Artena qui était par contre une 4 cylindres de 2 litres qui allait devenir proverbiale pour ses dons de solidité et durée. L'Astura avait au commencement la cylindrée de 2.600 cmc qui en suite devint de 2.972 cmc. Une Astura gagna en 1914 le Tour d'Automobiles d'Italie.

Les illustrations à la page 16: le puissant moteur 8 cylindres en V étroit de la Dilambda qui était, ainsi que tous moteurs Lancia, un exemple extraordinaire d'architecture mécanique. En bas: le modèle Dilambda Torpedo de série avec le long capot d'une ligne très élégante.

A la page 18, une page de publicité parue en 1931 et en bas, le châssis de la 8 cylindres Astura. A la page 19, en haut, la berlino Artena et son moteur 4 cylindres, néce proverbial pour sa solidité.

20

ESSAI SCHELLE

Au mois de juillet dernier, la revue «Quattroruote» décida d'effectuer, avec une voiture Flavia, un essai nommé «scelle» qui devait démontrer la possibilité de faire le tour du monde sans aucune réparation. Le Nazione Filippo Cabretti de Rome scella toutes les parties du moteur d'une voiture Flavia de sorte qu'il était permis seulement le ravitaillement, le remplacement des bougies, la vérification de l'allumage et le nettoyage du carburateur. La voiture fut chargée avec des poids scellés. Les essais commencèrent le 1er août sur trois divers parcours près de Rome, répétés alternativement chaque jour avec une moyenne de 500 km par jour et poursuivirent jusqu'à la fin du mois d'octobre. Les kilométrages parcourus furent 40.527,1 et les données réunies sont les suivantes: tour du moteur: 90.762.820; vitesse moyenne: km 69,596; consommation totale d'essence: lt 4250,9; consommation km/lt: 9,594.

22

2000EME ASSOCIE H.I.F.I.

La famille du Lancia Hi-Fi s'accroît de jour en jour: à l'occasion de la dernière réunion de Turin les associés atteignent 2000. Maintenant il ont rejoint le chiffre de 2.000. Le 2000ème associé est le Dr. Cesare Cavattoni de Gênes, possesseur de 13 voitures Lancia.

Les illustrations à la page 23: images de la seconde réunion internationale Hi-Fi, du 17-18 juin. Au centre de la page le maire de Trapani, Docteur Aldo Bassi, donne l'insigne de Hi-Fi à son concitoyen Cav. Agostino Adragna.

31

L'EXPOSITION DU MANTEGNA

L'exposition du Mantegna, qui a été admise par 250.000 visiteurs, après deux mois et demi s'est fermée à Mantoue.

Il s'agit d'un succès édatant et inattendu qui a surpris même le Comité Organisateur de l'exposition.

Dans l'ancien Palais Ducal des Gonzaga on a réuni, pour la première fois, les chefs-d'œuvre dispersés dans tous les Musées du monde qui, avec les fresques de la «Camera degli Sposi», ont constitué le rassemblement la plus complète qu'on a jamais organisée des œuvres du Mantegna.

Il faut rechercher peut-être la raison d'un succès si grand dans la précision et le réalisme du grand Maître qui ont permis de revivre scènes de vie d'une époque disparue et regrettée.

Les illustrations à la page 33: deux tableaux merveilleux de Mantegna, le «San Sebastiano», considéré un des derniers chefs-d'œuvre de l'artiste et, en bas, la fresque entre Ludovico Gonzaga et son fils le Cardinal Francesco. A gauche le «Palazzo della Ragione» à Mantoue.

34

Les illustrations à la page 34: concours d'Élégance à Corbina d'Ampezzo; le Commissionnaire Lancia de Belluno, M. Mario Gidoni, admire les trophées gagnés. En haut, à gauche, M. Vittorio Cappellotti de Piacenza, qui a gagné le trophée Cent-Azi 1961, au volant d'une Appia Vignale; à droite, le Shah de la Perse et Farah Diba admirant à Paris la Flaminia Touring. En bas, un groupe de participants au Rallye des journalistes (gagné par Umberto Maja avec Aurelia 820) en train de visiter les chantiers de Chivasso.

