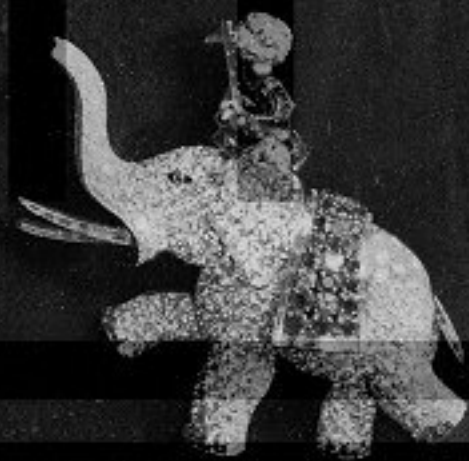




CENTRO STORICO FIAT



LANCIA

AUTUNNO 1962

n. 9

PERIODICO DI INFORMAZIONE

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

DISTRIBUZIONE IN OMAGGIO

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

Sommario

In copertina: un prezioso gioiello ricorda
dell'elefantino della Scuderia Lancia

- **Alfredo Della Seta**
Parliamo ancora del miracolo
- **Antonio Fessia**
Ragioni e funzioni dell'Esagamma
- **Domenico Jappelli**
Vincenzo Lancia inedito
- **3ª Riunione Lancia Hi-Fi.**
- **Flaminia 3 B**
- **Uomini della Lancia**
- **Romolo A. Stacciali**
Fascino delle Vie Romane
- **Un altro purosangue della gamma
Flavia: Sport Zagato**
- **Egidio Sterpa**
Milano come Coketown
- **La Lancia nel mondo**
- **La 1ª "Lancia d'oro" al Golf
Club "Le Betulle"**
- **Lo sport**
- **Renzo Rossotti**
Un castello senza fantasmi
- **Eleganza: Flaminia, Flavia, Appia
premiata nel 1962**
- **Umberto Mezzanotte**
Tennis, sport di tutte le età
- **Emilio Pucci**
La moda: Bellezze regnanti

Responsabile: SANDRO FIORIO

Direzione e segreteria:

RIVISTA LANCIA - TORINO

Via Vincenzo Lancia 27 - tel. 31-301

PARLIAMO ANCORA
DEL

MIRACOLO

CENTRO

STORICO

FIFA

Realizzato da
SERVIZIO STAMPA LANCIA

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

Finito di stampare il 30-10-1962 presso
le Industrie Grafiche C. Zeppegno - Torino

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

in questo numero:

copertina: foto Chiesa, spilla della
gioielleria Fasano; quadro del pittore
Gorla (10); disegni di Franco Ca-
valli (56); fotografie di: Attual Foto
- Bologna (41); Baruffa G. - Roma
(18-19); Chiesa E. - Torino (4-5-6-7);
Foto Italia - Milano (52); Foto Lampa
- Roma (20-21); Foto Majoni - Cortina
(49); Heino Heinemann - Hagersten Sta-
ckholm (52); Ficarelli - Milano (36);
Jerafilms & Aero Pictorial (40); Ma-
zucco - Sestriere (37); Malisa - Torino
(53); News & Information Bureau - Au-
stralian Official Photograph (53); Or-
ganizzazione Sanguineti - Torino (2-3-
18-19-22-23-42-43-44-45-46-47-50-51);
Pais e Sartorelli - Roma (53); Photo
Dina Life - Roma (21); Publifoto - Mi-
lano (36); Zeppegno - Torino (27-28-
29-30).

E' vietato riprodurre articoli, disegni
e fotografie senza citare la provenienza.

"Miracolo italiano" è l'espressione con la quale molti, con una certa innocente superficialità, hanno creduto di poter sintetizzare i risultati che, nel corso degli ultimi anni, sono stati raggiunti attraverso la paziente, intelligente, coraggiosa laboriosità soprattutto della privata iniziativa italiana. Ma è anche l'espressione con la quale altri, in malafede, sono stati lieti di mascherare le origini di quei risultati attribuendoli soltanto ad una fortunata, casuale concomitanza di circostanze. Ed hanno gridato al "miracolo" specie coloro che, infarciti di materialismo, a nessun miracolo credono.

Fatto sta che, non per miracolo, ma per faticoso oculato concorso di encomiabili sforzi, l'economia del nostro Paese stava avviandosi alla conquista di posizioni di preminenza sulla scacchiera degli interessi internazionali, e si poteva constatare che in nessuna nazione del mondo era stato raggiunto un così rapido ed accentuato progresso come quello verificatosi negli ultimi anni nelle condizioni medie di vita del lavoratore italiano.

Purtroppo il sentiero che in economia conduce alla prosperità, non è lo stesso che si percorre in politica pura e che è calpestato da taluni sindacalisti, ai quali soltanto situazioni confuse possono fornire elementi per una facile predicazione.

L'attuale momento politico, basandosi sulla impossibile perpetuità del "miracolo", ha proposto di sostituire ad esso promesse di sistemazioni aventi la pretesa di basi più "fondate" ed allargate. Esso ha dato poi vita ad agitazioni sindacali, intese a raggiungere, attraverso l'inutile inasprimento di amarezze latenti e di sacrifici

dannosi a tutti, mete cui l'armonioso sviluppo naturale delle cose ci andava gradatamente conducendo.

Dal marasma nel quale siamo stati gettati, non possono mancare di trarre vantaggio i concorrenti stranieri che, seguendo una tattica elementare, approfittano delle nostre contingenti incertezze per muovere una violenta offensiva commerciale sul mercato italiano.

Sappiamo perfettamente che anche in altri Paesi vi sono state agitazioni sindacali che hanno portato ad un inasprimento nei costi della produzione automobilistica, ma oseremmo affermare che esse si sono svolte in condizioni differenti e con ben altri intenti e sistemi di trattativa.

Nell'attuale stato di cose, noi dobbiamo prevedere per l'industria automobilistica italiana un periodo difficile che potrà essere superato soltanto con un incrementato spirito di iniziativa, di organizzazione, di sacrificio e di laboriosità che l'espressione "miracolo" ha — con differenze di significato e di intenti — sintetizzato. Nell'apprestarsi ad affrontare un periodo di difficoltà e di lotte, ognuno deve passare coscienziosamente in rivista le proprie forze. Noi ci disponiamo a farlo in condizioni del tutto particolari per avere, proprio durante il periodo del "miracolo", dovuto provvedere alla soluzione di problemi interni certamente non facili.

Siamo oggi lieti di constatare che, attraverso la risoluzione di essi, siamo venuti a trovarci in condizione di combattere le nuove battaglie in un assetto che ci permette



di considerare l'avvenire con fiduciosa serenità ed ottimismo.

Il nuovo Stabilimento di Chivasso ha iniziato recentemente il ritmo produttivo e si avvicina al completamento.

Si tratta di un complesso industriale che, per modernità di impianti e perfezione di prodotti, non ha nulla da invidiare a qualsiasi altro stabilimento del mondo.

Le officine di Torino e di Bolzano sono state completamente rinnovate e ammodernate per sistemi e mezzi di produzione.

L'organizzazione assistenziale periferica è in via di completamento attraverso la costruzione di nuove filiali e l'ampliamento di quelle esistenti.

Vede in questi giorni la luce un nuovo autocarro pesante la cui tecnica e le cui prestazioni sono proiettate verso il futuro sia per quanto concerne le esigenze di mercato, sia per quanto si può prevedere saranno le norme legislative in materia di trasporti su strada.

Sono entrati e vanno entrando in produzione i vari derivati della Flavia, di una vettura la cui affermazione su tutti i mercati supera quelle che potevano essere le più ottimistiche aspettative.

Abbiamo dunque la coscienza di poter assicurare ai nostri Amici quella costante superiorità di prodotti e di servizi che costituisce la tradizione della nostra Casa. Ad essa si accompagna la certezza di una fedeltà che è egualmente tradizionale nella nostra vecchia e nuova clientela.

Q. Lancia



RAGIONI E FUNZIONI DELL'ESAGAMMA



NOVITÀ LANCIA NEI VEICOLI INDUSTRIALI



La Lancia presenta al 44° Salone Internazionale dell'Automobile una novità nel settore degli autoveicoli industriali: l'autocarro pesante "Esagamma", veicolo di modernissima concezione tecnica che degnamente si riallaccia alle tradizioni Lancia in questo campo, prendendo l'eredità del glorioso "Esatau", rimasto in produzione, nelle sue serie successive, ben sedici anni. Siamo riconoscenti al Prof. Ing. Antonio Fessia, Direttore Centrale Tecnico Lancia, per aver aderito all'invito di dettare sul nuovo "Esagamma" le note illustrative che seguono.

L'esperienza di oltre un secolo di trasporti su rotaia ha mostrato che il progetto delle locomotive, delle automotrici e dei veicoli rimorchiati dipende essenzialmente dal carico massimo ammesso per cadaun asse, dalle limitazioni dimensionali, in particolare quelle di sagoma, e dalla composizione del treno espressa nel numero massimo di assi e nella proporzione fra gli assi totali e quelli motori. Il progetto di un veicolo stradale è soggetto ad analoghe limitazioni, limitazioni che variano da paese a paese e che non si può dire siano oggi accordate con i progressi realizzati dalla tecnica. In ogni paese le discussioni intorno alla opportunità di variare le disposizioni legislative in fatto di pesi ammessi per i veicoli industriali sono state vivacissime ed hanno approdato a risultati differenti.

La Francia è il solo paese nel quale non appaia necessaria una revisione delle norme vigenti. Esse sono infatti le più larghe fra tutte quelle dei paesi europei.

La Germania che ad un determinato momento aveva introdotto leggi estremamente limitative, allo scopo di controbattere la concorrenza che la strada fa alla rotaia, si è rapidamente ricreduta ed è tornata ad un complesso di regolamentazioni che seppure non possono essere del tutto da noi accettate, costituiscono un netto progresso su quelle precedenti.

In Inghilterra la National Road Transport Federation agisce energicamente verso gli organi ministeriali in modo da ottenere che le disposizioni in vigore dal 1930 ed emendate nel 1955 siano rese più favorevoli.



L'autotreno classico,
5 assi - 38/40 t,
sulle rampe del Sestriere.

TABELLA PESI MAX AMMESSI (t)

	Italia (attuale)	Francia	Germania	Gr. Bretagna (attuale)	Gr. Bretagna (Race N.R.T.F.)	accordo CEMT (60.10.05)	accordo Benelux (62.07.01)	Italia (proposte ANPTA)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Asse singolo	10	13	10*	9	10	10	10	10
Asse doppio	14,5	21	16	11	12	16	16	16
Autoveicolo a due assi	14	19	16	14	15	—	—	16
Autoveicolo a tre assi	18	26	22	20	21	—	—	22
Autoveicolo a quattro assi	22	—	—	24	26	—	—	—
Autotreno	44	35	32	32	38	32	40	38
Auto articolato	32	35	32	24	38	32	36	38

* se motore; se portante 8,1 t

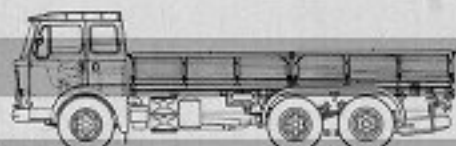
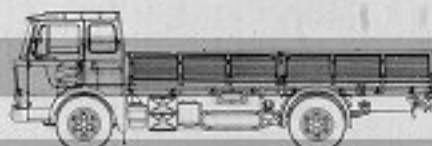
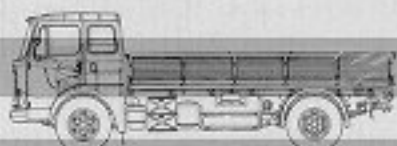
La posizione italiana risulta dal fatto che nella affrettata promulgazione del nuovo Codice della Strada non furono prese in esame le richieste dei costruttori e dei trasportatori e si è mantenuto un complesso di disposizioni che non solo è sorpassato ma è difettoso.

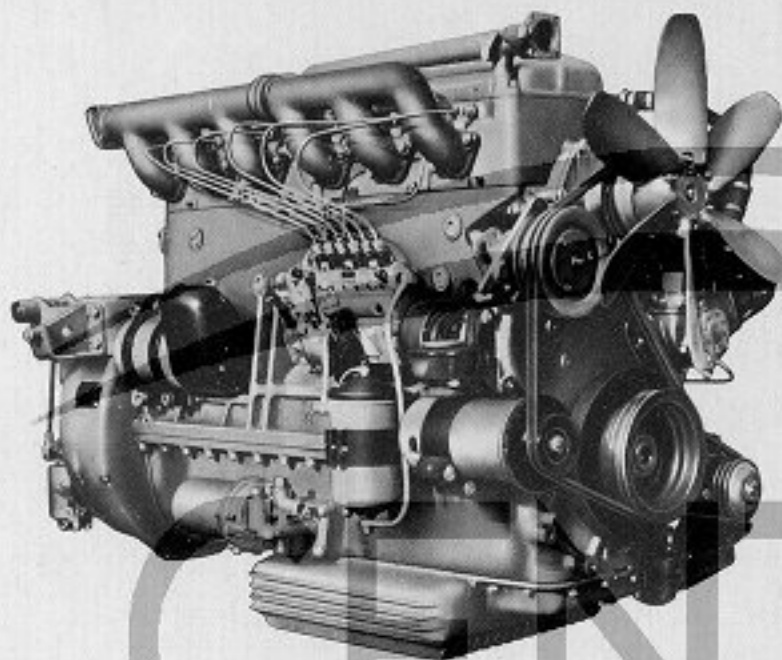
Il difetto fondamentale della regolamentazione italiana consiste nel fatto che si concede ai veicoli con più di 2 assi un premio per l'aggiunta di cadaun asse di 4 t.

Questo *bonus* è eccessivo ed ha condotto in pratica ad una estesa applicazione di assi supplementari non sempre robusti, quasi mai operanti e collegati sovente in modo difettoso alla struttura del veicolo sia dal punto di vista statico quanto da quello dinamico. Induce infine anche il costruttore più avveduto a moltiplicare indebitamente il numero degli assi o finisce con l'autorizzare un peso massimo dell'autotreno che è eccessivo. È infatti possibile, almeno in via teorica, fin d'ora realizzare uno schema di motrice a 3 assi con quarto asse ausiliario, trainante un rimorchio a 4 assi per un totale di ben 44 t e tutto ciò con un solo asse motore.

È bensì vero che esistono percorsi particolari per cui questa soluzione è ancora soddisfacente, ma ciò non può essere ritenuto ammissibile per l'impiego generale e meno che meno per i trasporti a grandi distanze con itinerari di caratteristiche variate.

Nella tabella qui allegata riportiamo il confronto dei valori corrispondenti alle varie regolamentazioni in atto (colonne 1 a 4) aggiungendo che il Comitato del Mercato Comune nel 1960 emise





un voto tendente ad estendere allo stesso talune delle recenti disposizioni germaniche (colonna 6) e che tali disposizioni sono anche state accettate dall'Austria nell'ottobre di quest'anno. I tre Paesi del Benelux, invece, pur allineandosi di massima sulle decisioni tedesche, hanno stipulato tra di loro un accordo che aumenta taluni valori massimi (colonna 7). Nelle colonne 5 e 8 compaiono le raccomandazioni dei costruttori inglesi ed italiani, d'altronde assai simili fra di loro.

Esaminando la tabella appare che tutti i paesi concordano per il peso massimo per asse singolo nel valore di 10 t (che è anche il valore attuale della regolamentazione italiana). Fanno eccezione soltanto le disposizioni attuali britanniche (9 t) che però l'NRTF richiede sia riportato a 10 t, e la Francia con 13 t.

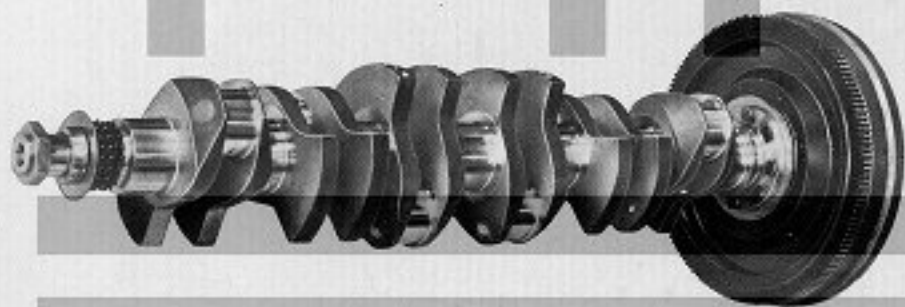
L'impostazione del progetto dell'Esagamma (modello 516) e delle sue numerose varianti non poteva che tener conto delle regolamentazioni che presumibilmente sarebbero divenute operanti al momento della sua apparizione sul mercato, ovvero poco tempo dopo.

Il peso massimo sull'asse singolo è pertanto stato mantenuto nel limite di 10 t. L'incremento di peso del veicolo a pieno carico da 14 a 16 t non può essere perciò ottenuto se non con un sensibile incremento di carico sull'asse anteriore, cosa che conduce alla necessità dell'adozione di servomeccanismi per lo sterzo. La *vexata quaestio* di tale applicazione ha trovato presso la Lancia la seguente presa di posizione:

1. L'introduzione di servomeccanismi deve avvenire soltanto se realmente necessaria.

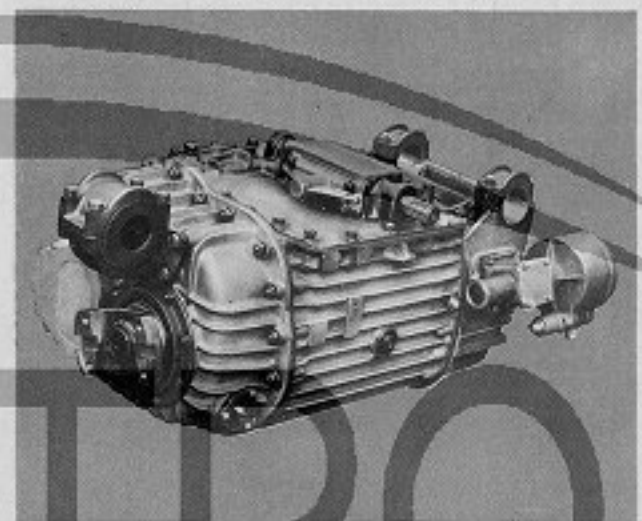
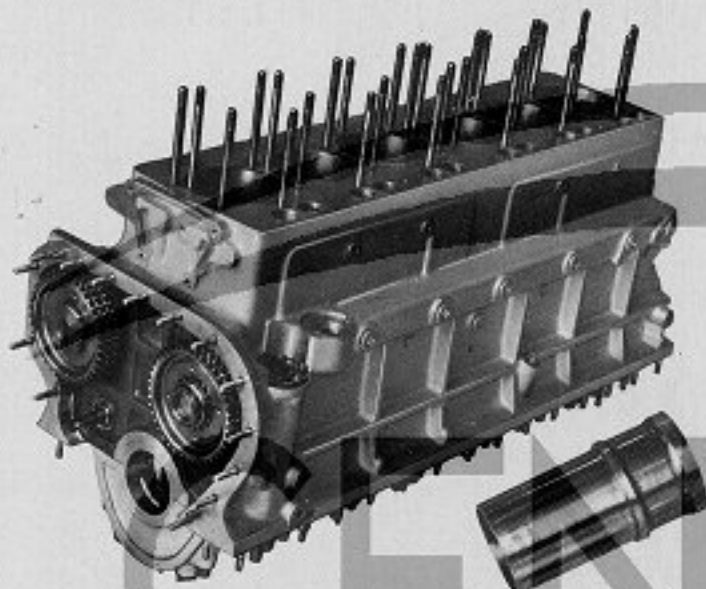
2. La regolamentazione che ne prescrive l'applicazione in relazione al peso lordo del veicolo non ha giustificazione tecnica accettabile.
3. Decisivo è lo sforzo realmente necessario per iscrivere il veicolo in una curva di dato raggio ad una velocità prefissata.
4. Il servomeccanismo deve consentire di mantenere per quanto possibile immutati gli organi dello sterzo ed agire sul meccanismo centrale di guida.
5. Il servomeccanismo dev'essere così concepito da assicurare una sufficiente reazione sensibile e non faticosa al guidatore.

Naturalmente la diversa ripartizione sugli assi e cioè 6 t sull'anteriore e 10 t sul posteriore ha richiesto rispetto ai precedenti veicoli un aumento nel passo, fermo restando praticamente invariato l'ingombro longitudinale del veicolo. Le esperienze fatte hanno dimostrato che con l'alleggerimento dello sforzo di sterzata dovuto all'adozione di idroguida, l'iscrizione nei tornanti alpini, riesce altrettanto o più agevole che con il veicolo ordinario, mentre l'aumento di passo conferisce una stabilità di marcia in rettilineo e sotto frenata pari a quella dei vecchi veicoli con motore esterno, caratteristica alla quale si è dovuto parzialmente rinunciare quando fu introdotta la cabina avanzata. L'autotreno ideale e cioè di comportamento tecnico ineccepibile e di massimo rendimento economico è da noi pensato come composto da una motrice di 16 t trainante un rimorchio a 2 assi (16 t) ovvero 3 assi (22 t) a seconda dei percorsi con un peso massimo totale di 32 e di rispettivamente 38 t: un asse motore su 5 assi totali.



Il robusto albero motore su sette supporti con il volano.

In alto: il motore a sei cilindri di 10521 cmc a iniezione diretta, con quattro valvole per cilindro, e potenza di 187 CV (IGM) a 2200 giri/minuto; l'elegante parte frontale della cabina.



La prima caratteristica fondamentale del veicolo che consegue dall'impostazione sopra accennata è la determinazione della potenza da installare sulla motrice.

Premesso che la determinazione della potenza di un motore è connessa con il metodo di rilevamento, dobbiamo anzitutto dichiarare che la definizione delle potenze secondo il metodo SAE, metodo che conduce, almeno nella maggioranza dei casi, al rilevamento di valori particolarmente favorevoli, è stata da noi respinta sia per le incertezze che sono connesse a tale metodo sia perché ci risulta che la stessa SAE stia, per le ragioni ora dette, modificando radicalmente il metodo finora usato. Le potenze CUNA e DIN, sono univoche per quanto riguarda le condizioni dei motori ma non sufficientemente precise per la definizione degli organi ausiliari di cui è prescritto l'impiego. In conseguenza le norme ora prescritte dall'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile del Ministero dei Trasporti italiano, le quali prevedono la misura delle potenze nelle effettive condizioni di impiego del motore sul veicolo, sebbene non possano essere accettate come base per confronti termodinamici sul funzionamento dei motori, sono pienamente valide quando sia necessario far riferimento alla potenza sviluppata dal motore nelle condizioni di impiego in trazione.

Fissando quindi la potenza specifica necessaria per assicurare la marcia in 3,6 kW/t (circa 5 CV/t) risulta necessaria una potenza installata di 137 kW cioè di 187 CV (IGM).

