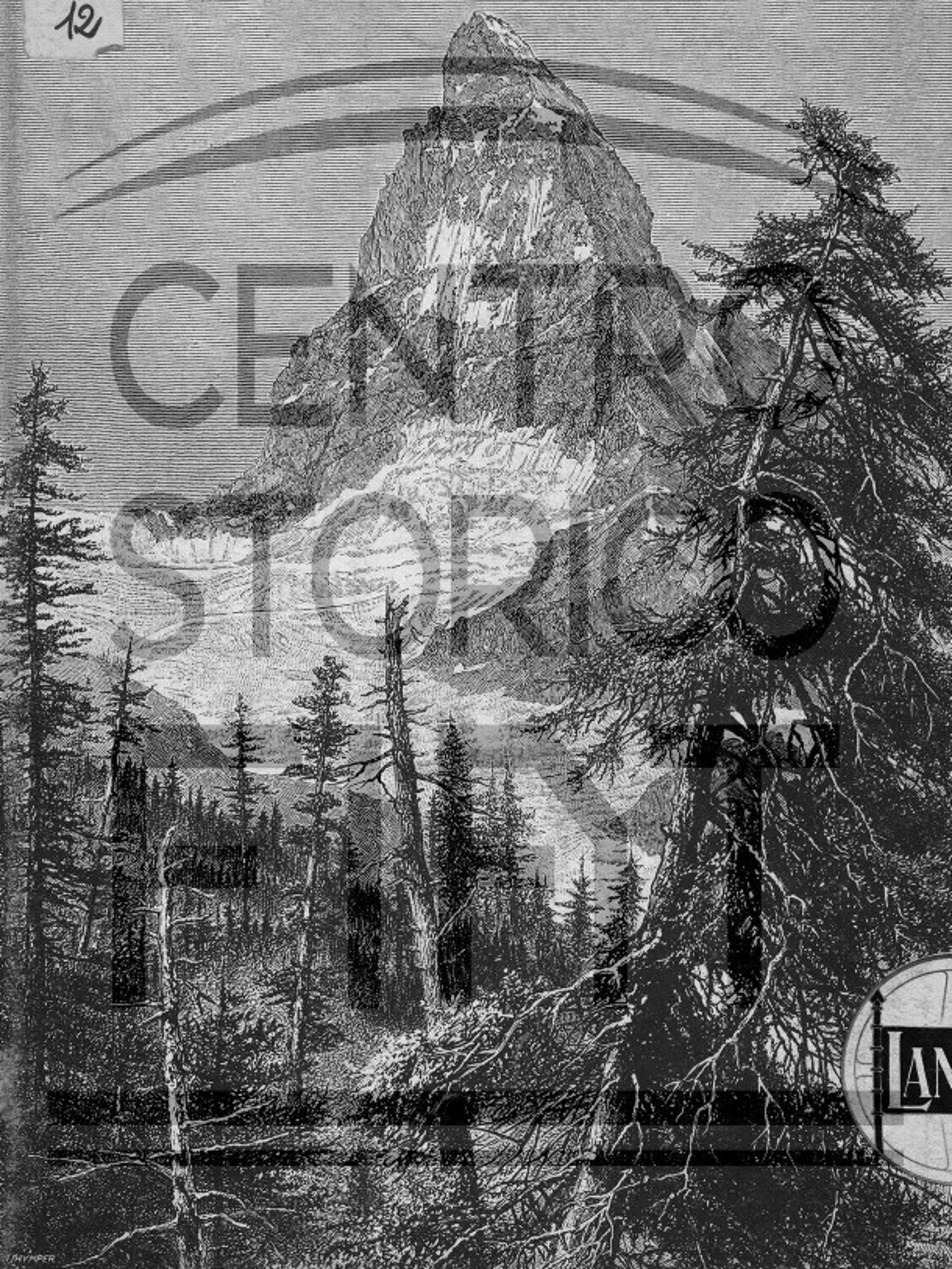




# LANCIA

AUTUNNO-INVERNO 1963 **n. 12**

PERIODICO DI INFORMAZIONE

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

DISTRIBUZIONE IN OMAGGIO  
Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

## Sommario

- **Nino Nutrizio**  
Civiltà del benessere
- **La Flaminia presidenziale**
- **Ferruccio Bernabò**  
Storia della Lancia: l'Aurelia
- **Flavia 1.8 e Flaminia 2.8**
- **Aldo Farinelli**  
Colori per i giovani
- **Superjelly, Esodelta B, Esagamma**
- **Carlo Casalegna**  
Gran Bretagna 1963
- **Madonna della strada**
- **Marziano Bernardi**  
Torino e il Barocco
- **Carlo Mariani**  
Un mestiere faticoso
- **La Lancia nel mondo**
- **Vittorio Mazzonis**  
Giuseppe Verdi
- **La Lancia d'oro**
- **Emilio Pucci**  
Fantasiosa

Responsabile: SANDRO FIORIO

Realizzato da

SERVIZIO STAMPA LANCIA

Direzione e segreteria:

RIVISTA LANCIA - TORINO

Via Vincenzo Lancia 27 - tel. 33.31

Impaginazione e stampa a cura di  
ORGANIZZAZIONE SANGUINETI

Pubblicità e Stampa Torino

CENTRO  
STORICO  
FIAT

Finito di stampare il 30-11-1963 presso le  
Industrie Grafiche C. Zeppegno - Torino

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

**In questo numero:**

In copertina: Il Monte Cervino, incisione di Edward Whymper; quadro del pittore Guido Jannon (4); disegni di Giorgio Cavallo (44, 45, 46, 47, 60); fotografie di: Acme Newspictures Int. - Los Angeles (49); M. Bernardi - Torino (39, 42, 43); Comitato della Mostra del Barocco - Torino (38, 40, 41); Fan Man Long - Singapore (58); Foto Europa - Belluno (58); Foto Ficarelli - Bari (48); Foto Trani - Ancona (58); G. Garabelli (59); H. G. Gollner - Francoforte (48); P. Guyaux - Bruxelles (59); R. P. Hymers - Londra (27); Organizzazione Sangulneri - Torino (16, 20, 21, 23, 32, 33); Pininfarina - Torino (9); Publifoto - Torino (3); E. Pucci - Firenze (56, 57); South China Morning Post (58); B. Spahn - Francoforte (48); Zeppegno - Torino (26, 27, 29, 30, 31, 32, 35).

E' vietata riprodurre articoli, disegni e fotografie senza citarne la provenienza.