35

CHEVALERIE LANCIA

La fréquence des désastres de la route augmente de jour en jour en raison de l'accroissement de la circulation routière. Le code de la route, les contrôles effectués par les agents préposés, les précautions souhaitées par la presse dans le but de réduire ce phénomène si prévisible, qu'on peut comparer à une maladie sociale, sont presque inutiles sans la bonne volonté, l'éducation, la saine responsabilité des automobilistes.

La Lancia sent le devoir de concourir à l'amélioration de la situation; par conséquent prochainement elle fera connaître les lignes essentielles d'un concours inouï, qui aura le but de faire ressortir ces dons d'intelligence et de politesse qui seules peuvent compléter et aider la loi. Les chauffeurs de voitures Lancia et en particulier les associés de l'Hi-Fi, seront priés de collaborer activement.

39

LE MUSEE DE L'AUTOMOBILE CARLO BISCARETTI DI RUFFIA

Le musée de l'automobile de Turin a acquis une grande renommée dans le monde entier à cause du merveilleux matériel historique là exposé, et de la beauté fonctionnelle de l'immeuble. Le mérite principal de la réalisation a été du Comte Carlo Biscaretti di Ruffia qui, longtemps, avant sa décapitation, s'intéressa pour l'automobile d'époque, et se dédia avec passion à la recherche du précieux matériel qui forme le premier noyau du Musée.

Les illustrations à la page 40: le buste de Carlo Biscaretti di Ruffia érigé dans l'atrium du musée et son dernier dessin.

L'illustration à la page 41: la classique Lambda Torpedo.

Les illustrations à la page 42: la fameuse Lancia Sport modèle «D24» qui gagna la Carrera Panamericana en 1953 et les Mille Miglia en 1954; en haut une vue d'ensemble de la section voitures sportives.

L'illustration à la page 43: l'Italia qui en 1907 gagna le fameux raid Pékin-Paris.

44

Les illustrations à la page 44: le stand Lancia au Salon de Francfort; le Général Du Gaulle au Stand Lancia du Salon de Paris; les modèles Lancia à l'Earls Court de Londres; en bas la Flavia exposée par la Concessionnaire STAP de Tunis, le pavillon Lancia à la Foire de Barcelone.

Les illustrations à la page 45: les stands Lancia pour voitures et véhicules industriels au Salon de Turin; Monsieur le Président Gronchi s'est vivement intéressé au coupé Flavia; En bas la Lancia au Salon de Sidney et le Salon d'exposition à Gand.

Les illustrations à la page 46: un groupe de véhicules à benne basculante et de véhicules articulés avec châssis Isotta et Eieland qui opèrent en Libérie. Mlle Franca Cacciano, Miss Italia 1961, photographie près de sa Flavia.

Les illustrations à la page 47: la Lancia en Grèce à la Foire de Salonique. Le défilé d'élégance de mode et d'automobiles à l'hippodrome de Mala Bassa à Merano.

48

LE SPORT

La saison agonistique 1961 a été riche de bruyants succès pour la Lancia, succès qui peuvent être résumés en 28 victoires de l'Appia Zagato, dans la classe 1150 G.T., 12 de la Flaminia Zagato dans la classe 2500 G.T. et 2 de l'Aurelia 820. Cet ensemble des victoires a permis de gagner deux championnats d'Italie respectivement grâce au regretté Giulio Cabianca dans la classe 2500 GT et à Cesare Fiorio dans la classe 1150 GT.

Une Appia Zagato a gagné en outre la compétition rationnelle de régularité. Nous signalons qu'au cours du Mobil Economy Run les trois modèles de série de notre production ont gagné dans les trois classes respectives.

52

GOLF ANNONCE

Organisé par le Golf Club «Le Battello» de Biella aura lieu, le 8 et le 9 septembre 1962 la première édition du concours de golf «La Lancia d'Oro» (36 trous Medal open, réservé à 18 de handicap). On a prévu trois catégories distinguées: 1ère jusqu'à 8 de Hcp; 2ème de 9 à 18 de Hcp; 3ème professeurs de Golf.