Com'è noto per aumentare la potenza di un motore le vie sono tre: aumentare la cilindrata;

aumentare la pressione media effettiva; aumentare il numero dei giri ed aumentare la pressione media sviluppata nei cilindri. Poiché l'Esatau B nella sua ultima edizione con la camera di combustione a 4 valvole già sviluppa, con ottimi riempimenti dei cilindri e ricchezze relative non eccessive, pressioni medie effettive difficilmente superabili, fu deciso di aumentare la cilindrata portandola a 110,5, valore tuttora moderato, e il numero dei giri a 2200. Onde far fronte alla necessità imperativa di contenere all'estremo l'aumento del peso del motore — in realtà per aumento di potenza di oltre il 25% l'aumento di peso risultò solo del 3% — si impose una radicale modifica nella concezione del gruppo cilindri. Questo infatti è stato realizzato in un solo pezzo di lega leggera colle canne riportate e fissate per l'alto. In questo modo si sono raggiunti contemporaneamente quattro risultati:

1. alleggerire al massimo la struttura del corpo centrale;
2. accrescere di gran lunga la rigidità del gruppo stesso, come appare dal confronto del nuovo gruppo cilindri monoblocco con la sistemazione precedente, composta di un basamento in alluminio e di un gruppo cilindri in ghisa collegati con lunghi tiranti filettati;
3. assicurare la indeformabilità a freddo e a caldo delle canne con un fissaggio perfettamente isotropo delle stesse rispetto all'asse dei cilindri;
4. infine rendere estremamente più efficiente la circolazione dell'acqua di raffreddamento.

Come già sopra detto, il motore dell'Esagama mantiene la soluzione a 4 valvole tradizionale dei

Il gruppo cilindri in lega di alluminio, ha le canne in ghisa sostituibili; il complessivo cambio a 4 velocità normali e 4 ridotte (tutte con sincronizzatore permissivo). A destra: due particolari della cabina: il sedile di guida è scorrevole, il secondo sedile è dotato di poggiatesta e di schienale regolabile.

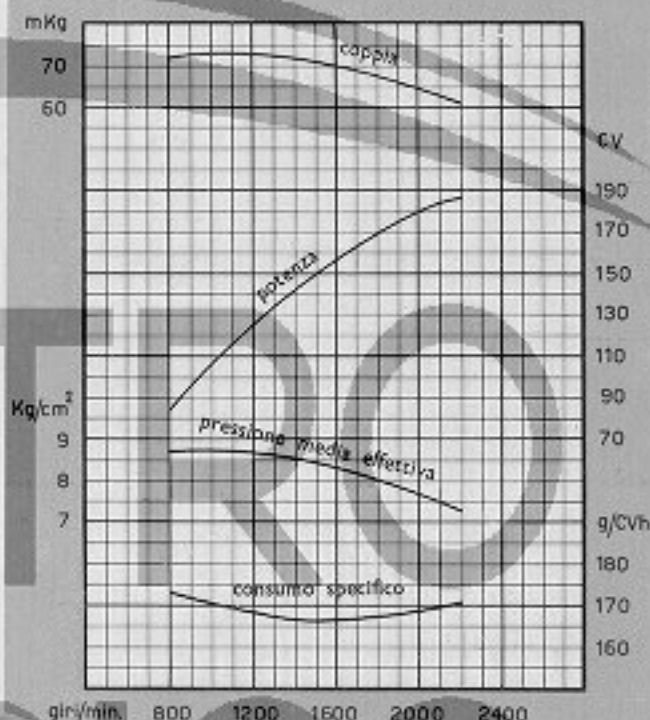


diesel Lancia, soluzione che presenta notevoli vantaggi per il grado volumetrico (riempimento dei motori aspirati).

Per finire diremo che le teste cilindri anteriore e posteriore sono ora eguali fra loro con vantaggio per l'esercizio, e che il circuito di lubrificazione è stato così modificato da assicurare:

1. Una efficacissima filtrazione integrale; quella con apparecchio centrifugo è su circuito derivato, disposizione che ha notevoli vantaggi sulla filtrazione centrifuga permanente e rigidamente inserita sull'albero a gomiti.
2. Con le massime temperature d'olio e con le massime pendenze, condizioni di circolazione tali da assicurare abbondantemente l'alimentazione del lubrificante a minimo livello ed al minimo numero di giri.

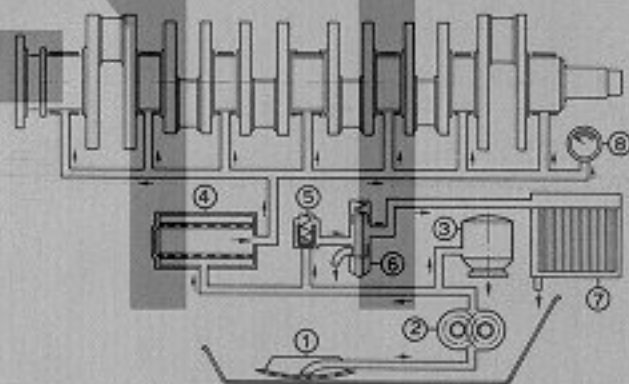
Nell'architettura di un autoveicolo è naturale che dopo il motore segua subito come importanza il ponte motore. Questo differisce da quello dell'Esatau essenzialmente per il gruppo centrale ed è caratterizzato da un dimensionamento estremamente generoso e dall'adozione per la prima volta in Italia della riduzione cilindrica con dentatura bi-elicoidale. La dentatura bi-elicoidale venne introdotta nella tecnica dai costruttori di riduttori per apparati motori navali a turbina, e venne assunta a simbolo da una grande fabbrica di automobili francese. La sua adozione fu però contrastata dal fatto che accanto all'ovvio van-



La curva di potenza del motore "Esagamma": si noti il valore della coppia massima (73 kgm a 600 giri); sotto: lo schema dell'impianto di lubrificazione integrale.

taggio dell'aumento della capacità portante con annullamento delle spinte assiali si incontrano difficoltà notevoli per assicurare l'equidistribuzione del carico fra le due zone di dentatura. Poiché le coppie cilindriche periscono essenzialmente per usura e le poco numerose rotture sono fenomeni di fatiche superficiali, le zone dentate non sono collegate fra di loro. Ciò consente l'impiego di metodi di taglio particolari sviluppati presso le nostre Officine con processi altrettanto geniali quanto semplici, ma che richiedono l'uso di macchinario di estrema precisione. Pensiamo che questo gruppo potrà ben resistere qualsiasi sovraccarico di utenza.

A dimostrazione delle sue perfette condizioni di funzionamento sta l'esperienza con cui si è dimostrato che la sovrarelevazione di temperatura di questo tipo di gruppo riduttore è notevolmente inferiore, a parità di carico, a quella dei gruppi classici che lo hanno preceduto.



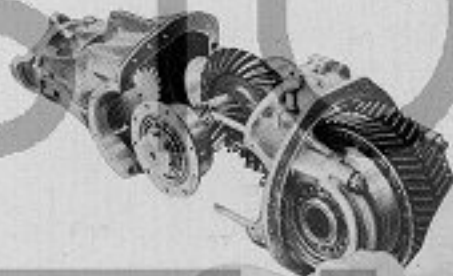
1 FILTRO A RETE - 2 POMPA OLIO - 3 FILTRO CENTRIFUGO - 4 FILTRO A CARTUCCIA - 5 VALVOLA REGOLAZIONE PRESSIONE - 6 VALVOLA TERMOSTATICA - 7 RADIATORE OLIO - 8 MANOMETRO OLIO

Il cambio di velocità conserva la soluzione con quattro velocità normali e quattro ridotte, però tutte le velocità sono munite di sincronizzatore permissivo. Il comando del riduttore è pneumatico preselettivo con sincronizzatori positivi. La leva per innesto marce è sistemata sul pavimento ed il comando selettore marce ridotte e normali sulla tavola porta apparecchi. Il passaggio dalle marce normali alle ridotte e viceversa si prepara spostando la levetta comando selettore e si effettua premendo successivamente a fondo il pedale della frizione.

La frenatura di servizio ad aria compressa è del nuovissimo tipo "Lancia Multiplex" (le sue caratteristiche meritano una illustrazione in dettaglio che seguirà nel prossimo numero di questa Rivista) che assicura il massimo di sicurezza per tutti i possibili casi di avaria parziale. Gli organi frenanti veri e propri per quanto di tipo tradizionale richiamano l'attenzione per il dimensionamento eccezionale e per l'uso di ghise speciali legate nei tamburi.

L'innesto a frizione del tipo classico monodisco con il comando meccanico-pneumatico e registrazione esterna ha dimensionamento non solo notevolmente superiore a quello dell'Esatau B ma anche proporzionalmente più elevato in rapporto alla potenza installata.

La cabina è la naturale evoluzione di quella



dell'Esatau B con la quale la Lancia introdusse per la prima volta in Europa il parabrezza con curvature laterali allo scopo di aumentare la visibilità. In quest'ultimo passo è scomparso anche il montante centrale.

Come tutti i modelli Lancia, vuoi le vetture quanto gli autocarri, l'Esagama è stato concepito sotto il segno triplice della qualità, durata ed economia di esercizio. Nel nuovo veicolo sono stati introdotti tutti i perfezionamenti che la tecnica attuale suggerisce, in modo da assicurare al modello la necessaria stabilità nel tempo, ciò che non può mancare di ridurre le spese di ammortamento imposte ai nuovi acquirenti.

Non possiamo chiudere senza rammentare che evidentemente sono state previste tutte le derivazioni necessarie per i più svariati impieghi e cioè razionali soluzioni per le sale ausiliarie, per i trattori, e per i semi-rimorchi.

ANTONIO FESSIA



Sopra: tre dirigenti della Direzione Centrale Tecnica (da sinistra: l'ing. Romanini, il cav. Gillio, l'ing. De Virgilio) davanti ai primi esemplari dell'Esagama;

In basso: il sig. Dario Boda, 1° collaudatore veicoli industriali, al termine di un giro di prova sul prototipo dell'Esagama, registra i dati rilevati sull'apposita strumentazione.





CENTRO

STORICO

FIAT

GARRONE

VINCENZO LANCIA

INEDITO

RICORDI E ANEDDOTI RACCOLTI E TRASCRITTI

DA DOMENICO JAPPELLI

Nessuna migliore premessa a questa breve collana che i commoventi ricordi inviatici da Fobello dalla Signora Maria Lancia, la memore e dolce sorella, la delicata poetessa, Colui che in versi soavi sa descrivere insieme la bellezza dei suoi monti ed i più ascosi sentimenti del cuore umano.

Rompendo per la prima volta il silenzio con la sua prosa armoniosa e cristallina come le fresche acque della sua vallata, Maria Lancia parla, per la prima volta in pubblico, del Suo grande Fratello; ed ha voluto serbare questa eccezionale primizia alle vaste schiere dei nostri lettori, a coloro cioè che della memoria di Vincenzo Lancia sono i naturali e fedeli custodi.

La Storia della Lancia, che da ormai più di due anni andiamo pubblicando sulla Rivista, apre in questo numero un capitolo speciale, dedicato interamente alla leggendaria figura di Vincenzo Lancia. Ma non tanto al Lancia costruttore geniale e industriale di larghe prospettive, quanto all' "uomo Lancia", o se preferiamo a "monsù Lancia". Di ogni grande personaggio esiste una storiografia più o meno ufficiale, sovente in bilico tra la storia vera e la leggenda. E se ne tramandano episodi personali che meglio dovrebbero configurarne gli aspetti umani. Di Vincenzo Lancia molte volte è stato scritto, in vita e in morte, ma rimangono ancora tanti aspetti sconosciuti, o meglio conosciuti soltanto da chi con Lui ebbe dimestichezza e rapporti di amicizia. Per questo abbiamo pregato l'avvocato Domenico Jappelli, già Direttore Commerciale della Lancia, di raccogliere dalla viva voce di chi come lo stesso avv. Jappelli, in veste di collaboratore o per rapporto diretto di amicizia ebbe il privilegio di conoscere profondamente Vincenzo Lancia, qualche episodio inedito che potesse dare un quadro vivo, intimo dell'Uomo (F. B.).

Scriva Maria Lancia:

Di Vincenzo Lancia industriale, costruttore, e non sempre fortunato corridore, molti hanno parlato e scritto dopo la sua morte. Altri l'hanno ricordato gentiluomo benefico e bonario, amante della musica di Wagner, e amico dei poveri, specialmente se suoi compaesani, smarriti per il mondo.

Nessuno ha scritto di lui ragazzo, di lui giovane animoso e dinamico, di lui spesso perduto in sogni irraggiungibili, in desideri di irraggiungibili lontananze.

Io, che l'ebbi compagno d'infanzia, lo rivedo indisciplinato sbarazzino a Torino, più assiduo frequentatore dei viali e delle piazze che non della scuola elementare "Niccolò-Tommaseo" alla quale era iscritto, quasi sempre indossante vestiti di tela, ma avvolto d'inverno in un poco elegante mantello, pur assai elegantemente portato. E pure lo rivedo rientrare accompagnato dai vigili, grondante acqua dopo un pericoloso bagno nel Po, sorridente e beato sotto le trepidanti sgridate paterne, sempre minacciato di collegio, e finalmente in collegio rinchiuso a Varallo.

E lo vedo fabbricare mulini, di e notte risonanti nel paterno torrente della Montà; lo rivedo festeggiare, con il vecchio cannone ideato e fatto fondere da suo padre, la estiva sagra del nostro Fobello, sempre in moto, sempre sognando e facendo vivere cose nuove e nuovi disegni. E pur lo ricordo sul nostro terrazzo, luogo di risa e di giochi, dinanzi a un'enorme scodella di latte, in copiose merende, o appollaiato su un faggio gigantesco nel bosco soprastante la casa; e triste, all'autunno, tornarsene in città a riprendere gli studi, salvo a scordare di

presentarsi agli esami. Tale fu Vincenzo Lancia, fino ai vent'anni, o poco più. Dopo, ahimè! quasi subito dopo, una ben dura fatica l'attendeva, e ancor lo ricordo, quando si incendiò la sua prima fabbrica in via Petrarca, mordersi per il dolore le mani, e, disperato, piangere come un bimbo. Dopo, sì, dopo venne anche il successo e venne la gioia di vedere le sue vetture veloci e stimate correre per il mondo; ma sempre quei giorni non più tornanti dell'infanzia gli risero e piansero in cuore; senza posa, eterno fanciullo incontentabile, cercò ed inseguì qualcosa di più alto e lontano, qualcosa che sempre, ma invano, sorride agli spiriti umani più eletti.

Ed ora, noi siamo grati a quanti ancora lo ricordano, grati soprattutto a quanti continuano con amore, coraggio e successo, la sua opera, sì che la memoria di lui e il nostro nome vivano a lungo e con onore per le sempre più vaste e numerose vie del mondo.

Maria Lancia

UN RICORDO DEL PROFESSOR VALLETTA

Ho conosciuto bene Vincenzo Lancia. Non quando egli era alla Fiat, asso del volante, vittorioso campione insieme a Nazzaro. Allora io mi confondevo, giovanissimo nella folla che lo applaudiva. Ma l'ho conosciuto più tardi, quando aveva già fondata la sua fabbrica, e con il suo nome l'automobile Lancia prese alto prestigio nel mondo. Avevo imparato a conoscerlo attraverso il ricordo di Giovanni Agnelli, che parlava del suo collaudatore e corridore di Corso Dante con molta stima. Ne apprezzava non soltanto la perizia tecnica; ma altresì il carattere, l'energia, la volontà costruttiva. Lo teneva in conto di valido collaboratore; e una volta divenuto il Vincenzo Lancia della "Lancia" mai vide in lui un concorrente, bensì un potenziatore della industria automobilistica italiana.

Io pure, entrato poi in consuetudine di amicizia con lui, ne seguì con affettuosa ammirazione l'ascesa industriale, non soltanto grande costruttore, ma anche geniale innovatore di tecnica automobilistica.

Vincenzo Lancia ha fatto onore all'Italia, all'automobile italiana, a Torino capitale italiana dell'automobile. La sua opera continua, e l'augurio della Fiat è che continui con sempre più alto successo per le crescenti fortune del lavoro e della tecnica costruttiva del nostro Paese.

Vittorio Valletta

DAGLI SCRITTI DI UN PIONIERE DELL'AUTO "LA NASCITA DI UN MARCHIO"

Mio Padre conobbe Vincenzo Lancia giovanissimo e da allora li legò sempre un'amicizia sincera e affettuosa. Me ne parlava sempre con ammirazione, ma purtroppo non è più qui per darci direttamente qualche sua impressione.

Mi limiterò quindi a stralciare da un suo articolo scritto molti anni or sono un ricordo dell'amico scomparso.

Rodolfo Biscaretti di Ruffia

Presidente dell'ANFIA

Lancia ed io eravamo amici: cordialmente ed affettuosamente amici da quel giorno del febbraio 1899, in cui ci eravamo conosciuti nel cortile di Giovanni Ceirano, lui factotum della piccola

imporre la propria personalità e ti faceva restare muto senza la forza di reagire anche se tu partivi da premesse diametralmente opposte.

Un incarico affidato da lui lusingava l'amor proprio, ed al tempo stesso, metteva in corpo il sacrosanto terrore di non saper corrispondere alla fiducia che egli riponeva in te.

Quel giorno, quando mi convocò nel suo ufficio, invitandomi a studiarli un nuovo marchio, compresi quanto fosse grave l'impegno che stavo assumendo, per dare alla sua opera un'impronta capace di farla riconoscere a colpo d'occhio, anche dal più analfabeta abitante della terra.

Ricordo quante ore ho passato a scarabocchiare marchi su marchi che regolarmente distruggevo, sapendo che difficilmente sarebbero stati approvati dall'amico. Di cui avevo imparato a conoscere non solo il carattere, ma anche i gusti.

Finalmente concentrati in un solo foglio il frutto delle mie elucubrazioni e partii tranquillo alla volta di Via Monginevro, armato degli abbozzi da sottoporre all'occhio del mio potente committente.

Ebbene, la decisione fu pronta, fulminea. «Questo va bene» esclamò Lancia, puntando il dito sull'abbozzo di quel marchio ormai familiare a tutti.

da un articolo del Conte
Carlo Biscaretti di Ruffia



VINCENZO LANCIA GIOVINETTO

fabbrica, io cliente che portavo la mia Benz dal futuro industriale per farmela riparare.

Ed amici lo fummo sempre, tanto più quando il nostro legame venne cementato dal lavoro in comune.

In un primo tempo eseguii per lui dei quadri pubblicitari, più tardi egli volle affidarmi l'esecuzione dei nuovi cataloghi di parti di ricambio. E la collaborazione durò fino alla sua morte, confortata dalla buona e cara intimità che si era creata tra noi.

Vincenzo Lancia non era un uomo comune. Era qualcosa di più e sapeva

UNO DEI TECNICI PIÙ GENIALI DI TUTTI I TEMPI

Nella cerchia ristretta degli uomini di genio, Vincenzo Lancia è stato, a mio giudizio — tra i tecnici costruttori di automobili — uno dei più geniali di tutti i tempi, sino ad oggi.

Basterà ricordare due frutti del suo grandissimo talento: le ruote indipendenti e la carrozzeria monoscocca, che, nate dalla sua fertile mente, hanno segnato un'epoca nella storia dell'automobile.

Egli è stato di esempio ai suoi successori, altrettanto geniali, che così brillantemente continuano la tradizione della Lancia.

Tutti i suoi dipendenti ne conservano un vivido ricordo e non vi è giorno o manifestazione in cui i dirigenti della grande Casa torinese non rammentino ed esaltino la figura di questo pioniere dell'automobilismo che, dal nulla, ha saputo creare e potenziare una delle più prestigiose marche automobilistiche del mondo.

Pininfarina

LA CROCE DELLE SOSPENSIONI

Il mio ricordo di Vincenzo Lancia copre tutto intero il lunghissimo e fortunoso periodo della sua produzione, che va dalle prime vetture K, DK, 3K, fino alla Lambda, Augusta, Ardena ed Astura, e cioè quasi tutto il ciclo glorioso della sua mirabile attività.

Fu il vitale problema delle sospensioni che mi permise di avere con Lancia lunghi ed ininterrotti rapporti.

I giovani non sanno quale fosse, agli albori dell'automobilismo, lo stato delle strade italiane, che sottoponevano gli organi a sollecitazioni impensabili. E perfino gli ammortizzatori Hartford, che erano adottati da tutte le vetture da corsa italiane e straniere, e che io fornivo alla Lancia, pur essendo quanto di meglio (o di peggio?) offrisse la tecnica del tempo, erano ben lontani dai sistemi attuali.

Le tormentose esperienze, spesso motivo di prove e controprove, di insuccessi, e di discussioni, erano però sempre condotte con grande cortesia, con benevola comprensione, e con sincero e costante senso di collaborazione. Ma osservazioni pungenti, giudizi severi ed impazienti, minacce di sospendere le forniture, non riuscivano a modificare i risultati che gli Hartford erano suscettibili di dare, o a sopprimere i loro insiti difetti. Cosicché a battibecchi più o meno vivaci seguivano sempre... nuove ordinazioni, grazie al senso eccezionale di umana comprensione di Vincenzo Lancia; e così lui ed io continuammo per lungo tempo a portare la croce delle sospensioni!

Giorgio Ambrosini

LAMBDA CONTRO PARACARRO

I collaudi di vetture, quando fatti personalmente da Vincenzo Lancia, erano condotti con tutti gli accorgimenti, fino alle conseguenze estreme. Paziente come un ricercatore scientifico fra microscopio ed alambicchi, insoddisfatto per il timore di esporre il suo prodotto a critiche e di offrire una presa alla concorrenza, puntiglioso di aver sempre pronta una risposta giusta a qualsiasi quesito, Vincenzo Lancia era dominato da uno scrupolo morale altissimo, quello di non dare al Cliente vetture che non rispondessero alla reputazione della marca. Su questo punto era intransigente; si era formato in lui un complesso irresistibile, il timore di non dare abbastanza in corrispettivo del prezzo pagato dal cliente: avrebbe voluto dare sempre qualche cosa di più e di meglio. Una

vettura che presentasse qualche difetto era una spina nel suo cuore, un rimorso di aver commesso una cattiva azione. Quando tutte le prove della Lambda erano terminate, quando già tutte le qualità della rivoluzionaria vettura si erano sicuramente manifestate e definitivamente assodate, Vincenzo Lancia organizzò una prova finale al Montecarlo. La Lambda era guidata da Virgin Gismondi, seguiva una vettura di scorta, una D.K., che recava gli altri componenti della brigata, l'amico e fedele collaboratore Vittorio Bocca e Franco Bocca giovanissimo. Ad un tratto Lancia ordina di arrestarsi, comanda a tutti di sbarcare, prende il volante della Lambda e, deliberatamente, va a scagliarsi contro il più vicino paracarri. Stupore generale! Vettura danneggiata, ma ecco Vincenzo Lancia che si frega le mani con l'aria della massima soddisfazione. Tutto era stato previsto! Aveva voluto fare la prova definitiva, la prova delle prove, per controllare il grado di resistenza della carrozzeria portante in determinati punti della struttura.

Lancia apprendeva che la Signora si innervosiva all'idea di un'altra giornata di attesa. Un'ora più tardi riceve all'albergo un meraviglioso omaggio di fiori con gli ossequi di Vincenzo Lancia.