*La diffusione dell'automobile è il segno caratteristico fondamentale della moderna civiltà del benessere. L'automobile sta al benessere come la buona cera di un individuo sta alla sua salute.*

*Se vi recate in un paese straniero di cui non conoscete la lingua e non avete amici ai quali rivolgervi e non vi siete muniti di qualche dato informativo preciso, guardatevi in giro e giudicate: se vedrete le strade piene di automobili, è segno che quel paese gode di un diffuso benessere; se invece sulle strade i ragazzini giocano al pallone o sulle autostrade i contadini stendono il grano perché asciughi e maturi, quel paese, qualunque sia la sua estensione e la sua potenza militare, vivrà in condizioni di disagio e di ristrettezza.*

*L'Italia ha oggi una circolazione automobilistica quasi dieci volte superiore a quella del 1938, anno citato dalle statistiche come base di valutazione e di riferimento per buone condizioni di vita. Allora esisteva da noi un autoveicolo ogni 116 abitanti; nel 1962 ne possedevamo uno ogni 14,4 abitanti e alla fine del 1963 staremo sicuramente ancora meglio. L'automobile, che prima della seconda guerra mondiale era ancora un privilegio riservato a poche persone e in particolare ai ceti abbienti, è diventato mezzo di lavoro e di trasporto per le grandi masse. Praticamente si può considerare che almeno un quarto della popolazione italiana è oggi in grado di viaggiare in automobile.*

*Questa è una delle incontestabili vittorie di quel sistema economico-sociale che è stato definito neo-capitalismo, cioè un capitalismo dinamico e moderno, che cerca in ogni modo di allargare e aumentare il benessere di tutti.*

*L'incremento massiccio si è verificato negli anni della congiuntura favorevole, nel triennio del cosiddetto miracolo economico: si è passati dai due milioni di veicoli circolanti nel 1959 ai tre milioni e mezzo del 1962.*

*L'industria ha favorito e in un certo senso sollecitato questo sensazionale incremento. Essa non si è fatta cogliere impreparata dalla accresciuta domanda del settore: aveva predisposto modelli, impianti, catene di lavorazione, organizzazione commerciale di vendita. Se un acuto disagio viene sentito dagli automobilisti, esso va ricercato nella esosa tassazione fiscale sul carburante e nella insufficienza delle strade che, pur ampliate e rettifiche, restano sempre inadeguate al vertiginoso moltiplicarsi del traffico.*

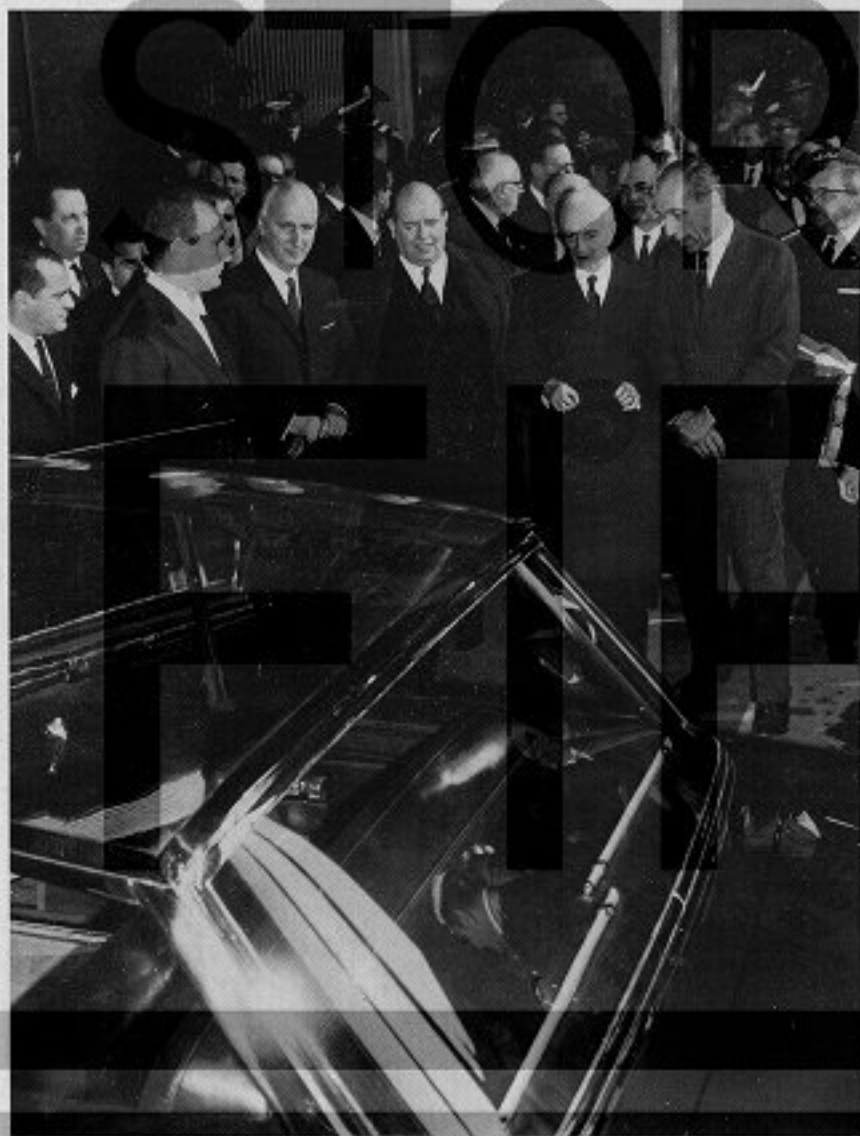
*La produzione automobilistica del 1963 supererà il milione di unità. Stime molto attendibili calcolano il numero degli autoveicoli, che entro il 31 dicembre saranno usciti dalle nostre fabbriche, in 1.200.000 unità, cioè centomila al mese, più di quattromila per ogni giornata lavorativa. È un flusso notevolissimo, di importanza mondiale, superato soltanto dagli Stati Uniti, dalla Germania Occidentale, dall'Inghilterra e, di poco, dalla Francia e dal Giappone. Se si considera il ritmo di incremento produttivo degli ultimi dieci anni, siamo addirittura il secondo paese del mondo, il solo Giappone essendo riuscito a fare di più.*

*Le prospettive, però, non sono del tutto rosee e tranquille. Abbiamo accennato alla produzione che è aumentata, rispetto al 1962, del 26% circa; le immatricolazioni sono anch'esse aumentate in ragione del 50%, passando da 703.000 a 1.050.000. Ma vi sono altri due indici che non inducono all'ottimismo e costituiscono motivo di seria preoccupazione: mentre le esportazioni sono rimaste sostanzialmente ferme, da un anno all'altro, intorno alle 315-320 mila unità, le importazioni sono passate nel giro di dodici mesi da 101 mila a 210, con un aumento di oltre il 100 per cento.*

*Da che cosa dipende questo improvviso e in parte non previsto orientamento dell'utente italiano verso la produzione straniera? Da una serie di fattori che si possono riassumere in effettiva entrata in vigore delle norme sul Mercato comune europeo; prezzi inferiori ai nostri; interesse verso i più popolari modelli tedeschi, francesi e americani, assai intensamente reclamizzati presso il nostro pubblico. I recenti aumenti di talune materie prime, ma soprattutto il maggior peso rappresentato dal costo della mano d'opera, hanno imposto alle nostre fabbriche un ritocco dei prezzi; le case straniere hanno invece quasi sempre potuto resistere sulle posizioni precedenti e così si è creato uno squilibrio a nostro danno che minaccia di incedere sfavorevolmente su una delle industrie-pilota del nostro Paese. Le incerte vicende politiche degli ultimi mesi e l'indebolimento del potere di acquisto della nostra moneta potrebbero creare una battuta di arresto alla magnifica ascesa del settore. Sarebbe un peccato e un gravissimo errore, perché l'automobile non rappresenta più da molti anni — come ancora taluni uomini politici si ostinano a credere — un bene di lusso o voluttuario o non di prima necessità: in effetti essa è diventata una vera e propria esigenza di lavoro e di vita dell'uomo moderno, al quale consente di essere autonomo, testimoniando cumulativamente lo stadio del suo progresso civile e del suo benessere materiale.*