1

During the six months of celebrations for Italy's unification held in Turin, which ended recently, fervid patriotism and enthusiasm for the flag and for past glories were manifest.

The second century of united Italy thus begins under the most favourable auspices, and we are happy to express our great hope that 1962 will be the beginning of a life of serenity, industry and well-being for the Italian people.

With this number our cover changes from its traditional design. We have decided to dedicate a series to the sports preferred by our customers, and one of the series will appear every now and again. We commence with the joyful game of golf and hope that this initiative will be well received. A glance at our cover may, with a little imagination, bring to our readers the tranquility which only nature can give.

2

THE NEW FLAVIA COUPÉ

The new Flavia Coupé was the most important and interesting new model presented at the 43rd Turin Motor Show. This model follows along the lines of the successful gran turismo versions of the Aurelia, Appia and Flaminia.

As compared to the series Flavia Sedan, the wheel-base has been reduced to 2.65 metres, the engine has two carburetors, and power is increased to 90 HP. There is a floor gear shift. The body is by Pininfarina. Top speed is 166 km/h.

The body of the Flavia Coupé is described by Pininfarina's engineers, who stress the aesthetic and aerodynamic qualities as well as the spacious, comfortable interior, with two separate front seats plus a bench type rear seat for two. Sound proofing and passenger safety have been given great importance.

Illustrations page 6: Franca Rame the actress admires the Flavia Coupé.

3

MORE ECONOMIC ADMINISTRATION OF URBAN PUBLIC TRANSPORT

Dr. Ing. Antonio Orzel, Managing director of the U.I.T.E., explains the concepts which must govern the administration of municipal transport to arrive at interesting economical results. The essentials of such organisations can be listed as: efficiency of the accounts sector; research into the type of vehicle to be used, with particular reference to the commercial speed (the bus is preferable to the tram and trolleybus because of its liberty of movement); the solution of the problem of usage during rush hours.

Illustrations page 8: Urban omnibus with Lancia mechanical parts built for ATAC of Rome, and the new articulated omnibus built by Viberit on a Lancia chassis.

10

LANCIA AT CHIVASSO

Work at the new Chivasso factory proceeds according to programme. The construction of the two workshops, destined for the construction of bodies and assembly of the cars, is now complete.

The central building for general services is also finished, whilst the very modern plant in the painting department and the large presses are being tested. (During the early months of 1962 normal production will commence).

Work is proceeding on the heating centre (30 million kilocalories per hour) and the enormous raised water tank, which is supported by a reinforced concrete pylon.

12

LUIGI EINAUDI

On the occasion of the death of Luigi Einaudi, we publish an article by Vittorio Zincone who knew him well, specially during the troubled period which preceded the official birth of the Italian republic.

We wish to render homage to an illustrious Piedmontese who inspired respect and honesty and who placed his capacities as a great economist at the service of the nation.

14

THE LANCIA STORY: THE EIGHT-CYLINDER DILAMBDA AND ASTURA, THE FOUR-CYLINDER ARTENA

Fifth instalment of the Lancia story: After the great technical and commercial success of the Lambda, considered Vincenzo Lancia's masterpiece, it was

the turn of a large high class model with an eight-cylinder narrow-V engine: the Di-Lambda, one again a car rich with interesting technical innovations. The Di-Lambda chassis was the basis for the most famous and luxurious bodies of the era.

After the Di-Lambda followed the Astura (also with eight cylinders, but lighter) and the Artena, a four-cylinder, two litre car which was to become proverbial for its strength and lasting qualities. The engine capacity of the Astura, initially 2600cc, was later increased to 2972 cc. An Astura won the «Giro d'Italia» race in 1934.

Illustrations page 16: the powerful V8 Di-Lambda engine was, like all Lancia engines, an admirable example of mechanical architecture. Below: the series Di-Lambda Torpedo.

Illustration page 18: a Lancia advertisement of 1931 and, below, the chassis of the 8-cylinder Artena.

Illustrations page 19: above, the Artena Sedan and its 4-cylinder engine, proverbial for its extraordinary strength.