Si comprende così come mai la clientela diventava una legione di amici, che per decenni, per lustri, per ventenni, non passava mai alla concorrenza: "*semel Lancia semper Lancia*", un motto che dovrebbe iscriversi nell'atto costitutivo di quell'Hi. Fi. integrale che è la clientela Lancia nel mondo.

Franco Bocca

BOCCIATURE E VITTORIE

Con il mai abbastanza compianto Vincenzo Lancia, mio coetaneo, frequentammo nel 1892 la scuola elementare Nicolò Tommaseo. Quindi ci ritrovammo al 1° Corso della Scuola Tecnica Giuseppe Lagrange: fummo tutti due sonoramente bocciati. Mio padre, subito mi confinò nella nostra



VINCENZO LANCIA CORRIDORE NEL 1904 ALLA COPPA GORDON-BENNETT

Il rispetto per il cliente prendeva in lui una forma di feticismo. Spesso il lunedì mattina ritornava solo da Fobello alle prime luci del giorno. Incontrando sulla strada un autocarro Lancia, faceva cenno di arrestarsi e senza farsi conoscere interrogava il conducente. Se questi lamentava qualche difetto di un pezzo o una disfunzione del motore, l'indomani riceveva gratis il pezzo di ricambio o l'invito a presentare il veicolo per un controllo.

Un cliente arriva dal Veneto con la gentile consorte per una riparazione: questa non può terminarsi in giornata,

modesta officina di via S. Massimo, fondata nel 1875, ma già rinomata nella costruzione di fanali da carrozza; e l'amico Vincenzo entrò da apprendista nella fabbrica di cicli di Giovanni Ceirano, Corso Vittorio Emanuele, n. 9. Già appena dodicenne, Vincenzo Lancia era invasato dalla passione della meccanica, e dopo l'uscita dalla scuola non mancava di fare una sosta nella nostra officina a maneggiare con perizia lima e martello o costruirsi giocattoli rudimentali.

L'unico episodio umoristico che ben ricordo e che non dimenticherò mai è

che, precisamente un dopo-scuola, intrattenendosi con me in laboratorio oltre al consueto orario del suo rientro in casa, mi supplicò di accompagnarlo per giustificare a suo padre che Vincenzo si era trattenuto in mia compagnia in bottega a lavorare: arrivati al suo alloggio al 1° piano, il padre già era sull'uscio ad attenderlo. Ecco quale fu l'accoglienza: Vincenzo, di peso fu lanciato in camera, e il sottoscritto rimasto intontito sul pianerottolo, ricevette una pedata che poco mancò lo facesse rotolare giù per le scale! Dal 1910, quando aveva già stabilito la sua "Lancia e C." nei locali della ex Itala in via Petrarca (che andarono distrutti da un incendio) siamo stati affettuosamente in rapporti di affari, lui come prezioso cliente, ed io devoto fornitore sino al suo doloroso irreparabile trapasso che, per mia vita natural durante, non potrò dimenticare!

Fausto Carello

COME NACQUE AVVENTUROSAMENTE LA DILAMBDA

Romanzo giallo, alfabeto greco e nomi latini.

Tra il 1926 ed il 1928 va collocato uno strano episodio, rimasto alquanto oscuro ed ancor oggi pochissimo noto, il quale, direttamente o indirettamente, ebbe due conseguenze: la vettura Dilambda, e l'abbandono dell'alfabeto greco per la denominazione delle vetture da turismo. Dal prezioso diario di Battista Falchetto e da alcune altre fonti di prima mano, l'episodio può ricostruirsi così: erano già molto avanzati gli studi per un nuovo modello, il 220, che prometteva risultati assai soddisfacenti: i disegni per la produzione erano già pronti, quando improvvisamente comparve sulla scena un certo Mr. Flocker, un americano di madre italiana. Questo personaggio, la cui figura lascia molto perplessi, dichiarandosi incaricato di un gruppo americano, iniziò trattative con Vincenzo Lancia per la creazione di una fabbrica di vetture Lancia negli Stati Uniti. Queste vetture, però, avrebbero dovuto avere un motore di cilindrata maggiore del 220 già pronto, e carrozzerie di gran lusso, per essere esposte al Salone «Commodor» di New York nel 1927. Vincenzo Lancia vide la cosa con favore, e mettendo da parte, contro al solito, la sua abituale riservatezza e cautela, fece subito studiare un nuovo telaio, quello che poi doveva diventare, attraverso alcune vicissitudini e modifiche, il magnifico Dilambda.

Il Flocker cominciò a frequentare l'ufficio tecnico, disturbando il lavoro con continue proposte di incomprensi-

bili ed assurde modifiche, e costringendo i tecnici a fare e disfare. Finalmente, si riuscì ad allestire dodici vetture, con carrozzerie di gran lusso, alcune perfino con diverse parti dorate, di gusto discutibile; le vetture furono spedite a New York, fortunatamente in regime di temporanea importazione. Più tardi si doveva comprendere che quelle del Flocker erano state manovre dilatorie per impedire che le vetture giungessero a New York prima dell'apertura del Salone, e cioè prima che la preparazione della macchinazione fosse compiuta. Infine, le vetture partirono. Ma parti inopinatamente anche Vincenzo Lancia, il quale con la sua mente cristallina ed il suo carattere lineare non poteva neanche lontanamente ammettere trattative per interposta persona; il suo viaggio ebbe lo scopo non soltanto di visitare il Salone, ma di guardare in faccia i suoi interlocutori di oltre oceano. E fu una fortuna, perché si riuscì così a smascherare una losca trama, della quale non è provato che il Sig. Flocker fosse completamente all'oscuro. I suoi mandanti attendevano che le vetture fossero pronte per il Salone per lanciare sul mercato una delle tristemente celebri emissioni americane di azioni di una ipotetica costituenda Società per la fabbricazione di vetture Lancia, iniziare la costruzione di uno Stabilimento fasullo che osarono perfino mostrare a Vincenzo Lancia; indi raccogliere sottoscrizioni, dopo aver venduto le dodici vetture non ancora pagate, ed eclissarsi. Il Flocker aveva ricevuto l'incarico di evitare, con vari pretesti, l'eventuale viaggio di Vincenzo Lancia, il quale però arrivando a New York scombus-solò i piani di quei malviventi.

E qui l'episodio comincia a diventare un vero capitolo di romanzo giallo; Vincenzo Lancia, avendo scoperto il complotto, diventava un individuo pericoloso: egli non doveva più tornare in Italia.

Comunque, il Flocker, forse preso dal panico, confidò a Vincenzo Lancia che era stato deciso di sopprimerlo la stessa notte nella sua camera d'albergo, ed asserì che egli stesso e la sua famiglia erano stati minacciati di morte. Egli persuase Lancia ad uscire segretamente con lui senza prender nulla, neppure la borsa porta-carte: sarebbero andati in giro verso il porto passando da un bar all'altro, fino ad arrivare alla banchina dove era in partenza, poco dopo mezzanotte, un transatlantico sul quale avrebbe dovuto imbarcarsi senza bagagli, così come si trovava, se voleva salva la vita.

Così avvenne; e dopo il Salone le vetture fortunatamente importate in temporanea, rientrarono sane e salve a Torino, e furono i romanzeschi prototipi della magnifica Dilambda, della quale presto fu iniziata la costruzione in serie.

La seconda conseguenza del giallo americano fu l'abbandono dell'alfabeto greco per la denominazione delle vetture da turismo. Vincenzo Lancia ricordò che il Flocker aveva suggerito di adottare nomi più comprensibili dal pubblico americano, che non aveva molta dimestichezza con la lingua greca. Il sistema era dovuto alla cultura umanistica del fratello Giovanni, esperto grecista ed autore di pregevoli studi sul vocabolario greco.

In una lettera del 25-9-1928, Vincenzo Lancia chiedeva al fratello Giovanni di cercare parole greche più significative, indicanti la qualità del prodotto Lancia, per esempio, la più veloce, la più bella, la più robusta, e simili.

Si decise invece, di passare a nomi latineggianti, come Augusta, Aprilia, Ardea, Ardena, Astura, che poi ebbero il glorioso e significativo seguito della nomenclatura delle più famose strade romane, apportatrici della civiltà nel mondo: Aurelia, Appia, Flaminia, Flavia.

E così ebbe termine la indimenticabile serie dell'alfabeto greco.

dal diario di
Battista Falchetto
e da altre fonti

LA STUPIDA LEGGENDA ED UNA LETTERA DI GIOACCHINO FORZANO

Il padre, cav. Giuseppe, benestante proprietario, geniale ed eclettico inventore, intraprendente e spesso anche spericolato industriale; il fratello Giovanni, umanista; la sorella Maria, poetessa. Lui, Vincenzo, meraviglioso autodidatta, musicofilo ed appassionato wagneriano.

Dov'è il Vincenzo Lancia del ritratto "di maniera", falso e stereotipato, rimaneggiato e rimessato da quasi tutti coloro che per mezzo secolo hanno cucinato per il grosso pubblico pezzi di colore, purtroppo copiati e ricopiati in modo incontrollato, sulla vita del grande industriale? Sul piccolo montanaro sceso al piano, poco più di uno spazzacamino, venuto su dal nulla, l'uomo di nessuna cultura, l'operaio diventato collaudatore poi duro capitano d'industria, inaccessibile a qualunque sentimento fuori dell'acciaio?

Ecco un bellissimo documento del più alto interesse che basta da solo a sfatare la stupida leggenda: una deliziosa lettera del 28 settembre 1928 di Gioacchino Forzano, riprodotta qui contro, che, nella sua qualità di Presidente della Società del Teatro Regio di Torino, partecipa a Vincenzo Lancia la sua nomina a Consigliere dell'Ente.



TEATRO REGIO

TORINO

C. C. L. Torino N. 53112

Torino, li 28. 9. 1928

Telefono N. 48-511

Caro Vincenzo, l'assemblea generale dei soci della Società Teatro Regio, ti ha nominato consigliere d'amministrazione. La nomina è avvenuta alla unanimità e per acclamazione. Questo era dovuto alla tua cultura, alla tua genialità d'artista che rivelano le snelle semplici giottesche linee delle tue macchine, alla tua anima musicale che si rivela nelle sinfonie mormorate felicemente dai tuoi perfetti motori. Ascrivo a mio onore il comunicarti questa nomina e il rendermi interprete dell'unanime compiacimento.

- Ti abbraccio -

Il Presidente

Forzaro

INTERMEZZO MUSICALE

Un giorno, parlando di automobili con un amico, il discorso cadde su Lancia. Sapendo che una lunga affettuosa amicizia l'aveva legato a mio padre, e che perciò avevo avuto anch'io occasione di frequentarlo familiarmente, il mio interlocutore mi chiedeva di lui come uomo, come privato per conoscerne la vera personalità, la reale figura umana, fuori, cioè, dall'ambiente di lavoro e dei contatti ufficiali.

Ricordo la meraviglia di quel mio amico mentre gli andavo raccontando fatti ed episodi; credo che soltanto allora abbia saputo chi era il vero "signor Lancia", del quale nemmeno sospettava l'esistenza. Soprattutto ricordo il suo stupore quando gli dissi che non solo era appassionato di musica, ma ne era anche finissimo e profondo intenditore, specialmente di quella wagneriana.

Lancia, infatti, faceva parte della società che allora gestiva il Teatro Regio, e quando era in preparazione un'opera di Wagner, qualche volta veniva perfino alle prove; si metteva in un angolo della platea e se ne stava zitto zitto a sentire. Sempre riservato e prudente, di rado faceva commenti, tanto più se c'erano altre persone. Poi, a quattr'occhi, con quel suo tono sommesso e quel sorrisetto indefinibile che gli era particolare e di cui, secondo i casi, si temeva sempre di non capire il recondito significato, diceva il suo pensiero, e se si sbilanciava a dare un giudizio, non c'era pericolo che si sbagliasse.

Forzano, che era anche il direttore dell'allestimento scenico, un poco scherzando, da buon toscano, ma in realtà molto sul serio, diceva: «Il giudizio di Cencio mi fa più paura di quello del pubblico».

Quando si progettò di rappresentare l'intero ciclo della tetralogia wagneriana realizzato poi in chiusura della stagione lirica 1934-35 con un successo grandioso, Lancia ne fu il sostenitore più convinto ed entusiasta.

A proposito del Regio, vorrei ricordare ancora il seguente episodio che, nonostante il molto tempo trascorso, mi sembra non abbia perso di attualità. Una sera dell'autunno 1936, accompagnai mio padre a Testona per mostrare a Lancia il cartellone della stagione 1936-37 che, dopo l'incendio del Regio, avrebbe avuto luogo al Carignano. Si parlò anche della ricostruzione del Regio, e mio padre disse che sembrava imminente il bando per il concorso del nuovo bozzetto.

Come fosse adesso, ricordo il gesto della mano di Lancia, che voleva significare «campa cavallo...», e le sue parole: «Se si mettono a perder tempo con i bandi e i concorsi, è finita, non andiamo più avanti. Dal momento che ci sono i fondi (e allora, fra il contributo statale



Ancor oggi nelle officine della Lancia non è infrequente trovare fotografie e stampe raffiguranti "Monsù Lancia": sono essenzialmente fotografie del Lancia corridore, che impiegati ed operai, anziani ed anche meno anziani, tengono accanto al loro posto di lavoro. Ecco qui tre esempi. Luigi Lotto, Ulfano Polenta, Giuseppe Ferraris: una manifestazione di riverente affetto, di un ricordo che è forse il più significativo riconoscimento della qualità di geniale costruttore e soprattutto di uomo che distinsero Vincenzo Lancia.



già stanziato e l'importo dell'assicurazione, c'erano proprio), devono subito ricostruirlo come era, che andava benissimo, piaceva a tutti, e tutti ne sarebbero contenti, migliorando soltanto le attrezzature tecniche, specialmente del palcoscenico. Ma così, ricordate quello che vi dico, sarà già molto se il Regio riusciranno a vederlo i nostri nipoti».

Da quella sera, sono passati giusti 26 anni: finora, purtroppo, il signor Lancia ha avuto ragione.

Vittorio Mazzonis

UN GRANDE MAESTRO

Il successo non aveva modificato il suo carattere ritroso e assolutamente lontano da tutto ciò che potesse sembrare vanità. Come per se stesso non mostrava alcuna forma di vanteria o di esibizionismo, così negli altri detestava l'adulazione. Voleva essere "il Signor Lancia" e si infastidiva quando gli si indirizzava altrimenti. Al Ministero della Guerra, dove, all'Ispettorato della Motorizzazione, regnava il paterno Generale Pugnani, e dove era ascoltato e stimato, era conosciuto come "il vecchio Lancia". La sua innata modestia rendeva bruschi i suoi modi, e la perenne urgenza ed intensità della sua attività quotidiana lo inducevano a sopprimere nelle discussioni tutto ciò che gli sembrava superfluo; e così, per esempio, al telefono troncava i convenevoli con un «dica presto ciò che ha da dire».

Nel Salone dell'Automobile di Parigi a chi si rivolgeva a lui nello Stand Lancia per informazioni o per complimenti o per tentare di avvicinare il grande costruttore italiano, si sottraeva ad ogni conversazione, rispondendo: «Je ne suis pas de la Maison».

Ma la sua modestia non gli impediva di veder chiaro nell'avvenire, e di avere una grande e serena fiducia nelle sue direttive, nelle sue possibilità, nel risultato finale del suo lavoro, ed è tipico quanto rispose ad un mio quesito se eventualmente ritenesse possibile e conveniente un suo accordo con una grande, la più grande, fabbrica di automobili: «Abbiamo la forza ed il coraggio per lottare da soli».

Nella progettazione, sempre aderente alle previsioni di mercato, Vincenzo Lancia, con un formidabile intuito delle preferenze della clientela, riusciva a realizzare l'automobile che piaceva agli utenti.

Su ogni fatto aveva un punto di vista completamente originale e, più che la concezione tecnica, stupiva la sua eccezionale profondità di pensiero in tutti i campi.

Era un grande Maestro in tutta l'estensione del termine.

Oscar Ravà

ex direttore generale della Lancia

UNA PICCOLA ANTOLOGIA

Conversazione immaginaria tra Manlio Gracco, ex Direttore Generale, Giuseppe Sola, Battista Falchetto, Pietro Bassano, Baldassare Landi: un palleggio di ricordi!

Gracco: «Vetture in prova: guida Virgin Gismondi ad andatura veloce; raggiunge altra vettura Lancia guidata da un qualsiasi cliente, Gismondi si accinge al sorpasso. Non l'avesse mai fatto!»

Vincenzo Lancia: «Mai più, Gismondi! Si mantenga indietro, il cliente non deve mai avere la sensazione che esista altra vettura più veloce della sua o guidatore migliore di lui. Questa norma fondamentale non va mai dimenticata».

Ma, dica un po' Sola, lei che è il mago del Diesel, ha mai avuto lodi e complimenti da Vincenzo Lancia?

Risposta di Sola: «Ma certamente! Dopo due anni di studi irti di difficoltà, eravamo a tavola col Signor Lancia in un simposio aziendale. Ed ecco finalmente il primo, l'unico complimento dopo l'immane fatica: «Bravo Sola, vedo con piacere che... a tavola si comporta bene».

Fatto sta che Vincenzo Lancia quanto più era soddisfatto del lavoro di un suo dipendente, tanto meno si prodigava in lodi: la sua teoria era che, per ottenere di più, non bisognasse mai mostrarsi soddisfatti, pur trattando i suoi collaboratori con molta cordialità e cortesia. E correre, correre sempre. A me pare, continua Sola, che in questo suo inesorabile far presto, non rallentare mai, neppure nelle curve, non fermarsi mai, era trasfusa la vera personalità di Lancia la sua provenienza dalle corse: egli fu un corridore nell'industria come nella Gordon Bennet o nel Grand Prix di Francia.

Falchetto: «Infatti ricordo sempre che, messo di fronte ad una tremenda difficoltà tecnica, ero riuscito a risolverla dopo due anni di studio ininterrotto. Vincenzo Lancia: «Bene, questa è la soluzione giusta, ma perché ha aspettato due anni a dirmele?».

Bassano: «Ciò che v'era di realmente grande e generoso nel carattere di Vincenzo Lancia era che una volta discussa, criticata, rigettata e poi finalmente adottata una soluzione tecnica, egli ne assumeva tutta intera la responsabilità, pronto a discuterla a viso aperto con chiunque, a sostenerla, ad imporla».

Gli aneddoti si seguono, si rincorrono scoppiettanti: basterebbero a formare un volume. Ne abbiamo già raccolti molti e sarebbe tempo di chiudere, ma il desiderio di raccontarne uno che supera qualsiasi immaginazione è irresistibile. Vincenzo Lancia sposò una sua gentile, intelligente e degna collabo-

ratrice, la Signorina Adele Miglietti che la dolorosa scomparsa di lui elevò poi ai fastigi di prima Capitana d'industria italiana.

Ebbene, la mattina del giorno fissato per le nozze, Alfredo Sclarandi, Direttore del Personale, si vide giungere una strabiliante richiesta da parte del Signor Lancia: quella di concedere un permesso per la giornata alla Signorina Adele Miglietti.

Cosa c'è da aggiungere di più originale?

L'UOMO E L'INGEGNO

Negli elementi che formavano il suo carattere ve n'era uno predominante, uno che era la base sulla quale erano innestati tutti gli altri: la musicalità della sua mente, l'armonia in sordina che inconsciamente presiedeva a tutti gli atti della sua vita, che alimentava le sue tendenze e le sue ispirazioni. Il piccolo apprendista quindicenne dell'officina Ceirano che andava ad ascoltare l'ing. Faccioli sonare il piano, il giovane pilota che guidando al Montecarlo il Barone Franchetti discuteva disinvoltamente di musica col grande Maestro, fu poi colui che seppe dare intonazione musicale a tutta la sua vita, che fu sempre dominato dalla misura d'una musica interiore. La fabbrica era una grande orchestra. Lui un Direttore d'orchestra sul podio che pretendeva una esecuzione impeccabile; la sua vettura una composizione musicale, il motore un tenore fra acuti, fioriture e gorgheggi.

Perfino nella composizione dei suoi banchetti, cibi e bevande si seguivano come i tempi d'una sinfonia. Una sua corsa era un qualche cosa di armonico che squillava come un finale Wagneriano. E perché la sua predilezione per Wagner? Perché Vincenzo Lancia era un romantico senza svenimenti, ma a grande orchestra, ed i sonanti metalli parlavano al suo cuore come i palpiti metallici del suo motore.

LONDRA: MOTOR SHOW 1937 C'EST DIABOLIQUE!

Fine d'una giornata di esposizione. Ora di chiusura. Le luci cominciano a spegnersi, la folla esce lentamente. L'Aprilia è esposta un po' sollevata dal piano dello stand, su quattro pilastri. Mentre il personale si accinge a stendere sulla vettura il solito telo per la copertura notturna, vedo due gambe agitarsi convulsamente sotto alla macchina: un ladro? Una disgrazia? Un uomo schiacciato sotto il peso dell'Aprilia?

Un sordo grugnito: le gambe si divincolano, vengono fuori, seguite da un uomo



intero, magro, occhi spiritati, volto segaligno e fortemente rugoso: si rasetta gli abiti, borbottando: «C'est incroyable! C'est diabolique!»

Era Louis Renault, il celebre Renault, il primo grande costruttore dei tempi moderni, l'inventore della presa diretta, della prima guida interna e di tante altre cose. Si era ficcato sotto alla vettura per osservare da vicino il propulsore, sempre uguale a se stesso, lo stesso gamin (sottospecie di "scugnizzo" che una quarantina d'anni prima, naso in aria e mani in tasca, aveva chiesto a Serpollet, (dites-donc, Monsieur!) di montare per qualche minuto sulla sua troneggiante vettura a vapore.

Mi squadra, sempre più spiritato: «Ah, c'est vous "Japli" (mi riconosce: venti anni prima ero stato suo agente per l'Italia meridionale). Et bien, votre Mr. Lancia était un sorcier, un véritable sorcier» un vero stregone; soltanto lui poteva riuscire a costruire un affare diabolico come questo.

«Bon soir!».

E sparisce a grandi falcate tra la folla che si avvia all'uscita.

L'INVENTORE DI UOMINI

A conclusione di questo ritratto inedito di Vincenzo Lancia, vorrei mettere in luce un punto che ha contribuito fortemente ai suoi successi: egli non fu soltanto l'inventore nel campo meccanico, ma anche e soprattutto uno scopritore di uomini, un allevatore di tecnici che sapeva allenare come cavalli da corsa. Ed i suoi puledri portarono sempre al traguardo i suoi colori, in vertiginose corse piane, o in acrobatici percorsi ad ostacoli, nel perenne steeple-chase che fu la sua fantasmagorica vita.