*Un esempio fra tutti ci sembra a questo proposito significativo. Le vicende della seconda guerra mondiale hanno diviso la Germania in due zone appartenenti a due mondi politici ed economici separati, diversi e contrapposti. Ebbene: nella Germania Orientale (comunista) circolavano lo scorso anno 170 mila automobili, pari a una vettura ogni 101 persone; nella Germania Occidentale (libera) le automobili circolanti erano 6.292.251 (sei milioni 292 mila 251) cioè una vettura ogni 9 abitanti. In diciotto anni, partendo entrambi praticamente da zero, hanno percorso due tratti di strada talmente diversi da essere inconfondibili fra loro. Questo dovrebbe bastare per giudicare, una volta per sempre, quale sia la scelta giusta per garantire a tutti la democrazia, la libertà, il benessere. Anche e soprattutto alle forze lavoratrici.*

# LA FLAMINIA PRESIDENZIALE



**Il Presidente della Repubblica Antonio Segni, in occasione della Sua visita a Torino per inaugurare il 45° Salone Internazionale dell'Automobile, si è servito della Flaminia Presidenziale carrozzata da Pininfarina nella nuova versione con tetto completamente trasparente. Nella foto a lato, Segni tra il ministro Togni ed il dott. Rodolfo Biscaretti, Presidente del Salone di Torino.**



## STORIA DELLA LANCIA

# L'AURELIA

FERRUCCIO BERNABÒ

La storia della Lancia arriva con questo capitolo agli anni dell'Aurelia: un modello di gran classe con il quale la fabbrica iniziò — prima nel mondo — la produzione di un motore sei cilindri a V. Chiamata a sostituire la gloriosa Aprilia, l'Aurelia, nata nel 1950, conobbe un vivo successo commerciale e si coprì di onore anche nelle competizioni sportive, raggiungendo risultati che ebbero dell'incredibile, come vedremo in una successiva puntata.

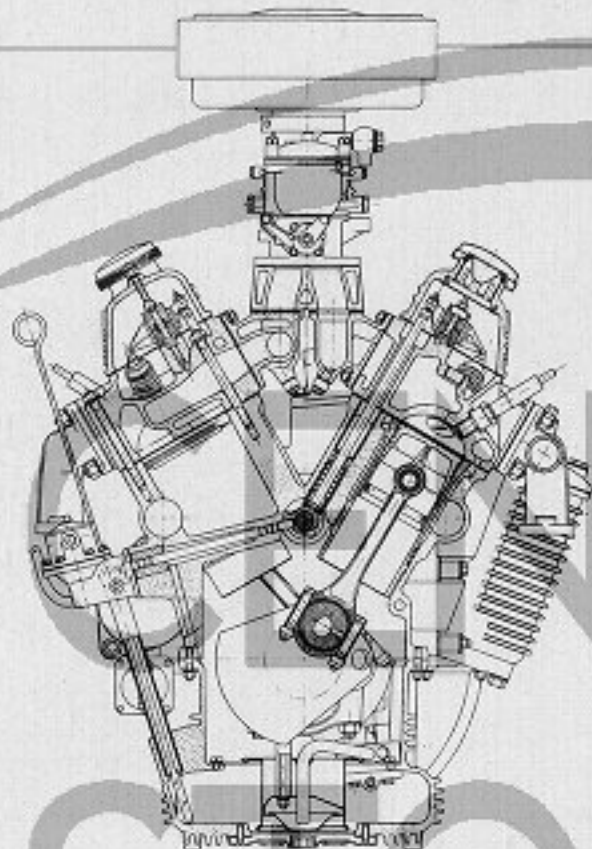


Quattro versioni dell'Aurelia:  
la berlina "B 10", prima edizione  
di questa classica sei cilindri;  
la "B 12" del 1954; lo spider "B 24"  
e il glorioso coupé Gran Turismo "B 20"  
apparso nel 1951.

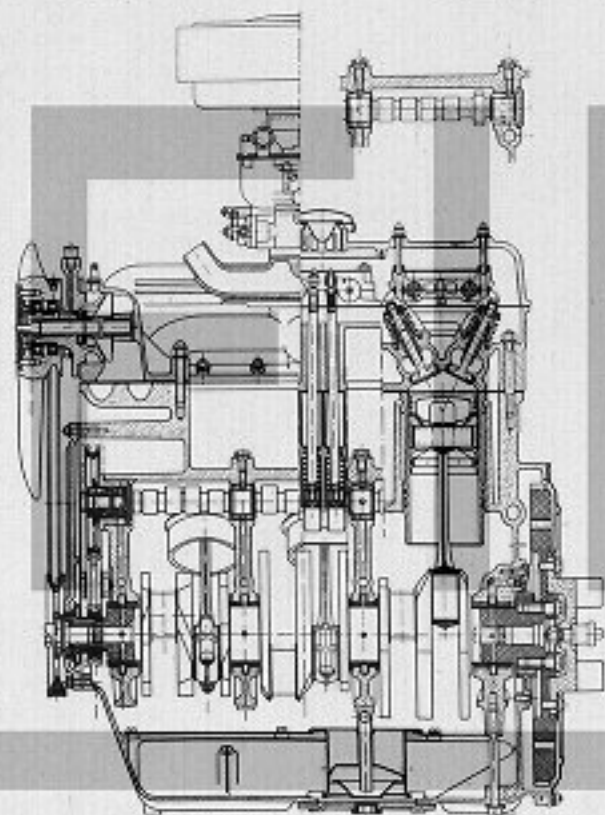


L'epoca gloriosa dell'Aprilia durò 14 anni. Nel secondo dopoguerra, questa vettura di concezione tecnica rivoluzionaria (per non dire perfino spregiudicata) aveva ancora rappresentato il *non plus ultra* della modernità e della raffinatezza, in sé stessa e per i suoi possessori, insuperabile sulla strada per brillantezza di prestazioni, imbattibile nelle gare sportive della classe 1500. Tuttavia, superate le prime necessità di "ripopolamento" dello scarno parco automobilistico nazionale che aveva per qualche anno impegnato le energie di tutte le fabbriche, il lento ma sicuro ristabilimento della normalità in campo economico schiudeva nuove necessità e nuove ambizioni. In altri termini, riprendevano i classici fermenti di stimolo al progresso.

L'Aprilia, ripetiamo, possedeva qualità d'eccezione, ma erano soprattutto qualità meccaniche e dinamiche. Nata nel 1936, anche nella sua impostazione estetica era rimasta praticamente immutata al momento della ripresa produttiva post-bellica; e cominciava a sentire il peso degli anni in certe sue caratteristiche: l'abitabilità interna non eccezionale, il modesto spazio portabagagli, la linea sempre piacevole ma forse superata. Era



Sezioni trasversale e longitudinale del motore Aurelia con i sei cilindri disposti a V di 60 gradi: è stato il primo motore a sei cilindri di questa impostazione realizzato nel mondo. Venne cominciato a studiare negli uffici tecnici della Lancia verso la fine dell'anno 1913.