20

PROVA SIGILLO

In July this year «Quattroruote», the Automobile Magazine, decided to carry out a test which was named «Sigillo», or seal, with a Flavia to demonstrate the possibility of a tour round the world without repairs. The Notary, Dr. Filippo Calabresi of Rome, sealed all the mechanical parts of the Flavia so as to permit only refuelling, plug substitution, control of the distributor and carburetor cleaning.

The car was loaded with sealed weights. The test commenced on 1st August and took place over three different routes near Rome, which were repeated alternatively every day, with an average daily distance covered of 500 kms.

A total of 40,527 kms were covered, and the following data was gathered:

No. of engine revolutions	90,762,800
Average Speed	69.594 km/h
Total consumption	4250.9 litres
Average Consumption	9.323 km per litre

22

2500th MEMBER

The Lancia Hi-Fi family increases day by day: at the time of the last reunion in Turin there were 1900 members. They have now become 2000.

The 2000th member is Dr. Cesare Cavallotti of Genova, who has owned 13 Lancia cars.

Illustrations page 23: Photographs of second International Hi-Fi meeting, 17th-18th June, Cuneo: the mayor of Trapani Dr. Aldo Bassi presents the Hi-Fi badge to his fellowcitizen Cav. Agostino Adragna.

31

THE MANTEGNA EXHIBITION

After two and a half months and 250,000 visitors, the Mantegna Exhibition at Mantova has closed. It was a clamorous and unexpected success, and surprised even the organisers.

For the first time the masterpieces were gathered together from all the world's museums and shown in the antique castle of the Gonzaga dynasty together with the frescoes of the Camera degli Sposi, and they constituted the most complete exhibition of Mantegna's works ever organised.

One of the reasons for such a huge success may perhaps be found in the precision and the style of the great painter, which brought back scenes of life in a world on which the sun has set and which is dearly missed.

Illustrations page 33: two Mantegna paintings: the «San Sebastiano», generally considered one of the last works of the master, and, below, «The meeting of Ludovico Gonzaga with his son Cardinal Francesco». On the left: the Palazzo della Ragione in Mantova.

34

Illustrations page 34: concours d'élégance at Cortina d'Ampezzo; the Lancia Agent of Belluno Mr. Mario Grifoni, admires the numerous cups won by Lancia. Above on the left, Mr. Vittorio Cappellotti of Piacenza winner of the Fiat AC 1961 trophy driving an Appia Vignale; on the right the Shah of Persia and Farah Diba admire the Flaminia Touring in Paris. Below: a group of competitors in the journalists' Rally (won by Umberto Massi in an Aurelia B20) on a visit to the Chivasso Factory.

35

LANCIA CHIVALRY

The number of road accidents continues to mount in proportion to increase in traffic. The highway code, the efforts of the police, the solutions invoked by the press to resolve this unhappy situation which is comparable to a social illness, are all useless without the cooperation, education and civic sense of drivers.

Lancia believes it has an obligation to contribute towards an improvement in the situation, and to this end will shortly publish the basis of an annual competition which will bring to light those qualities of intelligence and adroitness which alone can integrate and help the law.

Drivers of Lancia cars, and particularly Hi-Fi members, will be invited to give their closest collaboration.

38

AT THE CARLO BISCARETTI DI RUFFIA AUTOMOBILE MUSEUM

The automobile Museum in Turin has become famous all over the world for the wonderful historic material it has gathered and for the beauty and rationality of the building.

Principal merit for its foundation must go to Count Carlo Biscaretti di Ruffia who for many years before his death kept the idea alive, and patiently dedicated himself to the search for the precious material which forms the basis of the Museum.

Illustrations page 40: the bust of Carlo Biscaretti di Ruffia erected in the entrance of the museum, and his last design.

Illustration page 41: the classic Lambda torpedo.

Illustrations page 42: the famous Lancia Sport «C24» winner of the Carrera Panamericana in 1953 and of the Mille Miglia in 1954; above a glimpse of the Sports car section.

Illustration page 43: the Itala which won the famous Peking to Paris race in 1907.