Domenico Jappelli



La festosa atmosfera della giornata inaugurale della nuova Filiale Lancia di Roma, che ha coinciso con la terza Riunione dei Soci dell'Hi. Fi. La nuova sede si estende su una superficie complessiva di 38 mila metri quadri tra la via Salaria e il fiume Aniene. Il fabbricato si articola su tre piani e sviluppa un'area di 34.700 mq. Nello scantinato sono sistemati la rimessa, i servizi generali e sociali; al piano terreno è ospitata la sala di accettazione, la stazione di servizio, l'officina riparazione autoveicoli industriali e gli uffici; l'officina riparazioni autoveicoli ed il reparto carrozzeria al primo piano, cui si accede attraverso due rampe esterne, è un esempio di modernità e razionalità di impianti.

Il Ministro dell'Industria on. Emilio Colombo, taglia il nastro di accesso alla Filiale, dando l'avvio alla cerimonia inaugurale.



Autorità ed invitati durante la visita: accanto a S.E. il Cardinale Vicario Mons. Cunial è il direttore della Filiale ing. Casarotto.





Al primo piano del nuovo fabbricato uno dei reparti riparazione meccanica autovetture con i razionali posti di lavoro fuori fossa.



Due avvenimenti ugualmente importanti e significativi, pur nella loro ben diversa funzione, sono stati festeggiati dalla grande Famiglia Lancia nel mese di settembre, entrambi a Roma e coincidenti: la terza riunione del "Lancia HI. FI." e l'inaugurazione della nuova grandiosa Filiale realizzata nella Capitale.

Ma non a caso l'uno e l'altro avvenimento si sono svolti in concomitanza. L'apertura di un modernissimo centro assistenziale nel cuore del Paese rappresenta l'energico potenziamento dell'organizzazione Lancia al servizio e nell'interesse di una clientela in espansione, una nuova tappa di quello sviluppo e rafforzamento aziendale che ha nel nuovo stabilimento di Chivasso la sua premessa e uno dei centri motori. L'aver fatto coincidere con questa inaugurazione il terzo Raduno dei fedelissimi della Lancia ha un significato che trascende la festosa esteriorità di quella che è ormai diventata una tradizione annuale: vogliamo dire che i nostri Amici, i nostri "HI. FI.", meritavano, diremmo che avevano il diritto, di vedere come la Lancia li segue anche sul piano concreto dell'assistenza, e al tempo stesso ricambiare in qualche modo il legame ideale d'affetto che unisce la fabbrica ai suoi clienti.

Forse per questo, e grazie all'atmosfera unica al mondo che Roma sa offrire, le giornate del 21 e 22 settembre sono riuscite particolarmente festose, e al tempo stesso intime. Avevano risposto all'invito ben 1200 Soci dell' "HI. FI." e loro familiari, accolti la sera della vigilia, nei locali della Filiale, dal personale messo a disposizione dalla Segreteria della "Lancia HI. FI.", che sotto la guida del Presidente comm. Guido Alberto Rivetti e del Segretario comm. Franco Bocca, si era prodigata in un minuzioso lavoro organizzativo, prima e durante la Riunione.

La mattina del 21, tutti si ritrovarono sul piazzale antistante la nuova Filiale di via Salaria, dove il Ministro dell'Industria on. Emilio Colombo che era accompagnato dal Vice Gerente di Roma S.E. Mons. Cunial, dal Vice Sindaco dott. Grisolia, da tutti i Dirigenti della Lancia (il Presidente dott. Massimo Spada, il Vice Presidente ing. Carlo Pesenti, il Direttore Generale Prof. Guido Calbani, il Direttore Commerciale dott. Della Seta, il Cav. Girella Direttore dello stabilimento di Torino, il Cav. Maina Direttore amministrativo, il Sig. Ferro Direttore degli approvvigionamenti, l'ing. Rolando Direttore dello stabilimento di Chivasso, l'ing. Albricci, Direttore dello stabilimento di Bolzano) e da autorità civili e militari, tagliò il nastro giallo e blu inaugurando ufficialmente la Filiale.

Nel grande atrio, il Presidente della Lancia dott. Spada, dopo un indirizzo di benvenuto alle

Autorità e dopo aver ricordato i nomi delle persone e delle ditte che avevano collaborato alla costruzione dell'edificio e dei suoi impianti, e rivolto un saluto ai Soci dell' "HI. FI", riassunse brevemente le caratteristiche principali della nuova Filiale, aggiungendo:

« Desidero puntualizzare in brevi parole lo sforzo che la società Lancia ha compiuto in questi ultimi esercizi. Dopo le vicende del 1958 che portarono a una riduzione e a un immediato riaumento del capitale a 6 miliardi, il capitale è oggi passato a 7 e poi a 10 miliardi, mentre sono stati emessi due prestiti di 5 miliardi ciascuno di importo, di cui l'ultimo nel mese di giugno di quest'anno ».

« L'impegno è notevole — ha soggiunto il Presidente — ma noi confidiamo che possa essere anche superato con l'aiuto di Dio, (e ringrazio qui la benedizione che ci è stata portata dall'eccellentissimo Mons. Cunial) e soprattutto con la fiducia nelle nostre forze e in quella dell'iniziativa privata, che noi riteniamo sia assolutamente insostituibile nel quadro di quelli che sono gli accordi per il Mercato Comune Europeo, di cui abbiamo qui un validissimo e veramente eccezionale promotore: il Ministro Colombo.

Noi confidiamo, a parità di diritti e di doveri, di poter essere bene in lotta per quelle che possono essere domani le necessità che la concorrenza e lo

spirito di iniziativa dagli altri ci possano stimolare a compiere ».

« Io rivolgo un vivo riconoscente pensiero — ha concluso il dott. Spada — a chi ha saputo riprendere nelle sue mani valide le sorti di questa gloriosa Società; possa l'opera indefessa di tutti i collaboratori portare a risultati di soddisfazione per la Società e per l'economia italiana, ed affermare sempre di più il glorioso nome Lancia in tutto il mondo ».

Successivamente parlò brevemente il Ministro Colombo, che esprime il proprio compiacimento e « il più fervido cordiale augurio » per le nuove iniziative della Lancia, soggiungendo: « Noi vi chiediamo una cosa: che le vostre singole iniziative siano sempre di più strettamente collegate con quegli obiettivi di politica economica generale a cui è legato lo sviluppo dell'economia italiana in tutte le sue regioni, in tutti i settori... In questo spirito lavorate con grande fiducia e continuate a dare il vostro contributo perché l'Italia possa continuare ad affermarsi con la grande vitalità che ha manifestato in questi anni e che non deve in nessun modo essere interrotta ».

Un'allocuzione di saluto pronunciò poi S. E. Monsignor Cunial, mentre il Vice Sindaco portò l'assicurazione dell'interessamento del Comune per tutte le iniziative veramente costruttive, e di cui la nuova Filiale Lancia è espressione concreta. Infine il Presidente del "Lancia HI. FI" comm. Guido Alberto Rivetti ringraziando la Lancia e facendosi portavoce della comune ammirazione dei Soci per la grandiosa realizzazione, porse un caloroso benvenuto agli intervenuti da tutta Italia.

Infine, minuziosa visita ai locali della Filiale e conclusione con un signorile rinfresco che ulteriormente ravvivò l'atmosfera festosa dell'inaugurazione. A questo punto dovrebbe seguire la cronaca delle due giornate dedicate ai Soci del "Lancia HI. FI" il pranzo offerto nel grande salone del Palazzo dei Congressi all'EUR (con l'affettuoso, cordiale discorso del comm. Rivetti ai suoi... amministratori, quello appassionato e concreto del dottor Della Seta, e il divertente spettacolo di varietà presentato naturalmente da una fedelissima della Lancia, la signora Enza Sampò), le visite turistiche di Roma, incantevole sotto il sole settembrino, e la colazione offerta al Grand Hotel dai Commissionari Lancia, capeggiata dal comm. Carlo Ercole, che ebbe simpatiche parole di saluto. Ma a coloro che si trovarono presenti alla Riunione è troppo vivo il ricordo delle giornate romane perché sia il caso di rammentarle.

È stato un bel successo organizzativo per l' "HI. FI" e una indimenticabile parentesi di distensione per tutti. Arrivederci al prossimo anno.

Il Palazzo dei Congressi all'EUR, addobbato per accogliere i partecipanti alla terza Riunione Nazionale del "Lancia HI. FI."





Nella fastosa cornice del Grand Hotel, durante il pranzo offerto ai Soci del "Lancia Hi. Fi." dai Commissionari.

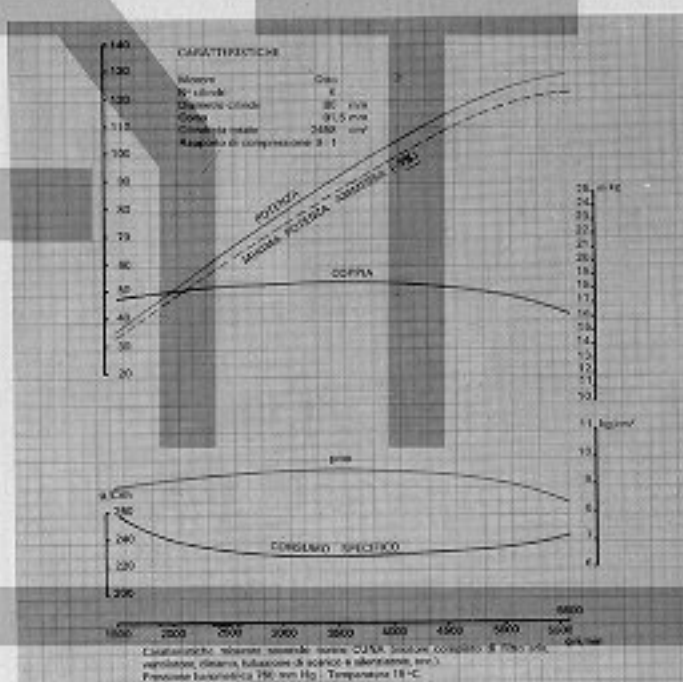
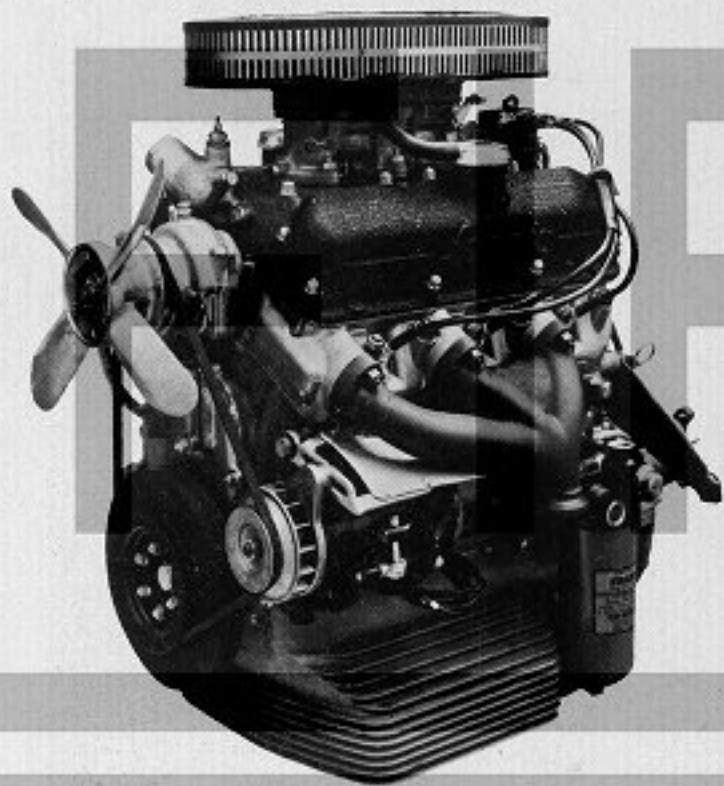


Brindisi al tavolo dei Dirigenti della Lancia alla fine del pranzo nel grandioso salone del Palazzo delle Esposizioni all'EUR.

FLAMINIA 3-B



Le curve caratteristiche del motore Flaminia "3B", comparate con quelle della precedente versione, indicano gli incrementi di potenza e di regime ottenuti attraverso l'adozione del carburatore a triplo corpo. Invariata è invece rimasta la curva dei consumi specifici.



Anche la Flaminia Coupé Pininfarina, come già in principio dell'anno era stato fatto per le versioni Gran Turismo, Convertibile e Sport, beneficia adesso di una serie di aggiornamenti tecnici che ne hanno adeguato le prestazioni alle nuove esigenze della circolazione stradale, esigenze specialmente avvertibili nei percorsi autostradali e in genere nelle necessità di sempre più energiche accelerazioni in fase di sorpasso.

Tuttavia, sul Coupé non è stato seguito lo stesso concetto delle altre ricordate versioni speciali "3 C" cioè l'adozione di tre carburatori a doppio corpo, le cui caratteristiche, ai fini dell'alimentazione, sono più indicate appunto per vetture di intonazione "sportiva". Per questo, per il Coupé Pininfarina è stata elaborata una edizione di motore dotato di un inedito carburatore a triplo corpo, per la prima volta montato su una vettura da turismo, e appositamente studiato per meglio alimentare un sei cilindri a V che, come il Flaminia, ha un particolare ordine di accensione.

Grazie anche al migliorato riempimento dei cilindri ed alla riduzione della lunghezza dei condotti di alimentazione — resi pressoché simmetrici — la potenza del motore è risultata incrementata da 118 a 125 CV, realizzando un corrispondente aumento delle prestazioni, con particolare riguardo alle doti di accelerazione che, già notevoli con il precedente motore, risultano adesso sensibilmente più vivaci.

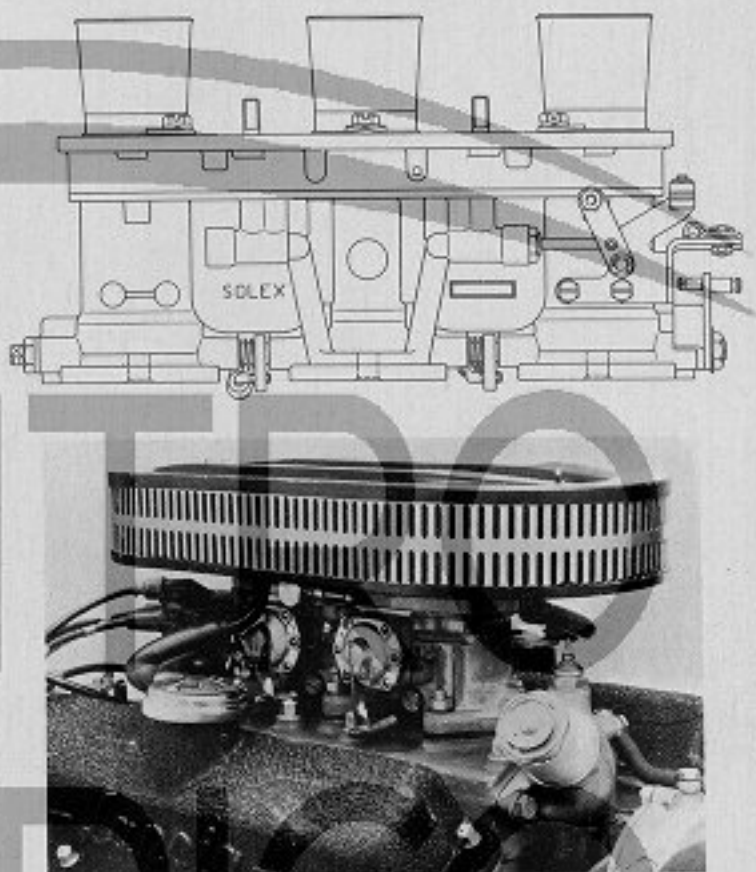
La denominazione assunta dalla Flaminia Coupé Pininfarina dotata di tale motore è "3 B".

Parallelamente alle migliorie al motore, alla vettura sono state introdotte le seguenti varianti:

- comando acceleratore;
- adozione di una pompa benzina tipo Bendix, che assicura una più uniforme alimentazione del carburatore;
- pompa dell'acqua di maggiore portata, a beneficio di un adeguamento del raffreddamento alle nuove caratteristiche del motore;
- trasmissione rinforzata con varianti al volano, al supporto anteriore dell'albero dal lato motore, all'albero di trasmissione propriamente detto, al coperchio anteriore frizione ed alla frizione stessa;
- costola pavimento destro e sinistro, cruscotto, feltri, tappeti, adatti alle modifiche alla trasmissione sopra accennate.

La velocità massima del Coupé Flaminia "3 B" è stata aumentata a circa 180 chilometri orari, senza che il consumo abbia praticamente subito variazioni. Il numero di giri massimo è salito da 5100 a 5600 giri al minuto.

Così l'intera gamma Flaminia risulta adesso perfettamente aggiornata alle più esigenti richieste di quella raffinata e competente clientela internazionale che nelle diverse versioni della sei cilindri Lancia sceglie appunto quanto di più moderno, elegante e tecnicamente brillante offra la produzione mondiale nel settore delle vetture di classe molto elevata.



L'elegante architettura del carburatore a triplo corpo — per la prima volta adottato su una vettura di serie — risulta chiaramente sia dal disegno costruttivo che nella fotografia del complesso montato. Il filtro dell'aria è ad elemento unico collegante i tre condotti di aspirazione.





LANCIA NEL MONDO



Al 49° Salone di Parigi, la Lancia ha presentato in un grande stand l'intera gamma della sua produzione di vetture, compresi il recentissimo Coupé Flaminia-Pininfarina "3 B" e la versione definitiva della Flavia Sport-Zagato.

UOMINI DELLA LANCIA



Il Cav. Uff. Mario Asinardi ha lasciato la Lancia per raggiunti limiti di età, dopo oltre 42 anni di lavoro nel nostro stabilimento. Nato a Torino, nel 1897, Mario Asinardi entrava a far parte della Lancia nel 1920 come disegnatore. Cinque anni più tardi era promosso Capo lavorazione del reparto ingranaggi; passava poi alla Lancia Automobili di Bonneuil-sur-Marne (Francia), e successivamente tornava a Torino come Capo officina Veicoli industriali. Capo fabbrica nel '42 a Bolzano, rientrava definitivamente a Torino nel '54 quale Capo fabbrica officine meccaniche. Era stato insignito nel 1953 della Stella al Merito del Lavoro.



È andato a riposo per raggiunti limiti di età un'altra colonna della Lancia, Guido Cibrario, da oltre cinquant'anni nella nostra famiglia di lavoro. Guido Cibrario, nato a Dego nel 1896, era infatti entrato alla Lancia, in qualità di operaio, il 1° aprile 1912; successivamente grazie alle sue spiccate doti di laboriosità, di intelligenza, di tenacia, percorreva valorosamente la scala gerarchica, fino a raggiungere il grado di Capo Officina Esperienze, incarico che ha tenuto con rara competenza fino al suo collocamento in quiescenza. Nell'anno 1954 era stata conferita a Guido Cibrario la Stella al Merito del Lavoro.

Flaminia e Cassia, Aurelia ed Emilia, Appia, Flavia, Valeria... sono nomi che ritornano continuamente sulla bocca di tutti, quotidianamente stampati su giornali e riviste, ripetuti senza posa dalla radio e dalla televisione; nomi che potrebbero evocare gentili figure di donne e che invece finiranno col far pensare, ormai, a mostruose divinità divoratrici di vittime umane; nomi, comunque, familiari di strade che ogni italiano ha percorso e continua a percorrere e che molti stranieri ricordano di aver percorso o sognano ancora di percorrere alla ricerca del sole e del mare azzurro d'Italia.

Ma, quante persone conoscono l'origine di quei nomi e con essi, l'origine di quelle strade? Quanti sanno che quelle strade vanno ricondotte, indietro nei secoli, direttamente all'opera civilizzatrice di Roma e che quei nomi, così stranamente femminili, corrispondono quasi sempre, come i nomi delle figlie a quelli dei padri nell'antichità romana, ai nomi dei magistrati o degli imperatori che le stesse strade fecero aprire o sistemare o lastricare?

Caio Flaminio e Appio Claudio, Marco Emilio Lepido e Marco Valerio Massimo, Augusto, Domiziano, Traiano furono alcuni degli artefici, o dei promotori, di un'opera colossale e imperitura e la Flaminia e l'Appia, l'Emilia e la Valeria sono una parte di quella meravigliosa rete di strade che si estendevano in ogni direzione per le vaste contrade dell'impero romano.

Riadattate su precedenti percorsi o aperte ex-novo su terreni inviolati, lontane antenate di tante strade moderne che spesso conservano ancora tra l'asfalto o la polvere i resti degli antichi lastroni, furono strade nate con la conquista, non di rado strumento di essa e certamente indispensabili per la sicurezza di un impero vasto come quello che Roma aveva

FASCINO delle **VIE** **ROMANE**

formato, ma, alla loro base, oltre che le esigenze di carattere militare e politico, stanno quel desiderio di ordine, quel bisogno di organizzazione che furono tra le caratteristiche più genuine dello spirito romano. Sicché, messi da parte finalità e motivi strategici, del resto contingenti, le strade rimangono come testimonianze di pace e di civiltà.

Continuamente percorse da schiere di funzionari e di mercanti, di magistrati e di ambasciatori, di maestri, di retori e conferenzieri, di artisti, di giocolieri e di attori, di vagabondi e di avventurieri d'ogni genere — per non parlare degli eserciti operanti da un capo all'altro dei territori sottomessi — furono proprio le strade a facilitare quello scambio continuo di costumi, di tradizioni, di idee il cui ultimo risultato fu la fusione di tutto il mondo soggetto a Roma in un'unica famiglia. E fu infine attraverso questa grande rete irradiantesi dall'Urbe che la civiltà romana prima e poi la religione cristiana si diffusero e furono tenute vive nel mondo. Le origini stesse di Roma — come lo fu poi tutta la sua vita — sono del resto, legate alle strade. Visto che la città sorse, quale che sia la data della sua fondazione, proprio all'incrocio delle grandi vie di comunicazione naturali che univano il Lazio alla Campania e all'Etruria, la Sabina e l'entroterra appenninico al Tirreno presso l'unico guado possibile che il Tevere offrì, con la sua piccola isola, nell'ultimo

tratto del suo corso.

Punto di primaria importanza, vero e proprio nodo stradale di quella primitiva rete di comunicazioni e luogo di convegno di vari popoli, di fiera e di mercato non poteva essere che quel Foro Boario, la piccola pianura presso le rive del fiume che recentissimi ritrovamenti indicano come già frequentata e forse abitata fin nelle lontanissime età del bronzo, cinque secoli almeno, prima della tradizionale fondazione della città di Romolo. Questa, comunque, prese forma e consistenza proprio sul Palatino e cioè sul colle da cui si potevano dominare e agevolmente controllare tutti gli accessi a quella pianura e il guado stesso del Tevere.

Con l'andare del tempo il Foro Boario venne però a perdere il suo carattere di centro commerciale e stradale e, pur conservando nel nome, fino ai nostri giorni, il ricordo della sua originaria destinazione, dovette cedere ogni prerogativa a vantaggio del non lontano Foro Romano. Fu dal Foro Romano che si dipartì a poco a poco quell'immensa rete stradale destinata a spingere il nome di Roma fin negli angoli più remoti del mondo antico. E punto ideale di partenza fu la colonna del *miliarium aureum*, fatta erigere da Augusto nell'assumere la *cura viarum* (soprintendenza delle strade), fra il tempio di Saturno e i Rostris e su cui, in lettere dorate, erano segnate le distanze in miglia da Roma alle principali città dell'impero.