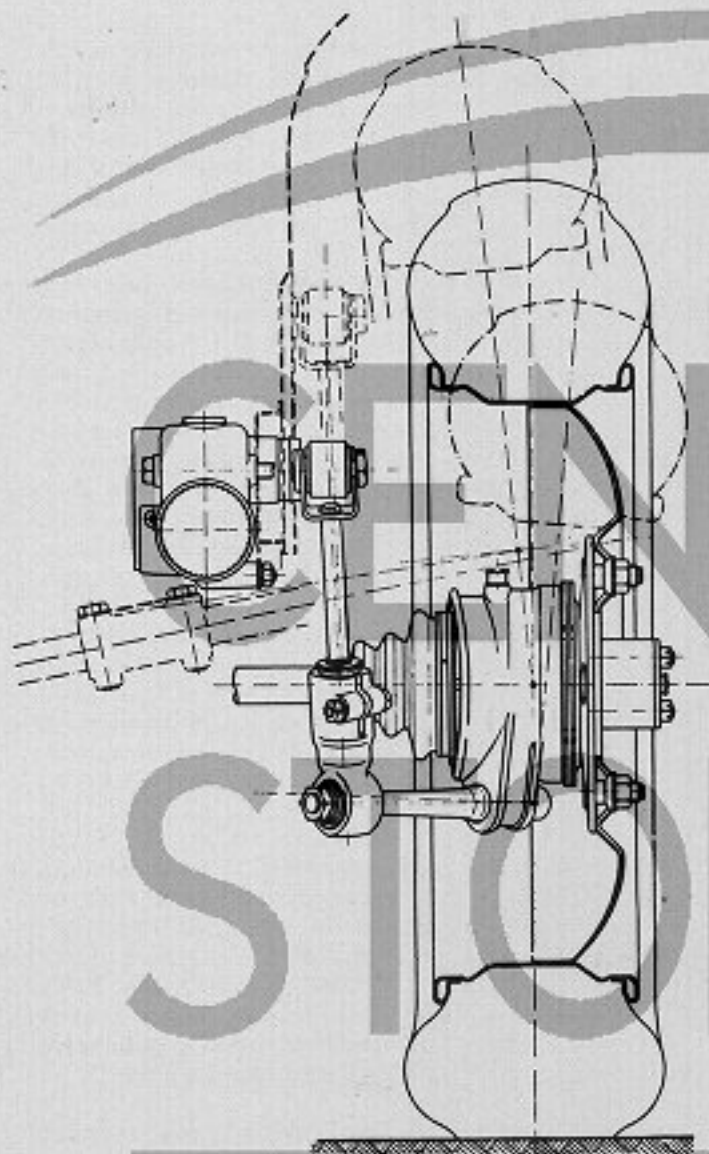
insomma pian piano diventata una vettura perfino troppo scarna, quasi sportiva sul piano del comfort. Ma quanto difficile sostituirla!

L'idea di realizzare un nuovo modello che prendesse il posto dell'Aprilia doveva maturare alla Lancia a poco a poco, e la genesi di quest'idea risale a molti anni prima che la decisione fosse presa, in tempi, anzi, nei quali a tutto si pensava meno che alle automobili da passeggio: nel novembre del 1913. In quei mesi incandescenti, la Lancia aveva riportato a Torino le Direzioni tecnica ed esperienze che da un anno erano state decentrate nei locali della Filiale di Padova; ne era a capo l'ingegnere Giuseppe Vaccarino, mentre Vittorio Jano dirigeva il reparto esperienze. L'ing. Francesco De Virgilio, giovane tecnico della Lancia, capo del servizio studi speciali e brevetti, ebbe alla fine del '13 l'idea (che in principio era una semplice esercitazione, forse fine a se stessa) di studiare l'impostazione di un motore a sei cilindri disposti a V, problema che già Vincenzo Lancia aveva per un certo tempo accarezzato di affrontare. Impostato e sviluppato lo studio, l'ing. De Virgilio arrivò alla conclusione che, per ottenere una buona equilibratura delle forze alterne d'inerzia nello spazio in un motore 6 cilindri a V, con angolo del V dai 40° agli 80°, l'albero motore non doveva essere quello derivato dal 6 cilindri in linea. Questo tecnico trovò che esistevano due alberi, diversi fra loro per la disposizione relativa dei bottoni di manovella, che permettevano di ottenere un'ottima equilibratura, e che il risultato migliore si aveva con V a 60°.

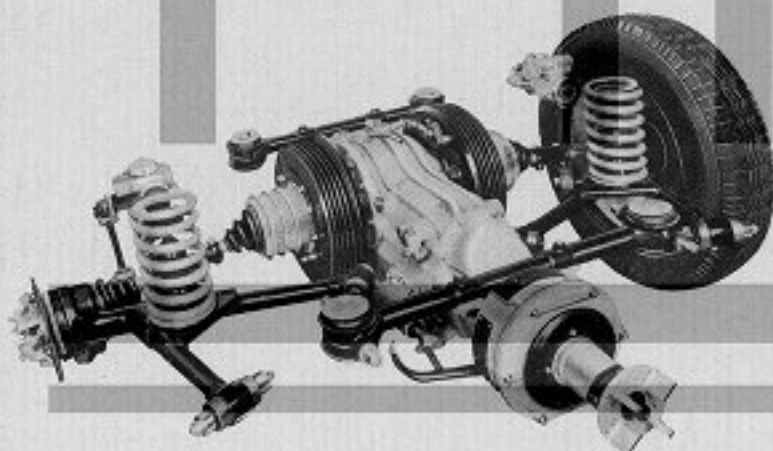
Per confermare praticamente tale previsione teorica, si trasformò in 6 cilindri un otto cilindri a V di 40° circa, motore mai uscito dallo stadio sperimentale, elaborato negli anni '41-'42. Il risultato fu molto soddisfacente e migliorò ulteriormente quando, qualche anno dopo, si provò il motore definitivo, che era a V di 60°. Mai prima di allora si era visto girare un motore 6 cilindri a V ben fermo sui propri supporti elastici.

Lo studio venne rispolverato dopo la fine della guerra, appunto in vista di una sia pure ancor lontana sostituzione dell'Aprilia, anzi di una nuova serie della vettura, secondo un primo programma di larga massima. Per questo motivo, il prototipo 6V — identificato dalla sigla "538" — ebbe la cilindrata di 1569 cmc (68 x 72); l'apertura dei cilindri era di 45° e la distribuzione avveniva per mezzo di un solo albero a camme nel corpo motore, con aste e bilancieri. Questo motore girò al banco e su un'Aprilia di prova per tutto il 1947.

Nel 1948, tuttavia, l'allora direttore generale ing. Gianni Lancia decise la realizzazione di un modello completamente nuovo, accantonando l'idea di un semplice ringiovanimento dell'Aprilia. Così, mentre si iniziarono i disegni di una vettura — autotelaio e carrozzeria — più avanzati, proseguirono le esperienze sul sei cilindri a V, per il quale l'Ufficio tecnico — di cui era diventato direttore il comm. Vittorio Jano — aveva ormai accumulato una soddisfacente serie di elementi positivi. Il secondo motore di prova (denominato "B 10" primo tipo) aveva apertura dei cilindri



Il retrotreno a ruote indipendenti con gruppo cambio-propulsore e tamburi dei freni ancorato al telaio. Il braccio portaruota, formato da tubi a V, era disposto trasversalmente. Sopra, particolare della sospensione: le linee tratteggiate indicano lo scuotimento della ruota.



di 50° e sempre di 1569 cmc di cilindrata, diametro e corsa 68 x 72.