44

Illustrations page 44: the Lancia stand at the Frankfurt Motor Show; General De Gaulle at the Lancia stand at the Paris Motor Show; the Lancia models exhibited at Earl's Court, London; below the Flavia exhibited by Messrs STAP, our distributor in Turin; the Lancia stand at the Barcelona Fair.

Illustrations page 45: the Lancia car and commercial vehicle stands at the Turin Motor Show; President Gronchi was most interested in the Flavia Coupé. Below: Lancia at the Sydney Motor Show; The Showroom of the Lancia dealer in Gand.

Illustrations page 46: a group of tipper lorries and tractors for semi-tractors, on Esatau and Esadella chassis, operating in Liberia. Miss Franca Cattaneo, Miss Italy 1961, with the Flavia.

Illustrations page 47: Lancia at the Salonika Fair in Greece. The parade «d'élégance d'automobile» et mode» at the Misa Bassa racecourse, Merano.

48

The 1961 Sporting Season was once again rich with successes, synthesised in 38 victories of the Appia Zagato in the 1500 cc. G.T. class, 12 of the Flaminia Zagato in the 2500 cc. class and 2 of the Aurelia B20. These victories meant two Italian championships, respectively for Cesare Fiorio in the 1500 G.T. class and the late Giulio Cabianca in the 2500 G.T. class.

An Appia Zagato also won the National Motor Rally.

We are also pleased to announce that the three series production sedans of our production won their respective classes in the «Mobil Economy Race».

52

GOLF ANNOUNCEMENT

The first edition of the «Lancia d'Oro» golf competition, organised by the Biella golf club «Le Beccarie» will be held on 8th and 9th September 1962 (36 holes Medal open, limited to handicaps of 18. There will be three categories: 1st up to handicap of 8; 2nd up to handicap of 18; 3rd professional.

1

Vor kurzem sind in Turin die Feierlichkeiten zum hundertjährigen Bestand des gezeigten Italiens abgeschlossen worden. Während der 6 Monate andauernden Veranstaltungen erneuert sich in Turin die Begeisterung für's Vaterland, die Fahne und für die Heldentaten vergangener Zeiten.

Unter solch günstigen Umständen beginnt das vorernte Italien das zweite Jahrhundert seines Bestandes. Wir geben unseren Wunsch Ausdruck, das Jahr 1962 möge das italienische Volk in ein Zeitalter der Friede, der Arbeit und des Wohlstandes einführen.

Das Titelblatt unserer Zeitschrift ändert sein bisheriges Aussehen. Wir wollen ab und zu das Titelblatt dem Sport widmen und beginnen mit dem spannenden und beruhigenden Golf. Hiermit hoffen wir unseren Lesern eine Freude zu bereiten und sie durch die traumhafte Abbildung des Zuffelsort der Mutter Natur zu erfreuen.

2

DAS NEUE FLAVIA COUPÉ

Vorstellung des neuen Flavia Coupé, das als interessanteste Neugierde des Turiner Salons eintrug. Das Modell entwickelt die glänzend bewährten Linien der Gran Turismo Aurelia, Appia und Flaminia. Gegenüber der Serien-Limousine weist das Coupé folgende Abweichungen auf: Achsabstand 1,65 m; Motorleistung (je nach Vergaser) 90 PS; Bodenschallhebel; Karosserie von Pininfarina; Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.

Die Konstrukteure von Pininfarina beschreiben die Ästhetik der Stromlinie, die Bequemlichkeit des Innenraums mit zwei getrennten Vordersitzen und zwei Rücksitzen mit gemeinsamer Rückenlehne, die Geräuschdämpfung im Innenraum und die Sicherheit der Insassen.

Unsere Abbildungen - S. 6: Schauspielerin Franca Rame bewundert das neue Coupé Flavia.

7

RICHTLINIEN ZUR ERLEICHTERUNG DES STADTVERKEHRES

Dr. Ing. A. Onofri, Generaldirektor der U.I.T.E., schreibt über die Verbedingungen für eine Verbesserung auf dem Gebiete des Stadtverkehrs. Hierzu ist besonders folgenden Punkten große Beachtung zu schenken: Leistungsfähigkeit des Verwaltungssystems, Wahl der geeigneten Verkehrsmittel (Autobusse sind wegen der grösseren Bewegungsfreiheit dem Obus und der Strassenbahn vorzuziehen), Abhilfsmassnahmen für Verkehrsstörungen und Überfüllung zu gewissen Tageszeiten.