A black and white photograph of a historic stone wall, likely part of a fortress or city wall. The wall is made of rough-hewn stone and has a crenellated top. On top of the wall, there is a building with a tiled roof and a small tower or bell tower. To the right of the wall, a portion of a dark-colored car is visible. The background shows a clear sky with some light clouds.

CENTRO STORICO FIET





CENTRO STORICO



Le vie che da Roma si dipartivano raggiungendo tutti i centri maggiori della Penisola, costituivano la nervatura del sistema stradale italiano. Quattro strade univano la città alla costa tirrenica: la *via Portuensis* e la *via Ostiensis*, rispettivamente sulla destra e sulla sinistra del Tevere, verso il *Portus Romae* (Fiumicino) e Ostia; la *via Laurentina* e la *via Ardeatina* verso le città costiere del Lazio meridionale.

Tre strade si spingevano da Roma verso l'entroterra appenninico e univano la città all'Adriatico: la *via Tiburtina*, prima fino a Tivoli e poi, prolungata con la *via Valeria* e la *via Claudia*, fino alla Marsica e alle foci dell'Aterno; la *via Salaria* (l'antichissimo percorso delle popolazioni montane che scendevano al mare per rifornirsi di sale) fino a Rieti e quindi, valicato l'Appennino, fino a Porto d'Ascoli; la *via Flaminia* fino a Fano e poi fino a Rimini.

Una strada, la *via Cassia*, attraversando tutta l'Etruria, puntava direttamente al nord e, raggiunta Firenze, si tripartiva per Lucca, per Pisa e per Faenza dove si congiungeva all'Emilia. Un'altra, la *via Aurelia*, coordinando anch'essa antichissimi itinerari, si affiancava quasi costantemente al litorale tirrenico e giungeva fino a Luni mentre poi, con il nome di *via Aemilia Scauri* si spingeva fino a Genova e con il nome di *via Iulia Augusta* (ma poi fu tutta unificata con il nome di Aurelia) fino al confine con la Gallia.

Verso mezzogiorno, il più antico collegamento fra Roma e la Campania era costituito dalla *via Latina* che, attraverso i Colli Albani, raggiungeva Capua; ma presto essa venne affiancata, e in parte soppiantata, dalla via più celebre dell'antichità, la *via Appia, regina viarum* che dapprima arrivò fino a Capua, poi a Benevento, quindi fino a Taranto e a Brindisi, porte spalancate sul mondo ellenico e sull'Oriente.

Dalle grandi vie che furono dette "consolari" direttamente partenti da Roma, altre se ne distaccavano che talvolta le proseguivano costituendo le premesse per altrettante strade oltre le Alpi e oltre i mari, più spesso le collegavano fra loro e con tante altre strade minori.

Il litorale tirrenico meridionale era percorso, da Ostia a Terracina, dalla *via Seueriana*, quindi fino a Formia dalla *via Flacca* e poi, dopo il tratto costiero dell'Appia, da Sinuessa a Napoli per Cuma e Pozzuoli, dalla *via Domitiana*. Da Salerno a Reggio correva una litoranea che si fondeva, in Calabria, con la *via Popilia* la quale, partendo da Capua seguiva in gran parte un percorso più interno fino oltre Cosenza.

Il litorale ionico era costeggiato da tutta una serie di strade che da Reggio arrivavano fino a Taranto e a Otranto. Da qui, un'altra lunga serie di strade risaliva l'Adriatico fino ad incontrare, a Fano, la via Flaminia. Una seconda *via Popilia*, in gran parte costiera, univa Rimini a Padova attraverso Ravenna. Da Padova altri



tratti litoranei arrivavano ad Aquileia e a Trieste donde infine si dipartiva la *via Flavia* per Pola e per Fiume.

Spina dorsale della rete stradale dell'Italia settentrionale era la *via Aemilia* la quale continuando la *Flaminia*, da Rimini per Bologna, Modena e Parma conduceva fino al Po a Piacenza. Da qui fu poi prolungata prima fino a Milano quindi, da una parte fino a Como e a Chiavenna e dall'altra fino ad Ivrea e ad Aosta mentre un altro ramo, sempre da Piacenza, raggiungeva Torino e Susa.

Trasversale all'Emilia, attraverso la pianura padana, correva la *via Postumia* che, da Genova ad Aquileia e incrociando l'Emilia a Piacenza, univa il Tirreno all'Adriatico. Finalmente, una *via Claudia Augusta* e una *via Iulia Augusta*, partendo rispettivamente da Altino e da Aquileia, conducevano dall'Adriatico alle Alpi e ai valichi alpini così come dal Tirreno un'altra strada raggiungeva le Alpi nelle valli di Susa partendo dall'Aurelia a Vado.

Numerose altre strade, minori e di secondaria importanza, erano naturalmente tessute a congiungere le maglie principali della rete, ma di esse, di cui peraltro nemmeno sempre ci è dato di conoscere con esattezza l'antico tracciato, non è possibile fare neanche un accenno. Occorre

l'esempio delle grandi vie consolari, rimaste sostanzialmente immutate nel tracciato e anche nel nome. La *via Appia* e la *via Latina* (oggi *Casilina*), la *via Tiburtina* e la *via Salaria*, la *via Cassia* e la *via Aurelia*, per non citare che le maggiori, si dipartono ancora da Roma, attraversano le stesse regioni di una volta, arrivano alle stesse mete. In tutto il resto della Penisola, moderne strade statali ripetono i percorsi (e, nuovamente, talvolta anche il nome) della *via Emilia* e della *via Domiziana*, della *via Traiana* e della *via Postumia*, delle due *Popilie* e di tante altre d'ogni tipo e d'ogni importanza.

Ma, un fatto straordinario e di un significato veramente eccezionale è stato che, con l'avvento delle ferrovie, in piena epoca moderna, le strade ferrate hanno ripreso integralmente, seppur indipendentemente da essi, i tracciati delle antiche strade romane. Gli esempi sono numerosi e tutti estremamente eloquenti: dalla Roma-Pisa-Genova che fiancheggia costantemente l'Aurelia, alla Roma-Napoli via Formia e alla Napoli-Potenza-Taranto-Brindisi che seguono per la massima parte l'Appia; dalla Pesaro-Bologna-Piacenza che si può identificare con l'Emilia alla Roma-Foligno-Ancona che raramente si distacca dalla *Flaminia*.

Forse, soltanto le grandi autostrade sono venute



invece almeno dire che una serie di strade costiere unite da trasversali interne, caratterizzava le reti stradali della Sicilia e della Sardegna.

Complesso vitale di straordinaria importanza le strade costituirono pure una delle maggiori eredità lasciate da Roma agli stati che sorsero sui territori del suo impero. Fino ai tempi nostri, giacché molte di quelle strade sono sopravvissute mantenendo intatta nelle sue linee essenziali la vecchia struttura della rete romana. Il discorso vale per numerosi Paesi dalla Spagna alla Germania, dalla Francia all'Inghilterra, dai Balcani all'Africa settentrionale, dalla Turchia alla Siria all'Egitto. Per ritornare all'Italia, basti

in questi ultimi anni a rivoluzionare il sistema antico e a turbare un equilibrio che durava da secoli, mentre, sempre più frequente, in omaggio alle imprescindibili esigenze del traffico, è divenuto l'uso dei "tagli" e delle "rettifiche" sulle stesse vie consolari. Tuttavia l'intelaiatura almeno della rete stradale italiana è ancora quella tessuta da Roma e la stessa "autostrada del sole", ultimo vanto dell'arte stradale, non fa che affiancarsi ripetutamente, specie nei tratti pianeggianti a più vetuste e gloriose sorelle: all'Emilia, da Milano a Piacenza e da Piacenza a Bologna, alla Cassia, da Orvieto a Roma e da Roma a Capua alla Latina-Casilina.

ROMOLO A. STACCIOLI

UN ALTRO PUROSANGUE DELLA GAMMA FLAVIA "SPORT ZAGATO"



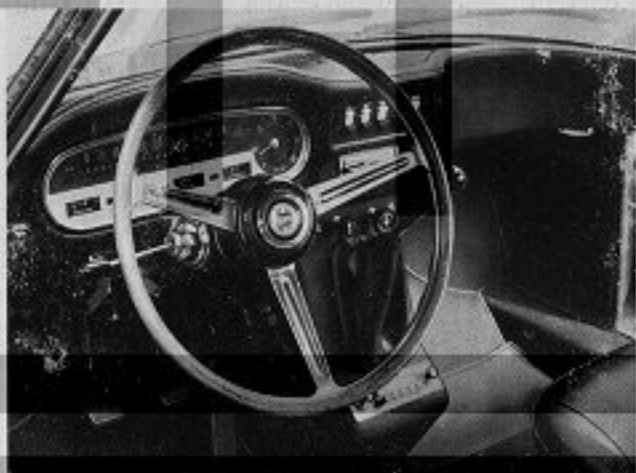
Al 44° Salone di Parigi è stata presentata la versione definitiva della Flavia Sport carrozzata da Zagato. Questo modello, esposto per la prima volta come prototipo sperimentale al Salone di Ginevra, nel marzo scorso, e successivamente alla Mostra della Carrozzeria al Museo dell'Automobile di Torino, aveva fin dalla sua apparizione suscitato vivo interesse per la sua impostazione estetica anticonvenzionale e per le soluzioni pratiche adottate. Successivamente, un accurato lavoro di revisione di ogni dettaglio, la correzione di qualche raccordo di linee e del gioco dei pieni e dei vuoti, ha portato alla sua configurazione attuale.

Data la sua destinazione di modello di intonazione sportiva, la Flavia Sport ha una linea aerodinamica avvolgente e quindi un'ottimo coefficiente di forma; molto accurate sono le sistemazioni dei sedili anteriori su poltroncine separate (posterior-

mente è ricavato un sedile unico per due persone) e le finizioni interne. Le parti meccaniche sono le stesse delle versioni Coupé Pininfarina e Convertibile Vignale. Cioè: motore della potenza di 90 CV; alimentazione con due carburatori doppio corpo: passo di mm 2480 (contro 2650 della berlina normale); comando del cambio "a cloche".

Nel n° 37 della Rivista "Stile Industria" è dedicata alla Flavia Sport Zagato una lusinghiera critica estetica, che si conclude con queste parole:

«Questa Lancia "Flavia Sport" che contiene una dose maggiore dell'abituale di motivi polemici, che ha radici forse addirittura in certi dream cars e che potrebbe essere accusata di linguaggio espressionista, non manca di soluzioni esemplari (come il taglio del lunotto posteriore mobile e quello del cofano) che ci inducono a segnalarla non solo come spunto di discussione».



MILANO COME COKETOWN

«Coketown era il trionfo dei fatti. Era una città di mattoni rossi, o di mattoni che sarebbero stati rossi se il fumo e la fuliggine l'avessero permesso; così come stavano le cose era una città di un rosso e nero innaturali, come la faccia dipinta di un selvaggio.

Una città di macchine e altri edifici sulla quale si torcevano serpenti di fumo in eterno senza mai snodarsi. In essa c'erano un canale nero, ed un fiume che si arrossava di una tintura graveolente, e file di edifici costellati di finestre, dove tutto il giorno si udiva un clangore e un tremore, dove un pistone monotonamente si alzava e ricadeva l'intera giornata, come la testa d'un elefante colto da malinconica follia. C'erano molte strade tutte simili, e molte viuzze ancora più simili, abitate da gente ancora più simile l'una all'altra, che tutta entrava e usciva alle stesse ore, con lo stesso suono sugli stessi pavimenti, per fare lo stesso lavoro, e per la quale oggi era come ieri e domani, e ogni anno il corrispettivo dell'anno prima e dell'anno seguente».

La descrizione, certamente memorabile, è contenuta in "Tempi difficili" di Dickens. Coketown (letteralmente, la città del carbone) è la città industriale per antonomasia, dove è stata bandita la fantasia ed è stato instaurato il regno dei fatti nudi e crudi. Quando Dickens scriveva, correva l'anno 1854.

Molte città industriali sono oggi come Coketown. Se ne trovano in Germania, in Inghilterra, soprattutto in America. L'Italia fa parte ancora del vecchio mondo. Ma qualcosa anche in Italia sta accadendo; anche da noi le belle città quando si industrializzano vanno trasformandosi, gradualmente, in tante Coketown. Milano, fatte le dovute proporzioni, rispettati certi limiti, è una di queste.

Una incredibile espansione dell'attività industriale e commerciale, associata ad un complesso di forze sociali ed economiche, sta trasformando a Milano, alterandoli qualche volta, il tenore di vita e il modo di pensare del cittadino medio. Per comprendere l'estensione e la natura di questa grande metamorfosi, che va attenuandosi giorno per giorno, bisogna guardarsi intorno, puntare un

riflettore ideale sulla scena, ora sulle condizioni di vita, ma principalmente sugli uomini, sui milanesi. È una osservazione, vi assicuro, estremamente interessante, perché sono convinto di essere testimone, e se volete cronista, di una delle più notevoli rivoluzioni sociali del nostro paese. La stessa rivoluzione è già avvenuta in America con molto anticipo, ma da noi il fenomeno è tanto più interessante in quanto avviene in un mondo che ancora conserva, evidentissime, molte caratteristiche del mondo antico, della vecchia e gloriosa società europea.

L'aspetto più importante di questa metamorfosi, almeno a Milano, è che proprio la vecchia società va adeguandosi ai nuovi tempi, a quelli che Dickens chiama "tempi difficili". La società con la esse maiuscola ancora resiste all'ombra della Madonnina; si è arroccata in una specie di cittadella, senza isolarsi però, vivendo la vita degli altri, cercando nell'interno della propria "cittadella", di conservare il più possibile usi e costumi; tentando, meglio dire, di ritrovare, dopo il lavoro svolto insieme agli altri, l'ambiente in cui è stata educata. È un tentativo finora in un certo senso riuscito, ma che è destinato a venir meno, fatalmente, col tempo.

Faccio un esempio pratico: a Roma, a Napoli, a Palermo, la nobiltà, nella maggior parte dei casi, si è rinserata in castelli ideali; a Milano, per citare un caso che mi viene alla mente, il rampollo di una delle più antiche famiglie patrizie si è immesso decisamente nel campo industriale: parlo del duca Giovanni Visconti di Modrone, che, unitosi in matrimonio con la figlia del noto imprenditore Carlo Erba, ha creato la famosa sigla industriale "GVM" per i prodotti di bellezza. È un esempio, ma se ne potrebbero fare altri.

La società con la esse maiuscola, nel triangolo industriale, ha appreso la lezione dei tempi. Niente di più ovvio, si potrà dire, ma è indubbio che si tratta di esempi di coraggio e di mirabile attivismo moderno.

La società più recente, quella borghese, pur divisa in gruppi, non sta ferma; ad essa anzi va il merito dello sviluppo industriale e commerciale della città. È divisa

in gruppi, apparentemente in contrasto, ma con numerosi addentellati tra di loro, meravigliosamente collegata: gli industriali, i banchieri, gli editori, gli agenti di cambio, gli avvocati di grido, gli alti dirigenti d'azienda, i grossi commercianti. Sono, insomma, le categorie che producono e danno lavoro; tutta gente che si muove su un terreno di concretezza, alla quale poco o nulla si può rimproverare, e alla quale sono ben pochi coloro che rimproverano qualcosa.

Anche il proletariato va, sia pure lentamente, scomparendo. Direi che è in corso, proprio com'è avvenuto in America, un processo di livellamento delle classi; si va, insomma, verso uno standard di vita comune: la società con la esse maiuscola scende qualche gradino, il proletariato ascende verso le posizioni del cosiddetto ceto medio. Ripeto: questa metamorfosi è appena agli inizi ed è lenta, ma c'è, è evidente. Il processo di trasformazione ha, soprattutto, come potente lievito l'emulazione sociale. Questa grande forza porta all'assorbimento nel corpo della società industriale moderna di quella che era il proletariato di ieri, il quale si sente attratto naturalmente verso posizioni sociali di centro.

Vediamo di semplificare. Un dato di fatto è questo: accade sempre meno frequentemente di sentire bestemmie contro il ricco, perché, con la diffusione di un certo benessere, va scomparendo quel sentimento di stizza che è proprio di chi sta male. Il povero, nel mondo industriale, è un uomo che lavora e produce, e lavora e produce sotto lo stimolo dell'emulazione. Il ragionamento che si ode fare molto spesso è questo: chi mi vieta di crearmi, col lavoro e con la costanza, uno stato di sufficiente benessere e di tranquillità economica? Queste argomentazioni me le son sentite portare da autentici operai e impiegati a stipendio fisso. Di questa nuova dialettica proletaria devono essersi resi conto anche i partiti politici di sinistra, i quali dal "triangolo industriale" sperano ormai ben poco; essi, semmai, si rivolgono ai nuovi immigrati, che ancora non hanno trovato una sistemazione che li tranquillizzi sull'avvenire; per il resto, questo è noto, rivolgono le loro cure più assidue

nel Sud, dove ancora esiste un sottoproletariato o un bracciantato cui è negata anche la speranza.

Personalmente sono convinto che, se non interverranno fattori esterni, una rivoluzione, una guerra, ogni anno centinaia di famiglie di questo centro industriale in continuo sviluppo usciranno dallo stato di povertà per entrare in una condizione nella quale possono godere di un tenore di vita pressoché uguale a quello che tradizionalmente viene considerato il tenore di vita tipico del ceto medio. Questo significa che il tempo porterà fatalmente ad una diffusione sempre più vasta del benessere: vestiti decenti per tutti, possibilità di motorizzarsi (è stata la volta delle "motorette", ora è quella delle automobili), possibilità di acquistare il frigorifero, di offrire alla moglie una bella cucina, di far studiare i figli, ecc.

Altro sintomo di questo processo di trasformazione è che va scomparendo la classe dei "servitori". Ho avuto già occasione di dire che quassù c'è sempre più carenza di personale che si adatti a fare lavori umili e pesanti; a questi si adattano, per ora, gli immigrati, per i quali ogni occupazione è come una manna. La ragazza milanese, anche se povera, non pensa nemmeno di andare "a servire"; farà l'operaia, quando non potrà fare la dattilografa o l'impiegata. Le donne di servizio vengono dal Veneto (il cosiddetto Meridione del Nord), vengono dalle famiglie dei meridionali immigrati, oppure dalla montagna. È la mentalità che è cambiata: in questa volontà di non "servire" si nota una convergenza del modo di vivere e di pensare dei poveri con il modo di vivere e di pensare dei ricchi. Questo lo si avverte anche osservando per le strade le donne: la differenza esteriore tra la signora che può spendere centinaia di migliaia di lire dalla sarta e l'impiegata che ne spende solo qualche migliaio va sempre più affievolendosi. La differenza sta, semmai, in un certo "tocco", in un certo stile che la donna di classe ha per tradizione.

Come si vede, è una vera e propria rivoluzione sociale quella che giorno per giorno, anno per anno, si va verificando nel più grosso centro industriale d'Italia. Vale dunque la pena di registrarne i piccoli e i grandi passi. Oggi è cronaca, domani sarà storia.



In alto: la sede della Concessionaria Lancia per l'Austria, Ditta Denzel. Recentemente inaugurata a Vienna. Al Dr. Ing. Rudolf Meyer (sopra, a sinistra), in occasione del suo 60° compleanno, ci è gradito esprimere la nostra cordiale stima per la lunga attività nel giornalismo automobilistico.

A destra: alla XXVI Fiera del Levante di Bari, la Lancia ha esposto tutta la gamma degli autoveicoli industriali.

In basso, da sinistra, due momenti della simpatica riunione dei soci dell'Esa-club, singolare associazione dei possessori e guidatori di autoveicoli industriali Lancia promossa dalla Commissionaria SIRCA di Milano.

Sultanato di Bahrain: una Flavia alle sorgenti del petrolio.



NEL MONDO



Dagli Stati Uniti, il nostro istruttore Luigi Becchio, durante un giro di assistenza alla clientela con il veicolo "Jolly-Service", ci ha inviato alcune fotografie scattate sul Grand Canyon, sulla strada verso Tuxla e davanti alla sede della Concessionaria Lancia di Beverly Hills, Ditta Hoffman (in alto e a destra).

Sotto: un momento dell'inaugurazione del nuovo grandioso salone di esposizione della nostra Commissionaria di Bolzano Garage Touring; a destra, S.A.R. la principessa Beatrice di Savoia sul coupé Flaminia Pininfarina.





L'8 e 9 settembre scorso, nell'incantevole cornice del Golf Club Biella "Le Betulle", si è disputata la prima edizione della "Lancia d'Oro" (36 buche Medal open, limitata a 18 handicap, per tre categorie: sino a 8 di handicap, a 18 e professionisti). Alla gara hanno preso parte complessivamente 116 concorrenti, di cui 84 dilettanti.

La "Lancia d'Oro" è stata vinta da Giorgio Guglielmone di Torino, con il risultato netto di 148 punti; secondo Carl Engberg e terzo Luigi Luzzato, entrambi di Milano.

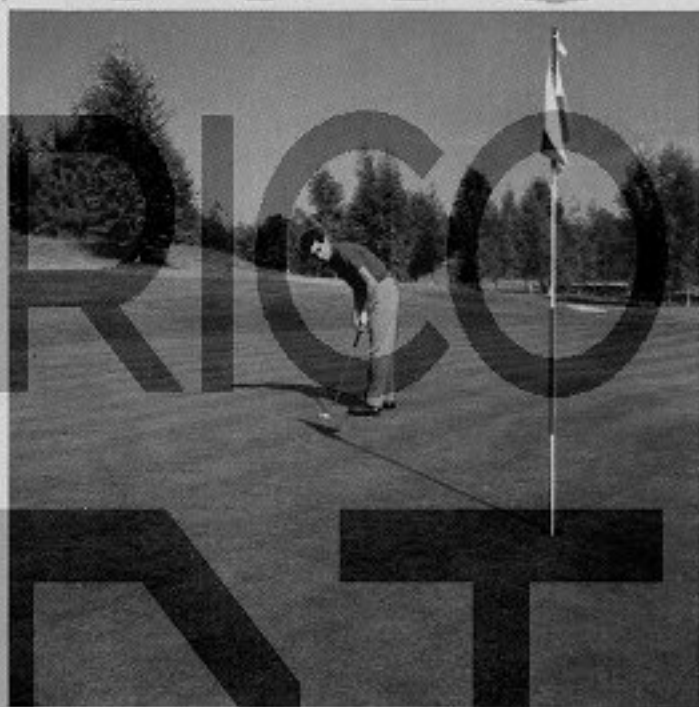
Antonio Serra di Rapallo si è aggiudicato la seconda categoria precedendo Silvana Galdabini di Varese e Cesare Fiorio di Torino. La prova dei professionisti è stata appannaggio del belga Flory Van Donck con il risultato netto di 139 punti, davanti a Manuel Canessa del Circolo di Arenzano e ad Alfonso Angelini di Varese. Il miglior punteggio lordo assoluto è stato realizzato da Angelo Croce di Roma con 154 punti.