Intanto si sviluppava lo studio dell'intera vettura "B 10". Anzitutto era stato deciso di adottare un passo sensibilmente più lungo di quello dell'Aprilia in modo da avere una maggiore abitabilità longitudinale e, naturalmente, da compensare il sia pur limitato maggior ingombro in lunghezza del sei cilindri rispetto al precedente 4 cilindri. Stabilito di conservare l'eccellente avantreno dell'Aprilia con la sospensione a ruote indipendenti, molle elicoidali racchiuse ed ammortizzatori telescopici incorporati (già sulle Aprilia del dopoguerra era stato aggiunto un interessante sistema di frenata idraulica di fondo corsa dell'ammortizzatore), l'Ufficio tecnico pensò di modificare radicalmente il retrotreno. Sull'Aprilia, infatti, le ruote posteriori erano guidate da due corti bracci longitudinali che portavano a terra il centro di rollio della vettura, con conseguente notevole coricamento trasversale in curva. Scartata la soluzione del braccio oscillante trasversale (le ruote posteriori dovevano ancora essere indipendenti) che, se si presta bene a ridurre l'effetto di cui sopra, produce una oscillazione laterale della ruota con pronunciato effetto giroscopico che indurisce la sospensione, fu decisa una soluzione intermedia, a quei tempi considerata molto audace: il braccio portaruota — contrastato elasticamente da una molla cilindrica — disposto diagonalmente, per cui ogni ruota veniva a spostarsi secondo la generatrice di un cono con vertice sull'asse trasversale del propulsore.

In realtà, il braccio portaruota era costituito da un triangolo in tubi con articolazioni montate su boccole in gomma; gli assi di tali boccole non erano però allineati, ma — con ardita soluzione coperta da brevetto — disposti obliquamente rispetto all'asse di oscillazione dei bracci: tale obliquità dei *silentbloes* aveva lo scopo di evitare carichi eccessivi lungo gli assi degli stessi e garantirne la migliore tenuta.

Altra innovazione era costituita dal gruppo cambio-propulsore ancorato alla vettura per aumentare il peso sull'asse posteriore. Inizialmente la frizione era sistemata all'uscita dal motore; nel tipo definitivo venne portata a sua volta a tergo, data l'inerzia che veniva a determinarsi (non ostante la leggerezza e rigidità dell'albero di trasmissione) tra la frizione e il cambio. Come sull'Aprilia, che aveva il solo propulsore ancorato al telaio, furono conservati i freni centrali, in blocco con il propulsore stesso. Infine venne adottato il comando del cambio a leva sul volante.

Ritorniamo al motore. Il tipo "B 10" definitivo fu deliberato nel 1949. L'apertura del V fu portata a 60° (cioè a un angolo che, come si accennò più sopra, garantiva il migliore equilibrio per un sei cilindri, e che tale venne riscontrato anche dal prof. Antonio Capetti, allora professore di macchine termiche presso il Politecnico di Torino): la maggiore apertura era del resto consentita dall'ampio vano del motore realizzato con la carrozzeria definitiva. L'ing. Lancia decise anche la cilindrata, maggiorata rispetto alle versioni

**Brevetto per invenzione industriale**

**INVENZIONE** N. 454011  
**DI BREVETTO**

Questo Ufficio di atti che concede il brevetto per invenzione industriale di cui si  
prova, come da domanda depositata nel registro degli atti n. 2505/1947.

Ufficio di deposito: Torino

Data e ora di deposito: 3 settembre 1947, ore 11 e 30

Titolare del brevetto: Lancia A. S. Fabbrica Automobili Torino

2.1. a Torino

Tipo dell'invenzione: Sospensione posteriore a ruote indipendenti  
per veicoli a motore.

Stato, data e numero  
del brevetto depositato: III

Il titolare ha dichiarato che, a norma della Convenzione internazionale sopra-  
citata, per il deposito dell'atto, il diritto di priorità derivante dal deposito  
della prima domanda esiste di cui appone:

(Estratto della domanda e del brevetto  
di prima domanda all'estero): III

Il presente brevetto, che viene concesso sotto garanzia statale della novità della  
invenzione, non garantisce che l'invenzione industriale abbia i caratteri nuovi della  
legge per cui il brevetto sia valido ed efficace.

(Assolutamente segreto): III

123/ Roma, il 24 marzo 1948 L. DIRETTORE

precedenti, stante il maggior peso che avrebbe avuto la vettura: 1754 cmc, con diametro dei cilindri di mm 70 e corsa dello stantuffo di mm 76. Il rapporto di compressione era 6,85 : 1; la potenza massima 56 CV a 4000 giri (regime massimo 4400); la coppia motrice massima mkg 10,8 in corrispondenza di un regime compreso tra i 2500 e i 3000 giri. La potenza specifica risultava pertanto di 31,9 cavalli per litro: si trattava dunque di un motore per nulla spinto, ma di grande elasticità e costanza nell'erogazione della potenza.

Tra le altre particolarità, il motore dell'Aurelia "B 10" aveva il corpo in alluminio fuso in conchiglia e le canne cilindri in ghisa, ricambiabili, a contatto con l'acqua refrigerante; possedeva sull'impianto di raffreddamento due termostati: uno sulla tubazione, per regolare la circolazione dell'acqua, l'altro sul radiatore, per comandare la persiana regolatrice della portata dell'aria. Inoltre, l'albero di distribuzione era comandato da una catena doppia, a rulli, tesa da un pignone il cui supporto scorrevole era caricato dalla pressione dell'olio di lubrificazione: tale sistema di tendicatena idraulico, creato dallo stesso progettista del motore, era brevettato dalla Lancia. La vettura, nella carrozzeria berlina a struttura portante (venne costruito anche un cabriolet, nonché il solo autotelaio per ricevere carrozzerie speciali), aveva una linea molto sobria e signorile; era stata conservata la tradizionale maschera anteriore a scudetto, ma arrotondata, e la coda era individuata da un raccordo ad ampio raggio tra l'abitacolo e il portabagagli. Possedeva la personalità di tutte le Lancia. Le caratteristiche dimensionali della berlina erano: passo m 2,86 (autote-

laio separato m 2,91); carreggiata anteriore m 1,28 e posteriore 1,30; lunghezza massima m 4,42 (telaio 4,09); larghezza m 1,56 (1,46) altezza a carico statico m 1,50; raggio minimo di volta m 5,35 (5,45); peso a vuoto kg 1080 (770); pneumatici 145 x 400. Velocità massima 135 km orari; consumo 11 litri di benzina normale ogni 100 chilometri.

L'Aurelia venne presentata nel maggio del 1950, ed ebbe subito un successo di critica e di pubblico dei più positivi. Il rammarico per l'abbandono dell'Aprilia si attenuò subito, non appena le prime "B 10" furono in mano ai clienti, che si resero conto come la nuova Lancia fosse rimasta aderente allo stile, allo spirito, alle prestazioni essenziali del modello precedente, rinato nell'Aurelia in veste aggiornata e migliorata, decisamente evoluta nella concezione generale e di dettaglio, in armonia con le maggiori esigenze reclamate dal progresso. La "B 10" fu affiancata nel 1951 dalla "B 20" (con carrozzeria coupé gran turismo Pininfarina, motore di 1991 cmc — diametro e corsa mm 72 x 81,5 — della potenza di 80 CV a 3000 giri/minuto; passo 2,66; peso kg 900; velocità 165 km/ora) e dalla "B 21" (sempre con motore di 1991 cmc ma potenza contenuta in 70 CV a 4800 giri, e carrozzeria identica alla "B 10"; la velocità saliva a 145 orari). La "B 20" fu un modello famoso, che anzi indicò una formula costruttiva nuova: la vettura da gran turismo concepita in funzione delle sue doti "sportive" ma non disgiunte dal confort e dalla silenziosità di una macchina di lusso. Delle sbalorditive affermazioni sportive di questa straordinaria versione dell'Aurelia furono piene le cronache di quegli anni: ne parleremo dettagliatamente in un prossimo capitolo.