Unsere Abbildungen - S. 8: Stadtbusse der ATAC, Rom; die mechanischen Aggregate stammen von Lancia. Doppelbus Viberli auf Fahrgestell Lancia.

10

LANCIA IN CHIVASSO

Der Bau des neuen Werkes in Chivasso schreitet planmässig fort. Die zwei Haupthallen des Karosseriewerkes sind schon fertiggestellt, so auch das Zentralgebäude für die verschiedenen Versorgungsdienste; die Lackierungsanlagen stehen schon in Probebetrieb. Der normale Betrieb im neuen Werk wird im Frühjahr 1962 aufgenommen werden. Die Wärmecentrale (30 Millionen Kilo) und der gewaltige Wasserspeicher sind noch im Bau begriffen.

12

LUIGI EINAUDI

Zum Tode Luigi Einaudi's veröffentlichen wir einen Artikel von Vittorio Zincone, der regen Verkehr mit dem nun Verstorbenen pflegte, besonders während der schweren Zeiten, die der offiziellen Bildung der neuen italienischen Republik vorausgingen. Hiermit wollen wir den hochangesehenen Piemontesen ehren und seinen Rechtssinn, seine Ehrlichkeit, seine Hingabe dem Dienste am Volke würdigen.

14

GESCHICHTE DES HAUSES LANCIA: DILAMBDA, ASTURA, ARTENA

Fünfte Fortsetzung. Nach den technischen und kommerziellen Erfolgen der Lambda, die als das Meisterwerk Vincenzo Lancia's betrachtet werden,

folgt die Dilambda als Grossraum-Modell mit 8-Zylinder-Motor in V-Form nach dem bewährten Schema der Lambda. Dieses Modell wurde zum preiswertesten Luxuswagen damaliger Zeit. Darauf folgten die Astura (8-V-Motor, doch etwas leichter), dann die Artena mit einem 4-Zylinder-Zweitakter, dessen robuste Konstruktion und Lebensdauer als unübertrefflich galten. Das Modell Astura hatte anfangs ein Hubvolumen von 2600 cm, später von 2972 cm. Eine Astura siegte 1934 im «Giro automobilistico d'Italia».

Unsere Abbildungen - S. 16: Achtzylinder-V-Motor Dilambda, ein Musterbeispiel mechanischer Konstruktion. Unten: Dilambda Torpedo, Serienwagen mit langgestreckter Hacklinie. S. 18: Werbeschrift Lancia vom Jahre 1931 und darunter das Fahrgestell der 8-Zylinderigen Astura. S. 19: Artena-Limousine und deren ausserordentlich robuster 4-Zylinder-Motor.

20

SIEGEL-TEST

Im vergangenen Sommer veranstaltete die Zeitschrift «Quattroruote» einen sogenannten «Siegel-Test» der Flavia, um zu bewahren, wie es möglich sei, ohne Pannen eine Rundfahrt um die Erde zu unternehmen. Notar Dr. Filippo Calabrese aus Rom versiegelte sämtliche mechanische Aggregate des Wagens, sodass nur die Füllungen, der Austausch der Zündkerzen, die Kontrolle des Zündverteilers und die Reinigung des Vergasers möglich blieben. Der Wagen wurde mit versiegelten Gewicht beladen. Die Testfahrt begann am 1. August und wurde abwechselnd auf drei verschiedenen Strecken um die Stadt Rom beiläufiger Tagestour von 500 km durchgeführt. Insgesamt wurden 40.527 km zurückgelegt. Dabei wurden folgende Leistungen festgestellt:

- Motorrendungen: 90.762,800
- Durchschnittsgeschwindigkeit: 69,596 km/h
- Gesamtverbrauch: 4250,9 Liter Kraftstoff
- Durchschnittsverbrauch: 9,333 km/Liter

22

ZWEITAUSENSTES MITGLIED H.F.I.