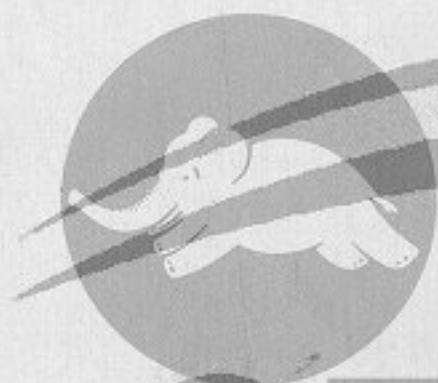
Il successo arriso alla manifestazione ha indotto la Presidenza del Golf Club "Le Betulle", a indire fin d'ora per i giorni 21 e 22 settembre 1963 la 2ª "Lancia d'Oro".

LA 1ª "LANCIA D'ORO" AL GOLF CLUB BIELLA LE BETULLE





Sopra il titolo, un drive del vincitore della categoria professionisti Flory Van Donck; dall'alto: alla presenza del Direttore Commerciale della Lancia Dr. Alfredo Della Seta e della Signora, la premiazione di Manuel Canessa, primo degli italiani professionisti; Giorgio Guglielmone vincitore della "Lancia d'oro" sul green della 18ª buca; è in azione il presidente del Golf Club "Le Betulle", Ing. Roberto Rivetti, di cui nella pagina di fronte osserviamo le due giovani figlie Daniela e Lunella, che non hanno potuto partecipare alla "4ª Lancia d'Oro" perché impegnate in altra importante gara in Inghilterra.



LO SPORT



A sinistra: le vetture della classe fino a 3000 cmc Turismo allineate prima della partenza della "6 ore di Brands Hatch" (a destra il coupé Flaminia dei vincitori Frescobaldi-Fiorio); sopra: visione panoramica del sinuoso circuito inglese e, sotto, le due Flaminia durante una fase della gara. Nella pagina di fronte, Luigi Cabella sul coupé Flaminia, nella vittoriosa Coppa d'autunno a Monza; Giulio Pernice su Appia Sport, 1° nella classe 1150 alla Catania-Etna.



Durante i mesi estivi, il carnet delle vittorie conquistate dai clienti sportivi della Lancia si è ulteriormente arricchito. Tra le affermazioni di maggior rilievo ricordiamo i primi posti di classe nelle prove in salita Trento-Bondone, Cesana-Sestriere, Trieste-Opicina, Trapani-Monte Erice, Coppa Gallenga, Catania-Etna; le vittorie assolute nei Rallies del Cilento, Milano-Punta Ala e Coppa Valcellina, e soprattutto il primo posto della classe fino a 3000 Turismo realizzato dalla Flaminia coupé di Frescobaldi-Fiorio nell'importante prova internazionale "6 Ore di Brands Hatch", in Inghilterra, in un confronto a cui hanno partecipato tutti i principali modelli di vetture europee. Nella stessa gara, l'altra Flaminia partecipante è arrivata terza. Da segnalare anche il successo ottenuto da Cabella, sempre al volante della Flaminia Coupé (classe oltre 1300 cc Turismo) nella 1ª Coppa d'autunno a Monza. A tutto il 14 ottobre le vetture Lancia avevano ottenuto, nel corso del 1962, 13 vittorie assolute, 4 secondi posti assoluti, 77 vittorie e 30 secondi posti di classe.



Ricordiamo con profondo rimpianto il socio dell' "Hi. Fi. Sport" Marcello De Luca, caduto durante una corsa per vetture Junior sulla pista di Monza.

un castello senza fantasmi

IL
"BORGO
MEDIOEVALE"
A
TORINO

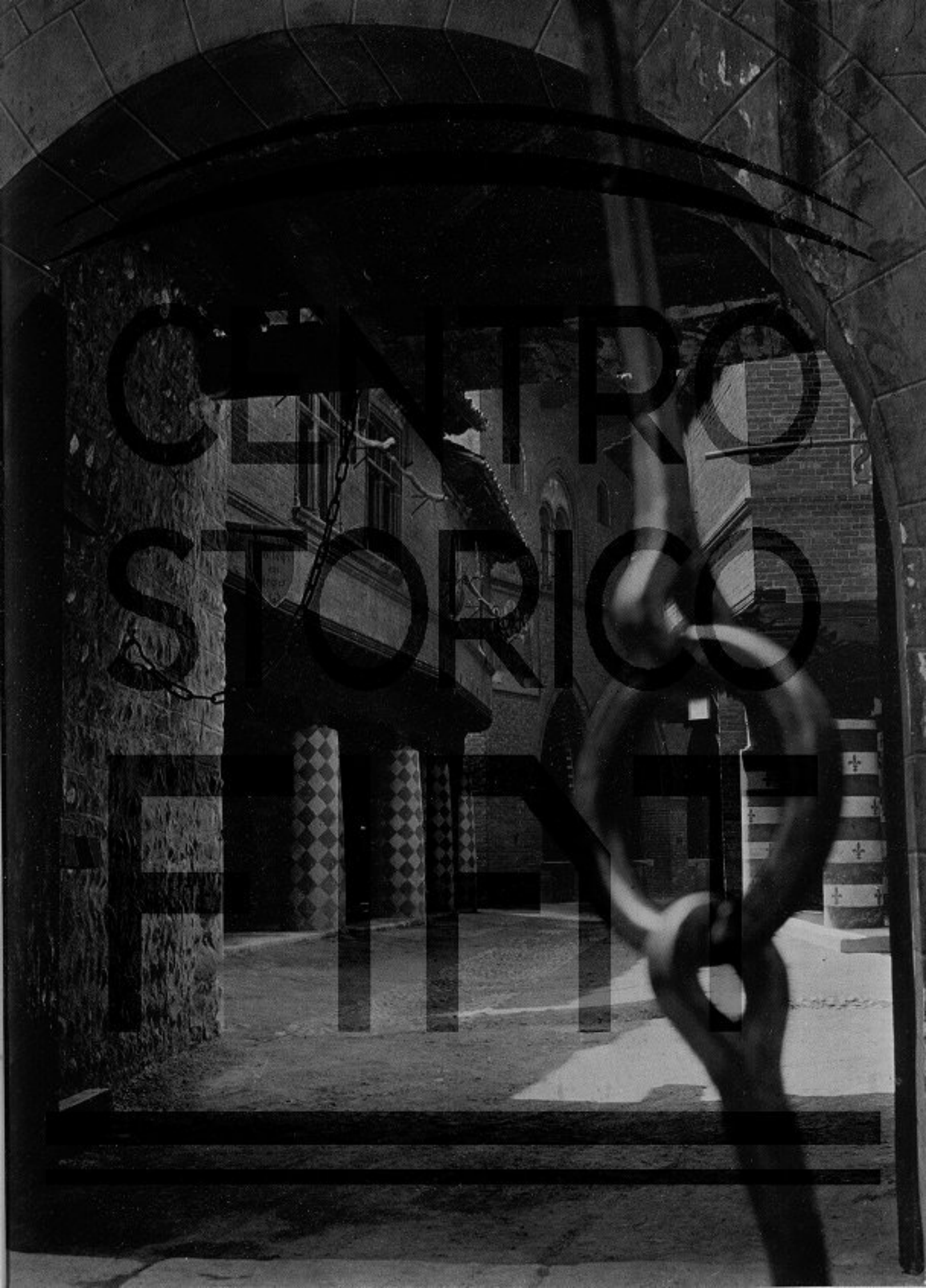
Quale epoca scegliere per un'eventuale passeggiata a ritroso nel tempo? Quale era rivivere avendo a disposizione un magico congegno capace di riportarci indietro negli anni? La risposta, è ovvio, dipende dai gusti e dalle tendenze di ognuno; c'è chi tornerebbe volentieri all'antichità classica e chi si fermerebbe all'ottocento giudicandolo il secolo ideale. Questo appassionante interrogativo, comunque, fu al centro di un'animata discussione sorta a Torino, in un noto ritrovo del centro, la sera dell'8 maggio 1882. Attorno ad un tavolo sedevano quella sera De Amicis, Giacosa, Camerana, D'Ovidio, Teja, Arnulfi ed altri illustri personaggi di allora. Scegliere alcune epoche caratteristiche, magari lontane tra loro, diversissime per concezione e per espressione artistica, ed eternarle tutte insieme in un'opera architettonica unica nel suo genere: ecco che cosa proponevano gli uomini raccolti quella sera nella saletta di un caffè torinese.

De Amicis si tormentava i baffi brontolando: «Ma quali epoche allora?» e Giacosa ribatteva: «No, scegliamo piuttosto un'epoca sola, una su cui possiamo trovarci tutti d'accordo e che possa interessare l'intero Piemonte, come ha detto bene D'Andrade». E Alfredo D'Andrade che poco prima aveva soverchiato tutti con la sua voce parlando di Corot e di Ravier, assentiva con il capo.

Qualcuno trasse di tasca pochi fogli di carta e vennero abbozzati schizzi e progetti sul singolare quartiere che avrebbe riecheggiato fedelmente l'epoca prescelta all'unanimità: il Medioevo. Così nacque, quasi per una scommessa fatta tra amici al caffè, il Borgo Medioevale.

Un gruppo di case, un complesso di torri, di cortili, di scorci "tolti" da tutto il Piemonte sarebbero sorti sulle rive del Po. E gli esperti si diedero allora un gran da fare a percorrere in lungo e in largo la regione alla ricerca dei "modelli" disegnandoli, misurandoli, e ritraendone i più minuti particolari, con un lavoro che s'iniziò nell'estate del 1882 sotto la guida del D'Andrade, mentre i pittori Rollino

CENTRO STORICO FIRENZE



e Vacca, guidati dal Pastoris, copiarono a Manta, a Issogne, a Fenis a Sant'Antonio di Ranverso, gli affreschi e le decorazioni che dovevano essere riprodotti nel borgo e nel castello. Nello stesso tempo il pittore Gilli raccoglieva e disegnava i mobili e le suppellettili per arredare tanto le case quanto il castello, e il professor Vayra trascorreva giornate in archivio alla ricerca di documenti che garantissero la più assoluta autenticità di ogni pezzo.

Un angolo di una casa di Bussoleno, la fontana di Oulx, la torre di Oglianico, gli affreschi del castello di Malgrà, il castello di Verzuolo, una finestra di San Giorgio a Valperga, una madonnina del Duomo di Chieri, un'altra torre, un altro portico un'altra casa, ecco i "modelli" prescelti, ecco i pezzi che venivano via via moltiplicandosi dando origine ad un grandioso mosaico che trasformava, di mano in mano che i lavori procedevano, uno dei punti più suggestivi del Valentino. E il 27 aprile 1884 sul ponte del castello medioevale scesero i paggetti in corteo e mossero incontro a Re Umberto I e alla Regina Margherita. Ai Sovrani vennero offerte su ricchi cuscini le chiavi della Rocca che recavano impresso il motto *Ego janua tu corda*. Nel corso del tempo il borgo non è molto mutato. La strada che lo percorre tutto in un frangersi di scorci, di segmenti pieni di giochi d'ombra, di davanzali, di fontanelle discrete, di scalini e di colonne, offre alla vista uno scenario quieto, rasserenante. L'artificiosità innegabile della composizione non suscita fastidio se si varca il ponte levatoio senza la pretesa di scoprire ad ogni costo qualche cosa di artistico e di assolutamente originale. Sono mura, suppellettili, cose, scaturite d'improvviso dalla discussione di quella sera al caffè, quando De Amicis ne parlò a Giacosa e



tutti ne furono entusiasti, quasi fanciullescamente, presi dall'ardore di "fare una bella cosa". Un raffronto anche fuggevole tra il borgo e i ruderi del Foro o lo scenario delle Terme di Caracalla non può esserci; sarebbe un accostamento tanto stridente quanto inopportuno.

Qui c'è il verde del parco che fa da corona al fiume e alle sue rive, non ci sono millenni ma neppure cento anni di vita; vi si respira un'atmosfera artigiana tutta di casa nostra, tranquilla, da scoprire, come molte cose torinesi lasciate seminasconde in una penombra discreta, niente affatto chiassose, non sfacciatamente offerte al turista da una pubblicità spettacolare e rutilante.

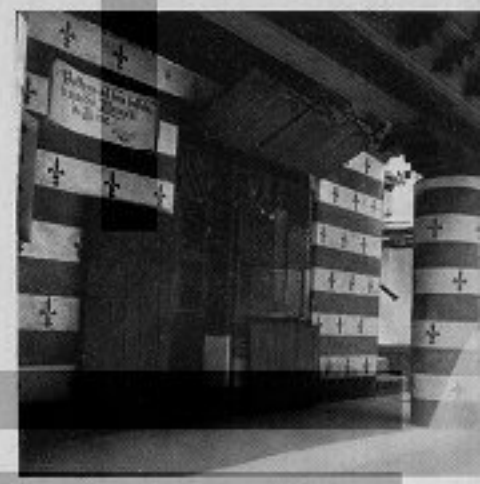
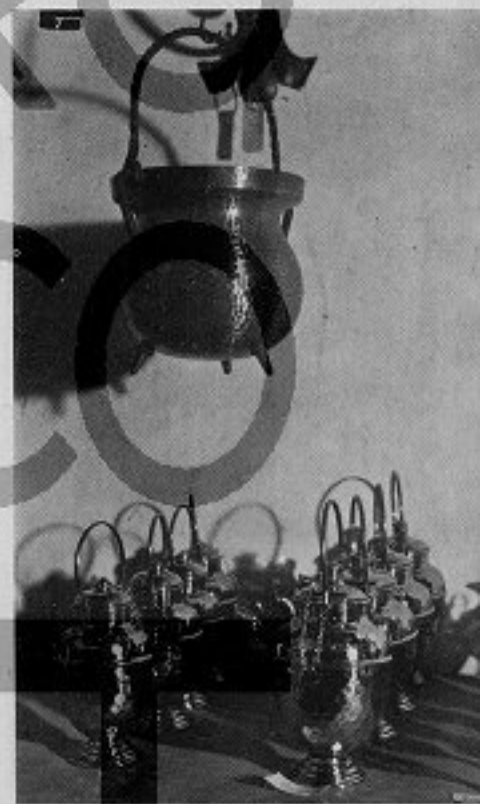
Legni laminati in argento e oro, fiori applicati direttamente su pannelli policromi grazie a resine giapponesi capaci di renderli eterni, come eterna sembra essere la saggezza orientale, segnalibri di buon gusto pieni di massime filosofiche ("Se hai voglia di lavorare, siediti e aspetta che ti passi") e finemente ornati, madonne, angeli, composizioni a colori vivacissimi inquadrati nei canoni dell'arredamento moderno: ecco che cosa offre la bottega artistica della pittrice Zaranin, il cui vero nome è Zarina Rinaldi Ghisiglieri. Questa giovane e graziosa signora, moglie del coraggioso istruttore paracadutista Giorgio Rinaldi, dà pure lezioni di *Ikebana*, della scuola di Sogetsu, ed ha già numerose allieve che nell'arte di disporre i fiori secondo l'uso giapponese trovano il modo efficace per distendersi, per liberarsi dalle inquietudini di ogni giorno.

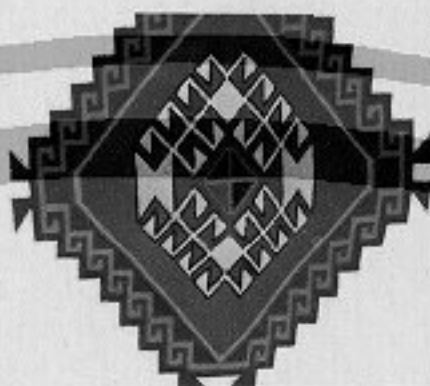
Francesco Nanetti lavora il ferro e il rame battuto. È dal 1929 che la sua bottega si apre nella via del borgo. Testiere per letti in stile '800, pannelli decorativi, cancelli per ville, ornamenti per fontane e pozzi, riproduzioni di soggetti classici, escono

dalle sue mani robuste. Dal fuoco della sua officina, dalle sue prestigiose incudini, il ferro sembra uscirne con la flessuosità di un giunco; si piega, si torce, acquista slancio, si atteggia a motivi barocchi. Ecco l'artistico sostegno di una lanterna, ecco il "gambo" sul quale si appoggerà un paralume, il prodigio è compiuto. Altre scintille si sprigionano dall'incudine, altri metalli attendono di essere forgiati.

La stamperia del borgo è una tappa d'obbligo per il visitatore. Guglielmo Marchin si presenta: pittore ritrattista, allievo del Micheletti, nato a Breme Lomellina, presso Pavia. Marchin vende xilografie, cartoline artistiche, cartoncini stampati con il vecchio torchio ligneo del '400, piccoli oggetti ricordo, ninnoli che in una caotica disposizione da retrobottega di Montmartre si frammischiano a cornici, a calendari, pennelli, colori, sassi, scatole magiche, bandiere, orsi di porcellana. Ettore Goglio, di Alpette Canavese, lavora d'intarsio. Ridona ai mobili usciti da case avite una lucentezza insperata. Lunghe tavole si animano di fregi; canterani, armadi, scrittoi del tempo passato si impreziosiscono grazie a un lavoro paziente, meticoloso, dove il gusto artistico si unisce intimamente ad una precisione da orologiaio.

Victor Cerrato produce vasi di ogni foggia, ceramiche classiche e moderne, dalle forme più assurde, panciute, simili a sfere, o lunghissime, con un collo interminabile, od oblunghe o, ancora, confondibili con parallelepipedi, con prismi; pannelli, forme curiose che nelle case d'oggi trovano mille pratiche applicazioni. In una stanza bassa, in cui piove una luce verdazzurra, due suoi giovani collaboratori, Salvatore Maranto e Giorgio Lussi, dipingono con tinte sempre nuove,



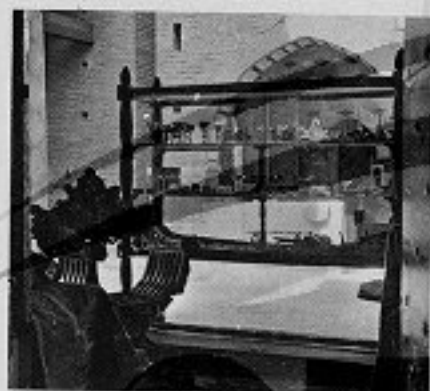


con iridescenze inconsuete, piatti e vassoi, ceramiche e soprammobili. Cataldo Sforza è l'armaiuolo del borgo e ne è anche uno dei personaggi più caratteristici. L'insegna della sua bottega reca in provenzale *Art et Vieilleries* ed è adornata di quattro gigli. La vasta stanza in cui si agita il "maestro d'armi" è un vero e proprio arsenale del tempo antico. Troviamo due *falcioni* di quelli usati dal "Bucintoro" per la festa del Doge, pistole, cappe e spade uscite dagli armadi dell'Opera di Parigi, almeno cinquanta alabarde e altrettante spade, stilette, pugnali, uno scudo "celliniano" della fine del '500, un *morione* aguzzo italiano, una *partigiana* gotica, una elegante balestra da caccia per signora. Cataldo Sforza può vendere una alabarda,

un cappello piumato, una daga da arrembaggio del '600, braccialetti, tagliacarte, monete, tutto l'occorrente per un duello. Ma il "maestro" scuote mestamente il capo. «Tempi balordi i nostri, negati per la cavalleria. Si vendono poche armi e quelle poche nessuno le vuole pagare per quello che valgono. Tempi balordi!». Una scala stretta, angusta, in un cortile che pare attenda un regista per "girare" una scena di film in cappa e spada, conduce al primo piano d'un palazzotto che ospita la scuola comunale di tessitura artistica diretta da Maria Elvira Frizet. Questa scuola singolare dipende dalla Divisione Lavoro del Comune di Torino ed è frequentata da allieve dai quindici ai venti anni, pagate con un premio di presenza. Le ragazze, per poter

frequentare i corsi sotto la guida della direttrice tecnica Caterina Mazzucchetti, devono essere disoccupate e indigenti. Non vengono eseguiti lavori per conto di privati. La scuola destina i suoi prodotti al Comune. Davanti ai telai, a quelli in legno o a quelli in ferro, le allieve imparano l'arte della tessitura preparandosi a diventare apprezzate restauratrici di tappeti. Il ritmico muoversi dei telai, il parlottare sommesso delle ragazze, lo scalpiccio dei turisti che sotto sfilano davanti alle botteghe, sono gli unici suoni che s'avvertano nella stanza ravvivata dai colori sgargianti dei tappeti, delle stoffe che si vanno componendo sui telai e che scendono a terra come cascate, come arcobaleni che fuoriescano da scatole favolose.





A sera il borgo si fa deserto. La maggior parte degli artigiani abita presso la bottega. Quando il portone si chiude e il ponte levatoio diventa oggetto morto e inutile, hanno la sensazione di vivere davvero fuori dal mondo, lontani dalla città, racchiusi in una fetta di storia poetica ma assurda. Non ci sono fantasmi. Il borgo è forse troppo recente per poter vantare misteriose presenze occulte. Si ha però la sensazione che da un momento all'altro debba sbucare dall'ombra un messere a cavallo ad annunciare con voce stentorea: « Cittadini, è mezzanotte e tutto va bene ». Ma il messere non compare e il borgo sonnecchia sognando frotte di turisti danarosi e di buon gusto che arrivino, che vedano e che comprino. Soltanto un sogno.

RENZO ROSSOTTI



FLAMINIA FLAVIA APPIA

SIGNIFICATIVO BILANCIO DI UN ANNO: 14 PREMI
15 PRIMI PREMI, 5 SECONDI PREMI NEI CONCORSI INTERNAZIONALI



I lusinghieri risultati riportati nei Concorsi di Eleganza per autovetture svoltisi nel 1962, nel corso dei quali le vetture Lancia hanno ottenuto un numero di coppe e di riconoscimenti decisamente notevole, ci inducono a riportare qui di seguito un quadro riassuntivo dei successi riportati nei Concorsi di Eleganza di Firenze, Roma, Alassio, Cortina d'Ampezzo e Rimini, successi che ci piace ricordare quale dimostrazione dell'alta classe delle vetture prodotte dalla nostra Fabbrica.

Al Concorso Internazionale di Eleganza per autovetture di Firenze, che si è svolto al Giardino di Boboli il 19-20 maggio 1962, la Lancia ha riportato il premio di merito per aver presentato autovetture qualitativamente notevoli. Tre premi d'onore sono stati inoltre rispettivamente assegnati alle berline di serie Appia, Flavia e Flaminia. L'Appia Coupé Viotti ha riportato il primo premio nella propria classe, così come le Appia e Flaminia Sport Zagato, mentre la Appia convertibile Vignale ha riportato il premio d'onore e il coupé Flaminia Pininfarina, sempre nella propria classe, il 2° premio. Il Gran Premio d'Onore alla Fabbrica italiana di carrozzerie per il miglior punteggio cumulativo, in differenti classi, conseguito con tre vetture, è stato inoltre assegnato alla Carrozzeria Pininfarina,



IA PREMIATE NEL 1962

I SPECIALI DI MERITO E D'ONORE
AZIONALI DI ELEGANZA TENUTI IN ITALIA



quale presentatrice fra l'altro, anche della Lancia Flaminia Coupé.