Seguì poi (1952) il tipo "B 22" con potenza aumentata a 90 CV e velocità 160 orari; anche questa vettura dall'apparenza pacifica ma dal temperamento vivacemente sportivo si affermò in innumerevoli gare della categoria turismo, confermando le qualità eccezionali di un motore e di un telaio che al tempo della loro progettazione precorsero di almeno un decennio l'evoluzione tecnica generale.

Intanto la "B 20" diventava 2500 (esattamente 2451 cmc), la potenza passava a 115 CV a 5200 giri e la velocità massima a 185; il ponte posteriore pendolare diventava del tipo De Dion con balestre longitudinali. E la berlina di serie diventava "B 12", sempre con motore a sei cilindri ma di 2266 cmc (diametro e corsa 75 x 85,5), 85 CV a 4800 giri, passo m 2,85, velocità 151, carrozzeria di linea modificata e finizioni interne di gran lusso. Venne presentata al Salone di Torino nella primavera del 1954.

Successivamente nasceva l'elegantissimo, classico spider Pininfarina "B 24" (con passo di m 2,45 e velocità 180), che conobbe un vivo successo anche di esportazione. Infine, nel 1956, il coupé "B 20", terminata la luminosa carriera sportiva, diventava più "turistico" mediante una meno spinta taratura della distribuzione, concludendo in bellezza il vivido ciclo dell'Aurelia.

F. B.

Una delle più ammirate vetture del 45° Salone Internazionale di Torino è stata questa Flaminia coupé Speciale, eseguita in unico esemplare dalla Pininfarina e che non sarà prodotta in serie.



## LANCIA HI.FI.

Siamo spiacenti di avvertire i Soci del "Lancia Hi-Fi." che sopravvenute difficoltà di carattere tecnico e stagionale hanno impedito l'organizzazione della quarta Riunione annuale. Si tratta comunque di un semplice rinvio ad epoca più propizia, che consentirà di ritrovarci numerosi in una località che, ci auguriamo, sarà a tutti molto gradita. La presidenza del nostro "Hi-Fi." si scusa con gli Amici, ai quali invia i più cordiali auguri per le prossime festività.



## UN CENTENARIO GLORIOSO

**STEFANO CERESA**

Presidente del Gruppo Occidentale del Club Alpino Accademico Italiano

BULLETTINO TRIMESTRALE

**CLUB ALPINO**

TORINO

ANNO 1865

N. 1 e 2.

SEDE DEL CLUB  
via Boglietti, n° 30, p. 2°

TORINO

TIPOGRAFIA G. CASSONE & COMP.  
via S. Francesco da Paola, 11

1965

In principio il monte era rinchiuso entro un'immensa giogaia, come l'opera d'arte nel blocco rude di marmo. L'artefice dovette lavorare migliaia d'anni a rilevarne le mirabili forme.

Non erano esseri attorno che plaudissero; il Creatore solitario, incontentabile, continuava a scolpire l'opera sua col lavoro tenace dell'artista che non s'affretta, pur che essa sorga bella e grande. Col gelo e colle nevi, colle piogge e col sole affinava il monumento; incideva le scannellature su le vaste pareti, frastagliava il coronamento in merlature gigantesche, e assottigliava la cuspide che s'innalzava fino al cielo; e il Tempo, il grande coloritore, rivestiva le parti finite di una patina misteriosa che mutava colore a seconda del mutare della luce del cielo. Immense fumane di ghiaccio avvolsero le basi del colosso, e colmarono le valli, incidendo su l'alte pareti il segno del loro cammino, e invasero il piano, sospingendo innanzi a sé smisurate propaggini di massi, di ciottoli e di limo. Poi agli antichi paesaggi inospitali e selvaggi succedettero, sulle coste del monte, altri più ridenti e più miti. Il grande fiume torbido nella valle maggiore, i limpidi torrenti nelle minori valli ritornarono a scorrere nell'alveo che avevano occupato i ghiacciai, e le falde dei monti, fecondate dalle acque, si fecero liete di nuove selve e di prati. La terra era atta ad accogliere l'uomo che doveva esserne il padrone.

Quale fu l'animo del primo uomo che, avventuratosi un giorno su per la valle solitaria, inseguendo ansante una fiera, a traverso i rami della fitta foresta vide la piramide ertissima, smisurata?

Non era forse il Cervino quale lo vediamo noi oggi, rovina decrepita e rugosa, ma un monte assai più vasto e colossale. Quell'uomo selvaggio dovette mirarlo attonito, e udire sbigottito il tonare delle valanghe. Ritornato in basso, alla famiglia radunata nella caverna raccontò le cose meravigliose che aveva scoperto lassù: le pinete odorose, i pascoli fioriti, i ghiacciai scintillanti, le aquile enormi, le capre strane dalle grandi corna ricurve, i serpenti e i draghi; e disse che gli era apparso un monte così acuto ed alto come nessuno aveva mai veduto, e che sul monte stava un demonio minaccioso che urlava e che scagliava massi.

...Ma già gli si era dato un nome, confusamente: era il « Mons Silvius », e forse così fu detto dal nome di un illustre condottiero romano, forse, più semplicemente, dalle selve che ne avvolgevano le basi.

...Ma nessuno ammirava il Cervino; né il terrore mistico dei devoti, né la calma e stupida contemplazione dei pastori di Valtornina e di Praborno avevano fatto nascere l'idea della sua sublime bellezza. Il Monte Silvius non era fatto per l'uomo.

A noi oggi sembra strano come gli animi rimanessero per così lungo tempo chiusi alle lezioni gravi e serene della natura montana, e come, costretti in pregiudizi stolli o pietosi, non si elevassero al semplicissimo e naturale godimento di ciò che era bello e grande; come ci volessero di quei momenti eccezionali in cui sembra che la mente degli uomini si apra a più vaste e serene visioni della verità e della bellezza perché alcuni eletti si accostassero ai monti con altri sensi che quelli di ignava repulsione e di superstiziosa paura. Furono uomini destinati al benefico soffio della Rinascenza che primi sentirono il fascino dei monti misteriosi e la curiosità dei loro pericoli.

(Da Guido Rey, *Il Monte Cervino*).

Non è possibile dare al lettore, in breve spazio, un'idea completa di quella che è stata l'evoluzione dell'Alpinismo italiano nei cento anni che corrono dalla fondazione del CAI ad oggi.

Troppo lungo sarebbe analizzare le molteplici espressioni manifestatesi nei settori ideologico, morale, storico, sociale, geografico, tecnico...

Troppo estesa la ricerca dell'influenza esercitata in un vasto campo di attività, nei confronti di Enti ed organismi operanti in settori prossimi sia all'Alpinismo sia alla Montagna, quali ad esempio l'economia delle valli alpine, il turismo, i trasporti, l'industria alberghiera, i nuovi centri abitati... D'altra parte l'interesse degli Italiani per l'Alpinismo, le sue glorie e i suoi problemi è vivissimo e ne ha dato una gradita conferma il 1° Salone Internazionale della Montagna, tenutosi a Torino nella primavera scorsa, con l'elevata frequenza e la diligente e appassionata osservazione dei suoi visitatori.