Der H.F.I. Klub nimmt von Tag zu Tag an Mitgliederzahl zu: anlässlich der letzten Generalversammlung in Turin waren es 1900 Mitglieder; jetzt sind es ca. 2020. Als zweitausendstes Mitglied wurde Dr. Cesare Cavalleroni aus Genua aufgenommen. Dr. Cavalleroni hat bisher 13 Lancia in seinen Besitz gehabt.

Unsere Abbildungen - S. 23: Aufnahmen vom 2. Internationalen H.F.I. Treffen am 17. u. 18. Juni 1961. Mitte: Dr. A. Bassi, Bürgermeister von Trapani, übergibt das H.F.I. Abzeichen seinem Mitbürger Cav. A. Adragna.

31

MANTEGNA-SCHAU

Zweieinhalb Monate hat die Mantegna-Schau in Mantua gedauert und 250.000 Besucher haben die Werke des grossen Meisters besichtigt. Selbst die Veranstalter erhofften sich bei Weitem keinen solch ausserordentlichen Zulauf.

Im altherwürdigen Regierungspalast der Gonzaga waren zum ersten Male die zahlreichen und in der ganzen Welt zerstreuten Werke Mantegna's aneinandergereiht.

Der Erfolg der Veranstaltung dürfte dem Umstand zuschreiben sein, dass der realistische Stil des Meisters eine wahrheitsgetreue Darstellung einer längst verschwundenen Welt darstellt, nach der sich heute viele sehnen.

Unsere Abbildungen - S. 33: Zwei wunderbare Gemälde von Mantegna: oben «Der hl. Sebastian», eines der letzten Werke des Meisters; unten, Ludwig Gonzaga's Begegnung mit seinem Sohn, dem Kardinal Franziskus Gonzaga. Links: der «Palazzo della Ragione» in Mantua.

34

Unsere Abbildungen - S. 34: Auto-Eleganz-Wettbewerb in Cortina d'Ampezzo: Lancia-Kommissionär M. Gidoni von Belluno bewundert die eingebrachten Pokale. Oben links: Vittorio Cappellotti aus Piacenza, Sieger der CEAT-ACI-Trophäe auf Appia Vignale. Oben rechts: der Schah von Persien

und Farah Diba besichtigen in Paris das Coupé Flaminia Touring. Unten: einige Teilnehmer am Rally der Journalisten (Sieger: U. Massa auf Aurelia 820) besichtigen das neue Lancia Werk in Chivasso.

35

SINN FÜR VERKEHRSERZIEHUNG

Bedingt durch die gewaltige Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs sind die Strassenunfälle in bedrohlichem Ausmassen begriffen. Das Verkehrs-Gesetzbuch, die Kontrollen der Strassenpolizei, eventuelle von der Presse vorgeschlagene Massnahmen, um dem traurigen Zustand Einhalt zu gebieten sind beinahe machtlos, wenn sie ohne den guten Willen, die Verkehrserziehung und den Verantwortungssinn der Fahrer bleiben.

Lancia fühlt sich verpflichtet, zur Verbesserung der Misslage beizutragen und wird demnach die Richtlinien zu einem ungewöhnlichen Wettbewerb veröffentlichen. Es sollen die Eigenschaften einer intelligenten Verkehrserziehung wiedergegeben werden die eine wesentliche Ergänzung des Gesetzes darstellen. Alle Lancia-Fahrer und besonders die H.F.I. Mitglieder werden zur interessanten Mitarbeit eingeladen werden.

38

DAS AUTOMOBILMUSEUM CARLO BISCARETTI DI RUFFIA

Das Automobilmuseum in Turin ist in aller Welt bekannt geworden, sei es wegen der kostbaren, historischen Sammlungen, sei es wegen der Eigenart und Rationalisierung des Museumsgebäudes. Das grosse Werk ist hauptsächlich dem unermüdlichen Schaffen des Grafen Carlo Biscaretti di Ruffia zu verdanken, der lange Jahre bis zu seinem Hinscheiden der Verwirklichung der Idee und der Sammlung historischen Materials widmete.