In occasione della XIII Rassegna Internazionale dell'Automobile di Roma è stata assegnata alla Lancia, quale premio speciale, la coppa d'argento dell'On. Folchi, Ministro al Turismo e allo Spettacolo, oltre alla medaglia d'oro della Presidenza della Camera dei Deputati, al piatto d'argento offerto dalla Fiat, alla targa d'argento offerta dall'Autobianchi ed alla coppa d'argento offerta dall'Automobile Club di Torino.

Al Concorso Internazionale di Eleganza per autovetture di Alassio, svoltosi il 7-8 luglio, è stato assegnato il primo premio ex-aquo alla Flavia berlina e il premio d'onore alla Flaminia coupé Pininfarina; il primo premio ex-aquo alla Flaminia GT Touring, il premio d'onore alla Flavia coupé Pininfarina, il secondo premio alla Flaminia convertibile Touring, il premio d'onore alla Flaminia sport Zagato, il premio d'onore all'Appia Zagato.

Al XVI Concorso Internazionale di Eleganza per autovetture di Cortina d'Ampezzo, svoltosi il 21-22 luglio 1962, segnaliamo:

il primo premio alla Flavia berlina, il premio d'onore alla Flaminia berlina, il premio d'onore alla Flaminia coupé, il primo premio alla Flaminia convertibile, il premio d'onore alla Flavia

coupé, il secondo premio alla Flaminia G.T. In occasione del XVI Concorso di Eleganza per autovetture di Rimini, che ha avuto luogo il 5 agosto 1962, nelle rispettive classi si sono avuti i seguenti risultati: 3^a classificata Appia berlina, 1^a classificata Appia sport, 1^a classificata Flavia berlina, 1^a classificata Flavia coupé, 2^a classificata Flaminia berlina, 1^a classificata Flaminia coupé 1^a classificata Flaminia convertibile 3C, 2^a classificata Flaminia GT 3C, 1^a classificata Flaminia sport. Alla Lancia è stato assegnato inoltre per il 1962 il Gran Premio d'Onore-Trofeo Shell, con la seguente motivazione: «Alla Casa Italiana di Automobili, produttrice delle tre vetture che hanno riportato cumulativamente il punteggio più alto della classifica».

Teniamo inoltre a segnalare che, nel corso della Rassegna Internazionale di eleganza femminile su autovettura tenutosi a Tirrenia (Pisa) l'11 e 12 agosto, la Flaminia Sport Zagato ha riportato il 1^o premio delle vetture italiane, e che la vettura Flavia coupé Pininfarina ha vinto il 1^o premio della sua categoria con coppa e medaglia d'oro.

Tali risultati possono essere complessivamente compendati in: 14 premi speciali, di merito e d'onore; 15 primi premi; 5 secondi; 1 terzo.

A black and white photograph of a globe, viewed from a low angle looking up. The globe is covered in a grid pattern, possibly a net or a screen. The text 'CULTURO STORICO' is overlaid in large, bold, sans-serif capital letters. The globe is tilted, and the grid lines are curved to follow its shape. The background is dark, and the globe's surface shows some texture and shading.

CULTURO STORICO



TENNIS

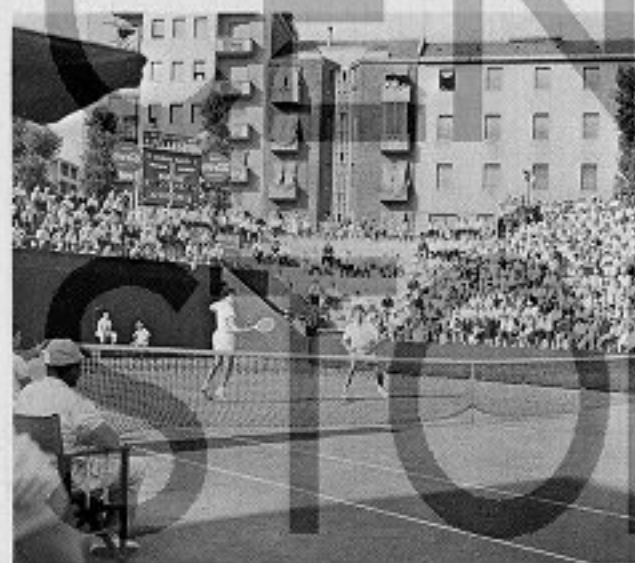
sport

di tutte le età

CEN
STO
FI

Per quanto in Italia si sia ancora lontani dalla diffusione che lo sport del tennis ha raggiunto nei paesi anglo-sassoni (e particolarmente in Australia dove le statistiche parlano di un tennista ogni dieci abitanti) anche nel nostro Paese lo sport della racchetta sta raggiungendo una notevole popolarità, e sta progressivamente interessando ceti sempre più larghi, in ciò favorito dal parallelo miglioramento del tenore di vita. Il tennis è entrato nelle scuole e si può dire anche nelle officine; oggi infatti non esiste un'industria di qualche rilievo che non abbia costruito e messo a disposizione dei suoi impiegati e dei suoi operai dei campi per il giuoco del tennis; molti di questi campi sono illuminati per consentire la pratica del giuoco di sera, dato che gli operai e soprattutto gli impiegati, difficilmente dispongono di ore libere durante i giorni della settimana. Sotto il profilo medico il tennis dimostra una funzione tecnica generale su tutto l'organismo di notevole intensità e — cosa particolarmente utile — graduabile a seconda delle esigenze e della capacità del soggetto. Il tennis, un tempo e dagli inesperti giudicato uno "sport da signorine", può in realtà arrivare talora ad impegni fisici e di volontà raramente superati da altre attività sportive. Talvolta è persino accaduto che — per la fatica e per la tensione nervosa — qualche campione impegnato in gare importanti si sia accasciato svenuto sul campo o negli spogliatoi; e questi episodi stanno a dimostrare come il tennis, se praticato agonisticamente, sia tutt'altro che uno "sport da signorine" ma sia invece un esercizio fisico tra i più duri. Eppure si vede frequentemente il tennis praticato come esercizio fisico anche da persone di età molto avanzata (il famoso Re Gustavo di Svezia, padre dell'attuale Sovrano svedese, lo praticò fino ad oltre 80 anni) ed effettivamente il tennis è l'unico sport che può esser praticato, senza pericolo, da persone di età matura; moltissimi sono gli uomini che — specialmente nelle grandi città — giocano a tennis per... curare la linea, per fermare l'incipiente pancetta; particolarmente chi è costretto per tutta la giornata ad un lavoro sedentario, a star sempre al tavolino, il tennis è lo sport ideale.

Ma non crediate — per questo — che il tennis sia uno sport adatto soltanto alle persone di mezza età alla ricerca di una cura dimagrante; il tennis è uno sport che può essere benissimo praticato anche dai ragazzini e generalmente all'età di 11-12 anni un ragazzo può già impugnare una racchetta ed imparare i primi rudimenti dello sport tennistico. Particolarmente in Australia i ragazzi vengono già avviati al tennis dall'età di 10 anni, e per questo fatto a 17-18 anni gli australiani presentano già dei campioni; ricordiamo a questo proposito i due famosi "gemelli di Hopman" gli australiani Lewis Head e Ken Rosewall (ora passati ambedue al professionismo) che a 18 anni erano già tra i più forti del mondo, e a soli 19 anni esordirono nel Challenge-round della Coppa Davis conquistando la vittoria per la squadra australiana contro gli Stati Uniti.



La squadra italiana di Coppa Davis; da sinistra a destra: Sergio Jacobini (riserva), Nicola Pietrangeli, Fausto Gardini e Orlando Sirola. Gli azzurri del tennis Sirola e Pietrangeli sul campo centrale "Porro Lambertenghi" di Milano. La squadra della Svezia che ha vinto quest'anno la Zona Europea della Coppa Davis; da sinistra il Capitano Mats Hasselquist, l'allenatore Brobny, Jan Erik Lundquist, la riserva Thomas Hallberg ed Ulf Schmidt.



In confronto a molte altre Nazioni lo sviluppo del tennis in Italia è ancora all'abc; ecco infatti quali sono i dati statistici relativi allo sviluppo del tennis nelle più importanti Nazioni del mondo (questi dati si intendono aggiornati al 31 dicembre 1961 e la prima cifra si riferisce al numero dei giocatori praticanti, la seconda cifra si riferisce al numero dei tesserati alla rispettiva Federazione, la terza cifra si riferisce al numero dei campi da giuoco, la quarta cifra si riferisce al numero dei Circoli tennistici esistenti:)

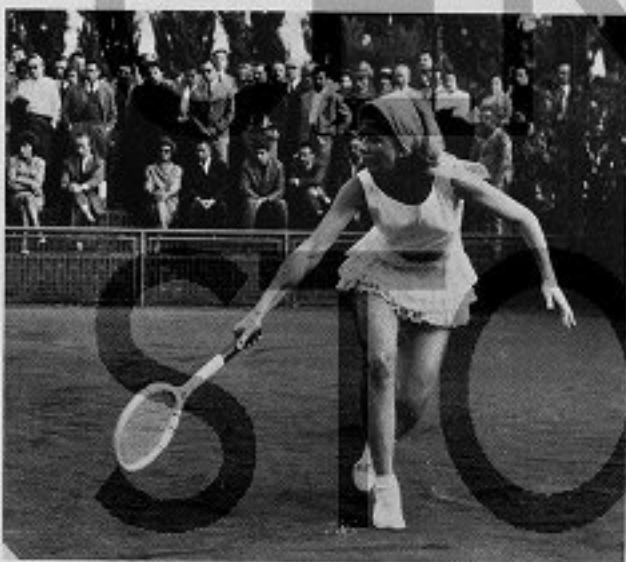
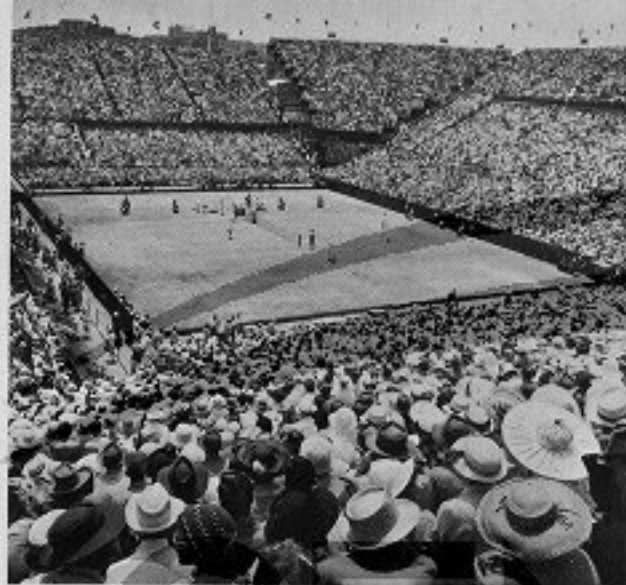
Australia: un milione e 150 mila; 412 mila; 45 mila; 11.700. *Stati Uniti:* 7 milioni e mezzo (!); 179.816; 13.188; 1860. *Gran Bretagna:* 514.000; 108.327; 14.328; 4782. *Francia:* 150.000; 79.500; 3.170; 1100. *U.R.S.S.:* 51.824; 12.217; 2.063; 5.480. *Germania:* 201.076; 42.182; 5.102; 1388. *Italia:* 28.790; 10.403; 1.189; 611.

Come si vede l'Italia è molto indietro quanto a sviluppo tennistico in confronto alle altre nazioni. Questa nostra inferiorità deve spronare le Autorità, gli Enti locali, i Comuni, le Aziende Autonome a costruire sempre nuovi campi da tennis, tenendo presente che basta un terreno di 40 metri per 20 per un campo da tennis e che la spesa non è poi eccessiva (da un milione e mezzo a due). Certamente se si considera lo scarso numero di persone che in Italia giocano a tennis, il limitato numero di campi di cui dispone la nostra Penisola (arriveremo sì e no a 2.000 campi in tutta Italia!) sono miracolosi i risultati che i nostri tennisti hanno finora ottenuto in campo agonistico. Infatti l'Italia — come si ricorderà — ha vinto per sei volte in sette anni la Zona Europea della Coppa Davis ed è arrivata due volte (nel 1960 e nel 1961) al Challenge-round della Coppa Davis. Un onore che è spettato a pochissime altre Nazioni.

E per finire ricordiamo quello che è il tennis agonistico. La prova più importante che si svolge in tutto il mondo è la Coppa Davis che porta il titolo di Campionato del Mondo di tennis a squadre, e che cominciò a disputarsi per la prima volta nel 1900.

Fino ad ora la Coppa Davis è stata disputata per 52 anni (negli anni 1915-1916-1917-1918 e negli anni 1940-1941-1942-1943-1944-1945 non venne giocata causa i conflitti mondiali) ed è stata vinta: per 19 volte dagli Stati Uniti, per 18 volte dall'Australia, per 9 volte dalla Gran Bretagna e per 6 volte dalla Francia. Poiché quasi certamente l'Australia vincerà la Coppa Davis anche quest'anno, il primato statunitense (19 vittorie in Coppa Davis) verrà così eguagliato dall'Australia. Ed a vero dire la superiorità dell'Australia in campo tennistico è da un po' di anni a questa parte così schiacciante che chissà per quanti anni ancora il possesso della famosa "insalatiera" rimarrà al tennis australiano.

Se la Coppa Davis è la più famosa delle gare tennistiche perché sono impegnate le squadre rappresentative di ben 42 Nazioni, moltissime sono anche le prove individuali di tennis che si disputano in tutto il mondo, su campi in erba,



Il campo centrale dello Stadio tennistico di Melbourne (Kooyong Stadium) che contiene il più gran numero di spettatori (25 mila) in occasione di una Finalissima di Coppa Davis. La Campionessa d'Italia Lea Pericoli in azione ai recenti campionati torinesi. Il campione d'Italia Fausto Gardini a terra dopo aver ripreso una palla a volo.



in cemento, in terra battuta e d'inverno sui campi coperti in legno ed in linoleum. Tra i Tornei più importanti ricordiamo quello di Wimbledon (nei sobborghi di Londra), di Forest Hills (nei sobborghi di New York), del Roland Garros (alla periferia di Parigi) nonché i Campionati Internazionali d'Italia che si disputano ogni anno a Roma ai primi di maggio.

Infine va ricordato che i tennisti si dividono in due grandi categorie: i dilettanti ed i professionisti. I dilettanti sono quelli che possono liberamente partecipare a tutti i Tornei, e disputare la Coppa Davis. I migliori però sono soltanto di nome "dilettanti", perché di fatto sono dei "dilettanti, marron"; nel senso che per la loro partecipazione ai Tornei ricevono dei compensi (sotto il banco naturalmente, ma lo sanno tutti) da far invidia ai professionisti. La tariffa media dei vari Laver, Emerson, Fraser, Santana, Lundquist, ecc. (per citare i nomi più famosi) è sulle 300 mila lire per Torneo (il disturbo di giocare a tennis per una settimana). Si pensi che recentemente all'australiano Red Laver — che in questo momento è senza dubbio il più forte tennista del mondo — l'organizzatore dei professionisti, Tony Trabert, ha offerto un contratto di 85 milioni di lire per due anni, perché passasse al professionismo (42 milioni all'anno!). Ebbene: Laver ha rifiutato la interessante offerta; cosa vuol dire? Evidentemente che Laver guadagna almeno altrettanto a fare il dilettante di tennis...

I professionisti a loro volta si dividono in due categorie; insegnanti e giuocatori. I primi sono quelli che stanno per ore ed ore su di un campo da tennis a insegnare il tennis ai principianti ed a guadagnarsi il pane; i secondi sono una "élite", girano tutto l'anno giocando a tennis in tutte le parti del globo ed i loro guadagni sono notevoli. I più noti tra i professionisti del tennis sono gli australiani Hoad, Rosewall, Cooper ed Anderson, gli statunitensi Gonzales, Olmedo, Trabert, Buchholz e Mackay, lo spagnolo Gimeno, il cileno Ayala, il francese Haillet, l'inglese Davies, il danese Nielsen. La loro è una vita di sacrificio, perché sono tutto l'anno in giro per il mondo, come dei "globetrotters".

I tennisti italiani più famosi in questo momento sono il Campione d'Italia Fausto Gardini, Nicola Pietrangeli ed Orlando Sirola. Essi hanno conquistato negli ultimi dieci anni i più clamorosi successi che si riassumono in sei vittorie nella Zona Europea di Coppa Davis in sette anni. Purtroppo recentemente a Baastad i tennisti "azzurri" sono stati battuti dalla Svezia e probabilmente con quel risultato si è iniziata la parabola discendente di quello che è stata la grande squadra azzurra di tennis degli ultimi dieci anni. È la legge inesorabile del tempo alla quale nessuno può resistere.

Ma il tennis italiano ha dei buoni rincalzi e ben presto Gardini, Sirola e Pietrangeli troveranno i loro successori, quelli che ne continueranno le gloriose gesta.

UMBERTO MEZZANOTTE

BELLEZZE REGNANTI



La rivista TIME ha pubblicato recentemente un articolo dedicato alle "Reigning Beauties". TIME scriveva:

«TIME esamina una nuova generazione di "Prime Signore" che danno lustro e stile alla funzione di capo di stato da Abijan a Washington».

«...La maggior parte di queste signore sanno essere profondamente democratiche nel raggiungere il successo della loro alta funzione. Ciascuna, alla sua maniera, riassume gli ideali femminili del proprio paese. Amano tutte la vita all'aria aperta, nuotano, fanno della equitazione, giocano a tennis e a golf, ecc. La pettinatura bouffant, i cappellini posati sulla nuca, i mantelli semplici e lineari, i pantaloni attillati di Jackie Kennedy sono stati adottati dalle donne di ogni paese del mondo».

Come creatore di moda mi sono sempre ispirato per il mio lavoro ad una ipotetica donna ideale, una astrazione puramente immaginaria. L'articolo di TIME ha dato forma a questa astrazione che ha preso l'immagine di alcune fra le signore più significative di questa nostra epoca.

TIME ha profondamente influenzato la mia collezione che ho dedicato alle "Bellezze Regnanti".

La linea "Bellezze Regnanti" è una linea femminile ed aristocratica, che dà un effetto longilineo alla figura, un senso di grazia e dignità.

Le gonne quasi sempre svasate arrivano leggermente sotto il ginocchio; la vita portata verso l'alto è appena delincata; i cappelli ispirati ai copri-capo balinesi completano l'effetto.

Ho usato tessuti di lana leggerissima e sollice, di nuova costruzione, tessuti che hanno caratteristiche di eleganza e di modernità particolarmente adatti a realizzare le idee di questa collezione.

L'abito bianco completato da un mantello doubleface, fotografato in questa pagina, è stato realizzato con un leggerissimo tessuto di lana che imita le reti dei pescatori.

Il tailleur prugna, pure riportato qui sopra, è di un tweed leggerissimo e spumeggiante.

EMILIO PUCCI





— Dal camion mi è caduta una cassa di chiodi, lei l'ha mica vista per caso?

AUTO

GARAGE
MODERNA
3° PIANO



— Siccome ho molto bagaglio mi sono portato anche il facchino.

1 PARLONS ENCORE DU MIRACLE

Le Directeur Commercial de la Lancia, Dr. Alfredo Della Seta, après avoir manifesté ses préoccupations pour la situation politique actuelle qui contrarie le développement économique qui a caractérisé les activités industrielles italiennes de ces dernières années, développement presque totalement dû aux initiatives privées, exprime la conviction que la Lancia, qui a su résoudre dans le moment du miracle de particuliers problèmes intérieurs, affronte avec optimisme le futur, avec la confiance que lui donnent ses usines et ses installations très modernes et sa production qui recueille chaque jour des succès toujours plus grands. On se réfère particulièrement au nouveau véhicule industriel "Esagamma" qui est présenté officiellement dans six jours.

4 RAISONS ET FONCTIONS DE L'ESAGAMMA

Le Prof. Ing. Antonio Fressia, Directeur Central Technique de la Lancia, expose dans cet article les raisons de caractère technique, constructif et économique qui ont inspiré l'élaboration du projet du nouveau véhicule industriel Lancia "Esagamma", conçu pour répondre aux différentes exigences des principaux Pays européens. Le véhicule a un moteur Diesel à 6 cylindres à injection directe, de 10,5 litres de cylindrée et la puissance de 187 CV à 2200 t/min. Boîte de vitesses mécanique à 4 vitesses normales et 4 réduites, toutes synchronisées avec commande du réducteur à pression. Frein de service à air comprimé du type Lancia "Multiplex"; sont aussi installés un frein de secours, un de stationnement et un de ralentissement. Un soin particulier a été dédié au confort de la cabine. L'"Esagamma", dans sa version normale, a l'empattement de m. 3,97, la longueur hors tout de m. 7,260 et la caisse de m. 5,00 pour 2,43. La charge utile est de 7200 Kg, la vitesse max. de 76 Km/h, la pente franchissable en pleine charge de 40%. Le poids en ordre de marche avec conducteur est de Kg. 8800. On a prévu d'autres versions avec empattement allongé, caisse prolongée, montage d'un troisième axe postérieur et de deux types de tracteurs.

10 VINCENZO LANCIA INEDIT

L'Avocat Domenico Jappelli, qui a été pour plusieurs années un des directeurs de la Lancia, recueille dans ce spécial épisode de l'histoire de la Lancia une série d'épisodes sur le caractère et la personnalité humaine de Vincenzo Lancia, racontés par ceux qui ont eu avec le fondateur de la Maison des rapports d'amitié et de collaboration. Les souvenirs de Maria Lancia sœur de Vincenzo, de Prof. Vittorio Valletta, de Rodolfo Biscaretti di Ruffa, de Pininfarina, de Gioacchino Forzano, de Salvatore Gotta et du même Domenico Jappelli ont un particulier intérêt.

18 LANCIA HI-FI.

A eu lieu à Rome le 20, 21, 22 septembre le troisième Congrès National des associés du Lancia Hi-Fi. A la manifestation, qui s'est déroulée à l'occasion de l'inauguration officielle du nouveau siège de la Filiale Lancia de Rome, un important immeuble pour l'assistance aux voitures qui développe une surface couverte d'à-peu-près 35.000 m² ont participé environ 1200 associés qui, une fois encore, ont manifesté leur fidélité à la Lancia.

22 FLAMINIA 3B

Le coupé Flaminia Pininfarina, qui prend la dénomination "3B" a été doté d'un nouveau moteur, alimenté par un carburateur spécial à trois corps qui en a augmenté la puissance de 118 CV à 125 CV à 5500 t/min, en réalisant une correspondante augmentation des performances, et en particulier l'accélération et la vitesse max. qui atteint maintenant les 180 km/h. A la voiture on a apporté aussi des améliorations mécaniques (pompe à eau et à essence, transmission renforcée, embrayage).