Lasciamo a scrittori più autorevoli il compito di coordinare quanto il Salone ha messo in rilievo attraverso il diligente ed appassionato svolgimento dei temi sui quali era articolato e le reazioni dei suoi visitatori. Il Club Alpino e l'Alpinismo potranno così disporre di nuovi elementi per:

- diffondere la conoscenza della montagna tra nuove e più vaste schiere di appassionati che si avvicineranno ad essa per godere delle sue bellezze, o per ritemperarsi nel suo ambiente sereno e nel suo clima salutare, o per affrontarne le difficoltà con cosciente preparazione;

- chiarire le inesattezze e annullare i pregiudizi sulla Montagna e, in particolare, sull'Alpinismo che ancora oggi sono così diffusi;

- dare ai Dirigenti del Club Alpino e degli altri Enti interessati ai problemi della Montagna una sicura base di giudizio per coordinare con preveggenza tutte le forze operanti, orientare saggiamente l'ulteriore evoluzione dell'Alpinismo e delle sue espressioni e prevenire quegli eventuali sviluppi involutivi che potrebbero minarne l'esistenza.

Il Salone, così hanno deciso le Autorità, si ripeterà ogni due anni a Torino. Dobbiamo esserne lieti ed augurarli il migliore successo perché una più vasta conoscenza della Montagna è condizione essenziale per una giusta e rapida risoluzione dei suoi numerosi problemi.

Riportiamo qui appresso una brevissima cronaca degli avvenimenti più importanti e significativi dei Cento Anni, seguendo lo stesso ordine col quale il CAI li ha illustrati nel suo Padiglione.

Il breve spazio non consente di citare che una piccola parte di nomi e di imprese; chiediamo scusa per le involontarie o inevitabili omissioni.

23 ottobre 1863 - Al Castello del Valentino di Torino viene fondato il Club Alpino Italiano.

«Esso permetterà», dice Quintino Sella in una lettera a B. Gastaldi del 15 agosto 1863, di «indurre i nostri giovani, che seppero d'un tratto passare dalle mollezze del lusso alla vita del soldato, a dar di piglio al bastone ferrato ed a procurarci la maschia

soddisfazione di solcare in varie direzioni sino alle più alte cime queste meravigliose Alpi che ogni popolo ci invidia».

L'Alpinismo italiano s'inserisce così, in forma organizzata, nella vita del Paese confermando la sua maturità ed importanza ed entra in competizione diretta con l'Alpinismo straniero, da qualche anno presente in Italia.

Va qui ricordato anche un grande appassionato della montagna, l'ing. Gasparrini, uno dei collaboratori di Quintino Sella, al quale tanto merito va ascritto nello sviluppo dell'alpinismo italiano. Dopo la prima ascensione del Monte Bianco dal Col du Midi, effettuata da Felice Giordano con Giuliano Grange detto Laberge, Giuseppe Perrod, Graziano Henry e due Portatori, il giovane Club Alpino Italiano si impegna nella lotta per la conquista del Cervino.

Edward Whymper, Douglas, Hudson e Hadow con le guide M. Croz. e P. Tangwalder padre e figlio riescono a precedere gli italiani in vetta il 14 luglio 1865, salendo dal versante svizzero. La vittoria è funestata dalla caduta e dalla morte dei tre compagni di Whymper e della Guida Croz. Tre giorni dopo, J. A. Carrel e J. B. Bich, incitati da Giordano, compiono la salita dal versante italiano e tornano a valle senza incidenti. Nelle Orientali, dopo la leggendaria scalata del Cacciatore Matteo Ossi, giunto da solo nel 1862 in vetta all'Antelao, assistiamo alla progressiva conquista delle grandi cime da parte di inglesi e tedeschi guidati quasi sempre da valligiani locali. Ma l'agordino Piovanel raggiunge per primo e da solo la cima del Civetta in un anno imprecisato tra il 1865 ed il 1870. Tra le guide locali si impongono specialmente S. Siorpacs e A. Bernard. 1869 - Prima salita del Gran Paradiso per il versante est: P. G. Frassy con E. Jeantet.

1875 - Cesare Tomé con Gnech e T. Dacol sale l'Agner. Due anni dopo Luigi Cesaletti sale da solo la Torre dei Sabbioni.

1876 - Prima salita alla Punta Nordend del M. Rosa dal versante ossolano: Luigi Brioschi con F. e A. Imsegg.

1882 - Alessandro, Alfonso, Corradino e Gaudenzio Sella con J. J., B. e D. Maquignaz salgono il Dente del Gigante, ultimo 4000 ancora inviolato. L'alpinismo invernale sulle grandi montagne: 17 marzo 1882 - Vittorio Sella con Luigi, J. A. e B. Carrel compiono la prima ascensione e traversata invernale del Cervino.

1884 - Nicolussi, Schultz, Ferrari, Della Giacoma salgono il Crozzon di Brenta.

26 gennaio 1884 - Ancora Vittorio Sella con J. J. e D. Maquignaz, B. Aymond: prima invernale Punta Dufour (m. 4638).

22 marzo 1885 - Prima invernale del Lyskamm Orientale (m. 4538) Vittorio, Corradino e Alfonso Sella con J. J. Maquignaz e P. Gugliermi.

5 gennaio 1887 - A., C., E. e V. Sella con Emilio Rey, J. J., B., e D. Maquignaz e due portatori: prima traversata invernale del Monte Bianco. Con l'ascensione del Corno Piccolo nel 1887 Enrico Abbate con G. Acitelli completa l'esplorazione del Gran Sasso d'Italia.



1889 - Salita al Monte Rosa di Achille Ratti.  
1892 - M. Bettega accompagna T. Wundt e Watzinger nella prima invernale alla Cima Grande di Lavaredo.

1893 - Ascensione della Regina Margherita alla Punta Gnifetti.

1893 - parete Nord del Montasio di Julius Kugy.

1895 - G. Delago da solo sale la terza Torre di Violett: Torre Delago.

1896 - Antonio Dimai, Luigi Rizzi e fratelli Mayer: prima salita parete est del Catinaccio.

1896 - A. Kind porta in Italia il primo paio di sci e con alcuni appassionati fonda nel 1899 lo Sci Club Torino, primo in Italia.

1897 - Pooli, Tavernaro, Garbari giungono a pochi metri dalla Cima del Campanile Basso di Brenta. Due anni dopo la salita è conclusa da Ampferer Berger.

Ascensioni di Guido Rey: 1898: prima ascensione alla Punta Bianca; 1899: esplora la cresta di Furggen.

1904 - Viene fondato a Torino il Club Alpino Accademico Italiano, conclusione di una intensa attività che si sta svolgendo ormai da anni: l'alpinismo ad alto livello senza guide.

Citiamo le parole di Ettore Canzio che con Cesare Fiorio e altri fondò il CAAI: «L'alpinismo storico si formò dal felice connubio del viaggiatore che dava la mente e la volontà, col montanaro che metteva a contribuzione il braccio; già in questa genesi noi troviamo il germe della sua evoluzione.

Il viaggiatore, a mano a mano che diventava alpinista, sentiva farsi più grave il peso di questa soggezione al tutore che si era dato; provava il desiderio di cimentarsi da solo nella lotta con la montagna, di abituarsi a guidare da sé i propri

passi, a guardare in faccia liberamente l'amica, a parlarle senza bisogno d'interprete.

Non fu una ribellione dell'Alpinista al montanaro; fu un lento scivolare fuori di tutela; convien dire subito che nessun tutore fu mai così garbato, servizievole, accomodante come lo fu in generale la guida; senti la passione che animava il suo giovane compagno e, mentre se ne faceva il maestro, evitò di disturbare nell'allievo quella impressione di intimo compiacimento per la vittoria che costituiva il più valido incitamento alla novella energia che spingeva l'uomo alla montagna».