Unsere Abbildungen - S. 40: Carlo Biscaretti di Ruffia - sein Brustbild im Atrium des Automobilmuseum und seine letzte Zeichnung. S. 41: der klassische Lambda-Torpedo. S. 42: der berühmte Lancia Sport D24 Sieger der Carrera Panamericana 1953 und der Mille Miglia 1954. Oben: eine Aufnahme der Sportwagenabteilung. S. 43: der Italia-Wagen, der 1907 in Peking-Paris siegte.

44

Unsere Abbildungen - S. 44: Frankfurter IAA: Lancia-Stand; Palfiser Salon: General De Gaulle am Lancia-Stand. Unten: die von der Lancia-Vertretung STAP in Tunis ausgestellte Flavia; Autosalon Barcelona: Lancia-Stand.

S. 45: Parkplätze für PKW und LKW Lancia am Turiner Salon; Starterpräsident Gronchi interessiert sich lebhaft um das neue Coupé Flavia. Unten: Lancia auf dem Salon von Süsser und Gand.

S. 46: Einnäse von Kippern und Zugmaschinen für Sattelanhänger auf Estero und Esadelle-Fahrtstrecke in Librien, Franca Cacciano, Mita Italien 1961, neben der Flavia. S. 47: Lancia auf der Ausstellung von Saloniki in Griechenland. Wagen- und Mode-Defilé in Untermais bei Meran.

48

SPORT

Auch die Sportsaison 1961 war reich an glänzenden Erfolgen: es wurden insgesamt 28 Siege auf Appia Zagato für die Klasse 1150 G.T.; 12 Siege auf Flaminia Zagato und 2 Siege auf Aurelia 820 davongetragen. Unter diesen Erfolgen stachen besonders zwei Meisterschaftssiege, die von Cesare Fiorio für die Klasse 1150 G.T. und von Giulio Cabianca für die Klasse 1500 G.T. errungen wurden; hervor letzterer verlor leider auf einer Probefahrt sein junges Leben. Ausserdem siegte eine Appia Zagato im italienischen Regelmässigkeitrennen. Im Mobil Economy Run sicherten sich unsere drei Serienmodelle des Klassenziele zu.

52

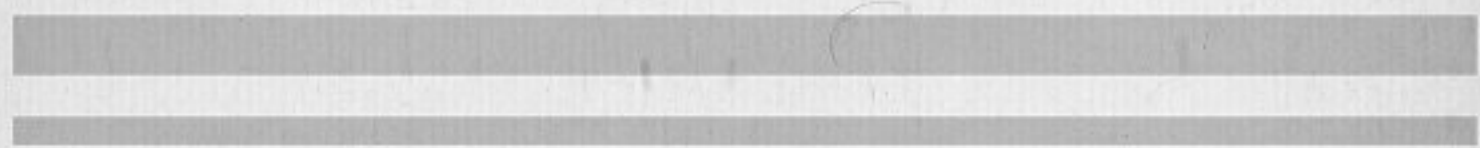
GOLF NACHRICHTEN

Golf-Nachrichten: Am 8. u. 9. Sept. 1962 veranstaltet der Golf Club «Le Stubbles» von Biella das 1. Golf-Wettbewerb «La Lancia d'Orto», vorgesehen für 3 verschiedene Kategorien: 1. Kat. bis 8 Hcp; 2. Kat. von 9 bis 18 Hcp; 3. Kat. Berufsspieler.

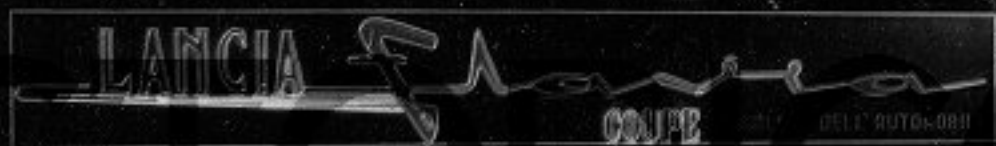
**CENTRO
STORICO
FIAT**



CENTRO
STORICO
FIAT



CENTRO



STORICO

FIRIT