26 CHARME DES RUES ROMAINES

Le système de communication de l'Italie actuelle reproduit non seulement dans les noms mais aussi dans les parcours les anciennes rues ouvertes par les romains. Il fut la condition pour le développement et l'agrandissement d'une civilisation, l'art de bâtir à souligner comme le progrès d'une ville ou même d'une entière région soit la conséquence de la richesse de ses communications et comme cette règle soit encore valable, tout en se servant d'instruments vieux de 20 siècles.

28 UN AUTRE PURSANG DE LA GAMME FLAVIA: SPORT ZAGATO

Au Salon de Paris la Lancia a présenté la version définitive de la Flavia Sport carrossée par Zagato. Sur le même châssis des autres versions spéciales de la Flavia (moteur de 80 CV, empattement de 2480mm, levier commande vitesses sur plancher), le carrossier de Milan, spécialisé dans les voitures sportives, a réalisé un coupé à 2 places, à 2 particulièrement profilés, avec un grand nombre de solutions esthétiques complètement nouvelles et très soignées dans le fini.

24 MILAN COMME "COKETOWN"

Après avoir fait le parallèle avec une fameuse définition de Dickens, Egidio Stepi, auteur de cet article, analyse les changements de caractère social et économique et le progressif nivellement qui caractérisent le développement industriel d'une ville comme Milan.

36 LA LANCIA DANS LE MONDE

A la page 24: la revue Lancia aime saluer deux capables collaborateurs de la Maison, le Cav. Uff. Mario Asinardi et M. Guido Cibeasio, aujourd'hui en retraite après tant d'années de travail; une vision du Stand Lancia au Salon de Paris. Les photographies à la page 36 représentent le nouveau siège de la Concessionnaire Lancia de Vienne, Maison Denzel, le fameux journaliste suisse Rudolf Meyer, le Stand Lancia à l'Exposition du Levant de Bagde, la réunion organisée par l'Esse Circa Club de Milan et une Flavia à Bahrein.

A la page 37 le "Jolly Service", camionnette pour l'assistance aux clients, pendant un voyage à travers les Etats Unis, l'inauguration du nouveau siège de la Concessionnaire de Bolzano et S.A.I.I. Borzica di Savoia sur un coupé Flaminia.

38 LANCIA D'ORO

Le 8/9 septembre a eu lieu au Golf Club Biella "La Betula" la première édition de la "Lancia d'oro" (36 trous modal open limité à 18 de

handicap.) La manifestation a obtenu un complet succès et dans les trois catégories, la première gagnée par Giorgio Guglielmino, la deuxième par Antonio Sassi de Rogallo et celle des professionnels par M. Fiery Van Donck (Belgique) ont participé en total 116 sportifs. Le succès a persuadé les organisateurs à fixer dès maintenant la seconde édition de la "Lancia d'oro" pour le 21-22 septembre 1963.

40 LE SPORT

Parmi les nombreuses victoires gagnées dans ces derniers temps par les clients sportifs Lancia, nous tenons à signaler la première place de classe à la Trento-Bondone, Cesana-Sestriere, Trieste-Opicina, Trepani-Monte Ence, à la Coupe Galleggi, à la Capania-Ence et les victoires absolues aux Reilins du Cilento, Milano-Pianta Ala et Coppa Valtellina et en particulier, le succès de la Flaminia coupé à la "6 heures du Brands Hatch" en Angleterre. Au 14 octobre, les voitures Lancia avaient gagné en total au cours de 1962, 13 victoires absolues, 4 deuxième places, 77 victoires et 30 deuxième places de classe.

42 UN CHATEAU SANS FANTOMES

Le "Borgo Medievale" à Turin est une très fidèle reconstruction d'un typique centre de vie médiévale recueillie autour de son château. Il fut bâti en 1882 pour initiative d'un group d'artistes turinois qui prirent à modèle les particularités de nombreux véritables châteaux médiévaux du Piémont. Mais en dépit de son origine, le "Borgo Medievale" est devenu un point caractéristique de Turin qui nous ramène dans une atmosphère tranquille et recueillie d'une époque passée. Aujourd'hui le "Borgo" est habité par des artisans qui travaillent le fer, le bois, la faïence et d'autres formes d'artisanat qui complètent la sensation d'une existence presque en dehors du temps.

48 CONCOURS D'ELEGANCE

La Lancia a toujours participé à tous les Concours d'Elegance pour voitures, et les résultats obtenus au cours de 1962 sont particulièrement flatteurs: ils peuvent être résumés en 14 prix spéciaux, de mérite et d'honneur, 15 premières places, 5 deuxième places et 1 troisième place.

50 TENNIS SPORT DE TOUS LES AGES

Le directeur de la revue "Tennis Italiano", Umberto Mezzanotte, examine l'activité tennistique sous l'aspect d'un simple exercice physique et sous le profil agonistique. Il expose la situation du tennis en Italie, qui a un développement très limité à l'égard d'autres Pays mais qui en tout cas a donné, dans ces dernières années, des champions fameux et a obtenu des résultats très flatteurs dans la plus célèbre et importante compétition tennistique du monde: la Coupe Davis.

54 BEAUTES REGNANTES

Le fameux couturier Emilio Pucci a inspiré sa propre mode aux beautés régnantes, c'est à dire aux femmes de Chefs d'Etat. En est résultée une ligne féminine aristocratique qui donne un sens de grâce et de dignité.

1 ONCE AGAIN WE SPEAK OF THE MIRACLE

After expressing concern about the present political situation hindering the economic development that has characterized Italian industrial activity in latter years — development almost entirely due to private enterprise, Lancia's Commercial Manager, Dr. Alfredo Dele Seta expressed the firm belief that Lancia, which has been able to resolve particular private problems right in the very moment of the "miracle", faces the future with optimism, with strength through modern plant and with full production which always ensures greater success. He is referring particularly to the new heavy-duty vehicle "ESAGAMMA" that has recently been produced.

2 THE WHY'S AND WHEREOF'S OF 'ESAGAMMA'

In this item, Prof. Antonio Fossà, Central Technical Director of LANCIA, shows the technical, constructional and economic considerations that have gone into the design of the new Lancia industrial motor vehicle, the ESAGAMMA, conceived in answer to the various requirements of the principal European Countries.

The vehicle has a 6-cylinder Diesel engine, with direct injection, of 10.9 litres cylinder swept volume, and a power of 187 HP at 2200 rpm; a 4-speed normal-running gearbox and a 4-speed low ratio gearbox, all synchromesh and pressure-control of the low-ratio gears; compressed air service brakes of type LANCIA "Multiplex"; and brake systems for emergency, parking and slowing down.

Particular attention has been given to cabin comfort. The "Esagamma" in its normal version, has wheelbase of 4.40 m., overall length 7.26 m., and box-body area 4.91 m. x 2.345 m., with carrying capacity of 7,200 kg.; maximum speed 78 km/h., capable of climbing a gradient of 32% with full load. The kerb weight with driver is 6,800 kg.

Besides this there are other versions with shorter wheelbase, longer body, third rear axle mounting, or tractor.

3 THE 'UNKNOWN'S' VINCENZO LANCIA

Lawyer Domenico Jappelli, who was for many years one of the directors of Lancia, has collected in this special chapter of Lancia history, a series of episodes illustrating the character and human personality of VINCENZO LANCIA, told by one who was a friend and colleague of the Founder of the Firm. There are among others reminiscences of Maria Lancia - Vincenzo's sister - of Prof. Vittorio Valletta, of Rodolfo Biscarotti di Ruffa, of Pininfarina, of Gioacchino Forzano, of Salvatore Gotta and of Domenico Jappelli himself.

18 LANCIA H.I.F.I.

The 3rd National Meeting of the LANCIA H.I.F.I. Members was held in Rome on 20, 21, 22 September. At the meeting, which took place jointly with the official opening of Lancia's new Rome Centre, an important motor servicing plant developing a covered area of about 405,000 sq. feet, there were about 1200 persons present who once again showed their abiding faith in the Firm.

23 FLAMINIA 3B

The Flaminia Pininfarina coupé - the 3B - is now equipped with a new engine having a special 3-bodies carburettor, which has increased the power from 118 HP to 125 HP at 5,600 rpm., giving a corresponding increase in performance - particularly in acceleration and maximum speed, now about 180 km/h. Other mechanical improvements have been made in the car (to the water-pump, petrol-feed-pump, clutch, and a strengthened transmission).

25 THE SPELL OF ROMAN WAYS

Italy's road system follows in names and in tracks the ancient ways opened by the Romans. It was the prerequisite for expansion and maintenance of a civilization.

The article particularly sets in relief how the progress of cities and of whole regions is due to their wealth of communications and how this principle is still valid, even today awaiting itself of the ways and means of 20 centuries ago.

33 ANOTHER THOROUGHbred OF THE FLAVIA RANGE: SPORT ZAGATO

The definitive model of the Flavia Sport with Zagato body was introduced at the Paris Show. On the same chassis as other special models of the Flavia (90 HP engine; wheelbase 2480 mm.; gear control lever), the Milan car body firm, specialists in sports cars, have built a 2-seater coupé with aerodynamic lines, beautifully shaped, with a wealth of completely new aesthetic discoveries and with careful attention to interior finish.

34 MILAN LIKE COKETOWN

After having drawn the parallel with a famous passage in Dickens, Egidio Sterpa, author of this article, analyses the social and economic changes and the progressive levelling that characterize the industrial development of a city like Milan.

35 LANCIA THROUGHOUT THE WORLD

The review's tribute to two of the Firm's valiant colleagues: Cav. Uff. Mario Asinardi and Guido Gibrano, now retired on pension; and a view of the Lancia Stand at the recent Paris Show. The photographs on page 36 show the Denzel Co's new Lancia Agency Centre in Vienna; the well-known Swiss journalist Rudolf Mayer; the Lancia Stand at the Levant Fair at Bari; the meeting organized by the ESA, Sipa Lancia-Club of Milan; and a Flavia at Bahrain. On page 37 the "Jolly Service" service van on a journey across the U.S.; the opening of the new Sales Centre at Bolzano; and H.R.H. Prince Beatrix of Savoy in a Flaminia Coupé.

38 LANCIA D'ORO MEDAL TOURNAMENT

The 1st tournament for the Lancia d'Oro Medal (36 holes, open, qualifying handicap 18) was held on September 8th and 9th at the Biella Golf Club "Le Betulle". The tournament was a resounding success and in the three classes, the 1st won by Giorgio

Guglielmo, the 2nd by Antonio Sema of Repallo, and the 3rd by Belgian Professional Flori Van Daele, there were in all 118 competitors. Its success has decided the organizers to announce already the 2nd tournament for the Lancia d'Oro Medal, to take place on September 21st, 22nd 1983.

40 SPORT

From among LANCIA Sportmen's many recent achievements we note wins in their classes at Trento-Bondone, Cesana-Sestriere, Trieste-Oplona, Trapani-Monte Erice, the Gallenga Cup, Catania-Sora and clear victories in the Cilento and Milano-Punta Ala rallies and the Valtellina Cup, and in particular the success of the Flaminia Coupé in the "8 hoursat Blende Hatch" in England.

In all, up to 14 October, Lancia cars have gained 13 clear firsts, 4 clear seconds, 77 wins and 30 seconds in their classes during 1982.

42 A CASTLE WITHOUT A GHOST

Turin's Medieval Village is a faithful reconstruction of a typical feudal centre of life revolving around the Castle. It was built in 1882 through the initiative of a group of Turinese artists and men of letter, who took as models many authentic medieval castles in various localities in Piedmont.

But notwithstanding its artificiality, the Medieval Village has become a characteristic corner of Turin, which succeeds in transporting one into the quiet atmosphere and recollection of a remote age. To-day the Village is inhabited by craftsmen, carrying on their skills in iron, wood, printing, pottery and weaving, who complete the sensation of a timeless existence.

48 CONCOURS D'ELEGANCE

Lancia has always taken part in all the Concours d'Elegance for motor cars. 1982 results are particularly gratifying:

- 14 Special merit and honour awards
- 15 first prizes
- 5 second prizes
- 1 third prize.

50 TENNIS: THE ALL YEAR ROUND SPORT

The Editor of the Review "Tennis Italiano", Umberto Mezzanotte, examines tennis activity as simple physical exercise and as athletic. He sets out the position of tennis in Italy, which has a very restricted development when compared with other Countries, but which has, however, been able to compete in recent years in famous tournaments and to obtain very gratifying results in the most celebrated and important world tennis tournament: the Davis Cup.

54 'REIGNING BEAUTIES'

Emilio Pucci, the well-known couturier, has drawn inspiration for his own fashion from the "Reigning Beauties", that is, from the wives of Heads of States, securing a feminine and aristocratic line that gives a feeling of grace and dignity.

1 NOCHMAL DAS WIRTSCHAFTSWUNDER

Dr. Alfredo Della Seta, Verkaufsleiter bei Lancia, weist auf die Befürchtungen hin, die gegenwärtige politische Lage könne auf die Entwicklung der italienischen Industrie hemmend einwirken. Das oft besprochene Wirtschaftswunder, zu dessen Verwirklichung in den letzten Jahren die Privatinitiative wesentlich und grundsätzlich beigetragen hat, gestalte jedoch Lancia, auf Grund der gerade in diesen Entwicklungsjahren erreichten Lösung interner Probleme, der inzwischen modernisierten Werksanlagen und der wachsenden Erfolge der eigenen Produktion, vertrauensvoll in die Zukunft zu blicken. In diesem Zusammenhang wird besonders auf das neue LKW Esagamma, das in diesen Tagen vorgestellt wird, Bezug genommen.

4 ZWECKBESTIMMENDE ELEMENTE AM NEUEN LKW "ESAGAMMA"

Prof. Ing. A. Fressi, Technischer Zentral-Direktor bei Lancia, legt die technischen, konstruktiven und wirtschaftlichen Voraussetzungen dar, welche die Entwicklung des neuen Nutzfahrzeugs Lancia Esagamma zugrundegelegt wurden, um es den unterschiedlichen Erfordernissen der wichtigsten Länder Europas anzupassen.

Das Fahrzeug ist mit einem Diesel-Sechszylinder-Direkteinspritzer ausgerüstet, der 187 PS bei 2200 U/min leistet. Das mechanische Vollsynchronegetriebe verfügt über 4 Normal- und 4 Reduktionsgänge; die Schaltung erfolgt über ein Vorwärtsgeläube, Druckluft-Betriebsbremsen vom Typ Lancia "Multiplex", Notbremse, Feststellbremse und Verzögerungsbremse.

Besondere Sorgfalt ist dem Komfort des Fahrerhauses gewandt. Daten der Normalausführung: Radstand 4,40 m, Gesamtlänge 7,26 m, Pritsche 4,91 x 2,345 m, Nutzlast 7200 kg, Höchstgeschwindigkeit 76 km/h, Steigefähigkeit bei Vollastbetrieb 40%, Gewicht des fahrbereiten Lastwagens mit dem Fahrer 6800 kg.

Verschiedene Varianten u.a. mit verkürztem Radstand, verlängerter Pritsche, dritter Achse, bzw. als Schlepperausführung sind vorgesehen.

10 AUS DEM VERBORGENEN LEBEN VINCENZO LANCIA'S

Dr. Domenico Jappelli, der jahrelang als Geschäftsführer bei Lancia tätig gewesen ist, sammelt in diesem besonderen Kapitel der Geschichte unseres Hauses eine Reihe von Episoden aus dem verborgenen Leben Vincenzo Lancia's, welche dessen Gestalt und Persönlichkeit treffend schildern. Es handelt sich um Erinnerungen von Freunden und Mitarbeitern des Begründers unseres Hauses, u.a. von seiner Schwester Maria Lancia, Prof. Vittorio Valterio, Rodolfo Bisceglia di Ruffia, Pina Fanna, Gioacchino Forzano, Salvatore Gotta und vom Verfasser des Artikels selbst.

18 LANCIA HI.FI.

Vom 20. bis 22. September d.J. fand in Rom das 3. Nationale Treffen der Lancia HI.FI. Mitglieder statt. Das Treffen gestaltete sich zu einer begeisterten Freizeitsportveranstaltung, die ca. 1200 Teilnehmer zu Gunsten unseres Hauses, Zugleich wurde das neu errichtete Betriebs- und Bürogebäude der Lancia-Finale in Rom mit einer bedeckten Fläche von 35.000 qm. eingeweiht.

22 FLAMINIA 3 B

Das Coupé Flaminia Pininfarina mit der Bezeichnung "3 B" ist nun mit einem neuen Motor ausgerüstet, der von einem dreifachen Vergaser mit Kraftstoff versorgt wird. Hierdurch wird die Motorleistung von 118 PS auf 125 PS bei 5600 U/min gesteigert, was wiederum eine Erhöhung der Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit, letztere auf ca. 180 km/h, zur Folge hat. Weitere mechanische Verbesserungen betreffen die Wasserpumpe, die Benzinpumpe, die Verstärkung der Übertragungsorgane und die Kupplung.

25 ZAUBER DER ALTROMISCHEN STRASSEN

Das heutige Strassensystem Italiens hält sich nicht nur an die Namen, sondern auch an den Lauf der altromischen Straßen, welche wesentlich zur Erhaltung, bzw. Weiterentwicklung einer Jahrtausende alten Kultur beigetragen haben. Es wird hier hervorgehoben, wie Fortschritt und Wohlstand vieler Städte, ja ganzer Regionen durch ein reich entwickeltes Verkehrsnetz bedingt sind, wobei letzteres seinen Ursprung den vor 20 Jahrhunderten gebauenen römischen Straßen verdankt.

33 EINE WEITERE NEUHEIT AUS DER FLAVIA-REIHE: SPORT ZAGATO

Auf dem Pariser Autosalon wurde die definitive Version der Flavia Sport Zagato vorgestellt. Auf dem alten anderen Flavia-Versionen gemeinsamen Fahrgestell (mit Motor zu 90 PS, Radstand 2480 mm, Knappschaltung) hat Zagato ein ausgesprochenes Sportcoupé mit 2 + 2 Sitzplätzen aufgebaut, das sich durch einheitliches Stromlinienprofil, neuartige ästhetische Lösungen und akkurate Endfertigung auszeichnet.

34 MAILAND WIE COKETOWN

Egido Sterpa, der Verfasser dieses Artikels, zieht eine berühmte Parallelstelle von Dickens zum Vergleich heran und erörtert die sozialen und wirtschaftlichen Umwälzungen, bzw. die progressive Nivelierung, welche die industrielle Entwicklung einer modernen Großstadt wie Mailand erfahren hat.

36 LANCIA IN DER WELT

Unsere Bilder - Auf Seite 24: Cav. Uff. Mario Asinari und Herr Guido Cibrario, welche nach langjähriger Tätigkeit bei Lancia aus Altersgründen in den Ruhestand getreten sind. - Lancia-Stand am kürzlichen Pariser Salon. Auf Seite 36: Neue Ausstellungen der österreichischen Lancia-Vertriebsfirma Fa. W. Derzel in Wien. - Der bekannte Schweizer Journalist Rudolf Meyer. - Lancia-Stand auf der Messe von Bari. - Mitgliederversammlung beim Ess. Sica Lancia Club in Mailand. - Lancia Flavia in Bahrain (Arabien). Auf Seite 37: "Jolly Service", Lancia Werkstattwagen im Einsatz zu Kundendienstzwecken in USA. - Eröffnung der neuen Betriebsräume der Lancia-Vertrieb in Bozen. - Ihre K.Hoheit Beatrice von Savoyen auf Flaminia Coupé.

38 LANCIA D'ORO

Am 8. u. 9. September d.J. fand beim Golf Club Biella "La Bette" die 1. Ausgabe der "Lancia d'oro" statt.

Diese Golf-Veranstaltung hatte vollen Erfolg: sie wurde von 118 Teilnehmern besucht, wobei in der 1. Kategorie Giorgio Guglielmoni Sieger wurde, in der 2. Kategorie Antonio Sema aus Rapallo und in der Kategorie der Berufsspieler der Belgier Floy Van Donck. Der unerwartete Erfolg bewog die Veranstalter schon jetzt die 2. Ausgabe der "Lancia d'oro" auf den 21. u. 22. September 1963 festzulegen.

40 SPORT

Unter den zahlreichen in der letzten Zeit von Sportfahrern auf Lancia errungenen Erfolgen erwähnen wir die Klassensiege bei den Rennen Trento - Bondona, Casana - Sestriere, Trieste - Opicina, Triest - Monte Erbe, Pokal Galland, Cronia - Etna und die absoluten Siege bei den Rallyes von Cilesto, Milano - Ponte Ala und Pokal Vercellina. Ganz besonders ist der Erfolg des Coupé Flaminia am "Sechshundertrennen von Boland Hatch" (England) hervorzuheben.

Bis 14. Oktober haben Lancia-Fahrer im laufenden Jahr nicht weniger als 13 absolute Siege, 4 absolute zweite Plätze, 77 Klassensiege und 30 zweite Klassenplätze erringt.

42 EINE BURG OHNE GESPENSTER

Das "Borgo Mediceo" in Tunn ist eine getreue Nachbildung der typischen mittelalterlichen Siedlung um die im Mittelpunkt gelegene Burg. Es wurde 1882 auf Veranlassung einiger Schriftsteller und Künstler aus Tunn gebaut, wobei die zahlreichen piemontesischen Burgen und Schlösser als Vorbilder dienten.

Obwohl es sich also um eine Nachahmung handelt, ist das Borgo Mediceo zu einem typischen Eigenmerkmal Tunn geworden, wo zuweilen ein stilles, gesammeltes Leben und Treiben aus alten Zeiten herrscht: im Borgo haben sich Handwerker, wie Eisenmeister, Holzschneider, Töpfer, Weber, usw. niedergelassen, wodurch dieses außerordentliche Bild noch eindrucksvoller gestaltet wird.

48 ELEGANZ-WETTBEWERBE

Lancia hat immer mit Vorliebe an Eleganz-Wettbewerben für Personenwagen teilgenommen. Auch die während des laufenden Jahres reichlich erzielten Erfolge waren überaus erfreulich: 14 Verdienst- und Ehrenpreise, 15 erste Preise, 5 zweite Preise und 1 erster Preis.

50 TENNIS: EIN SPORT FÜR ALLE LEBENSALTER

Umberto Mezzanotte, Leiter der Zeitschrift "Tennis Italiano", behandelt hier das Tennisspiel unter dem zentralen Gesichtspunkt der körperlichen Übung und des sportlichen Wettbewerbs. Anschließend stellt der Verfasser fest, daß das Tennisspiel in Italien weniger betrieben wird als in anderen Ländern: doch sind in letzter Zeit auch aus Italien hervorragende Spieler hervorgegangen, die sogar im berühmtesten Tennisturnier, dem Davis-Pokal, die schönsten Erfolge erzielen konnten.

54 FIRST LADIES ALS MODESCHÖNHEITEN

Der Modeschneider Emilio Pucci hat seine Modeschöpfungen an den First Ladies bzw. den Ehefrauen der Staatsoberhäupter inspiriert und hier bei einer weiblich vornehme Linie voller Anmut und Würde geschaffen.

**CENTRO
STORICO
FIAT**

CENTRO
STORICO
FIAT

FLAVIA COUPE'