Con questo spirito nasce il Club Alpino Accademico in seno alla grande famiglia del CAI e da questo momento quasi tutte le più grandi imprese alpinistiche saranno realizzate da Accademici. Vogliamo qui ricordare i nomi di Cesare Fiorio e Carlo Ratti, che osarono per primi affrontare la nuova esperienza, compiendo fin dal 1875 importanti ascensioni senza guide e avviando alla nuova attività una schiera di giovani.

Più tardi verranno a fondersi col CAAI altri gruppi sorti con analoghi intendimenti in altre parti d'Italia, tra i quali vogliamo citare il GLASG (Gruppo Lombardo Alpinisti Senza Guide).

Continua la conquista delle vette minori e delle pareti più ardue:

Dames Anglaises: 1901 Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi con L. Croux e C. Savoye sale la punta Sud o punta Jolanda. Nel 1902 Giacomo Casati con G. Pedranzini sale la punta Nord o punta Casati. Nel 1907 Antonio Castelnuevo con A. Fiorelli vince la punta centrale, più alta, o punta Castelnuevo. Solo nel 1928 L. Binel e A. Cretier toccheranno la quarta punta o punta Cretier. Tre grandi guide, Tita Piazz, Angelo Dibona e Antonio Dimai, fanno compiere una prodigiosa



evoluzione alla tecnica di salita, raggiungendo il limite del quinto grado.

1906: Tita Piazz, G. B. Trier vincono la parete Nord-Est del Campanile Toro.

A. Dibona, L. Rizzi e i fratelli Mayer la parete Nord del Sassolungo.

Dopo la parentesi della prima guerra mondiale, gli alpinisti riprendono la ricerca del "nuovo" scalando versanti e itinerari sempre più ardui. 1920: C. Negri, E. e M. Santi affrontano la parete Est dell'Aiguille Noire du Peuterey.

1921: F. Jori, A. Zanutti, A. Andreoletti superano la parete Nord dell'Agner.

1927: A. Rey, A. Chenoz, F. Ravelli, G. A. Rivetti, A. Abrate, S. Matteoda salgono le Grandes Jorasses per la cresta des Hirondelles. L'ulteriore evoluzione tecnica avviene per opera della "Scuola di Monaco". Solleder e Lettenbauer con la diretta della parete Nord-Ovest della Civetta, iniziano l'era del sesto grado.

Emilio Comici scalando con G. B. Fabian la parete Nord della Sorella di Mezzo apre, primo italiano, una via estremamente difficile nel 1929. Il gruppo del Civetta diviene il regno del sesto grado. Sulla muraglia principale Comici e Benedetti aprono una "direttissima italiana". Tissi, Andrich, e Rudatis compiono la prima salita alla Nord-Ovest del Pan di Zucchero.

Sullo spigolo della Busazza, Videsott e Rudatis segnano nel 1929 la prima via italiana di sesto grado nel gruppo.

Sulla Torre Venezia, Tissi, Andrich e Rudatis nel 1932 salgono per la parete Sud. A. Andrich, Faé lo spigolo Sud-Ovest. Ratti e Vitali nel 1938 segnano un altro itinerario sul versante meridionale.

Lungo la Torre Trieste vengono aperti quattro itinerari sempre di sesto grado. Tissi, Andrich,

Rudatis salgono lo spigolo Sud-Ovest nel 1931. Tre anni dopo Carlesso e Sandri la parete Sud. Nel 1933 Dall'Oro, Giudici e Longoni la Sud-Ovest. Cassin e Ratti lo spigolo Est.

Parete Nord della Cima Grande:

E. Comici, G. e A. Dimai: 1933 - Spigolo Giallo della Cima piccola: E. Comici, Mary Varale,

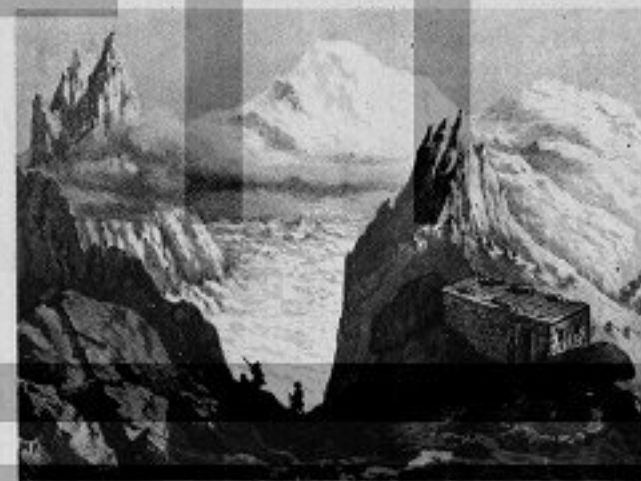
R. Zanutti: 1933 - Parete Nord della Cima Ovest: R. Cassin e G. Ratti: 1935.

Nel gruppo del Brenta, Detassis, Armani, Graffer, Stenico danno il massimo impulso alla conquista delle grandi pareti, nel periodo 1930-1940.

Detassis-Castiglioni superano la parete Nord-Est della Brenta Alto. 1933; Fox e Stenico, la Sud-Est della cima d'Ambiez: 1939.

Sul Catinaccio, Tita Piazz e B. G. Vinatzer salgono rispettivamente la parete Nord (1929) e quella

La catena del Monte Bianco vista dal monte Jouy ed il rifugio sul Gran Mulet (litografie di Deroy e di Muller, XIX secolo).



Nord-Est (1935); Tita Piazz con Del Torso e Maraini aprono le vie più belle alla Torre Winkler, salendo da Nord (1932) ed Est (1935). Sul Sassolungo si fa notare specialmente Soldà con le sue salite al Dente e lungo il gran Diedro Ovest (direttissima Nord con F. Bertoldi 1937) mentre lo spigolo Nord viene vinto da Esposito e Butta (1941). Sulla Sud della Marmolada vengono aperti quattro grandi itinerari di sesto grado, tutti da italiani: Micheluzzi, Parathoner, Cristomannos scalano già nel 1929 il Gran Pilastro alla punta più alta. Nel 1936 Soldà-Conforto effettuano la parete Sud-Ovest.

Vinatzer-Castiglioni la punta di Rocca e Conforto-Bertoldi la Marmolada d'Ombretta. Nelle Pale di San Martino, A. Andrich, Mary Varale, Bianchet salgono la parete Ovest-Sud-Ovest al Cimon della Pala.

Gilberti e Soravito lo spigolo Nord dell'Agner. Nelle Occidentali con la salita di Cretier, Binet e Chabod al Monte Maudit e le ascensioni solitarie di Zapparoli sul Rosa, ci si accosta sempre più ai limiti dell'estremamente difficile.

L. Carrel compie le sue grandi imprese sul Cervino salendo con M. Bich e Benedetti la parete Sud (1931) e con M. Bich, Benedetti, L. Carrel, A.

Gaspard e lo scrittore Mazzotti la parete Est (1932); Chabod e Grivel superano nel 1933 la parete Nord dell'Aiguille Blanche du Peuterey. Boccalatte e Nini Pietrasanta quella Sud-Est dell'Aiguille della Brenva con due vie aperte nel 1934 e nel 1935. Ma il più grande problema dell'epoca viene risolto da R. Cassin che, con Esposito e Tizzoni, vince lo spigolo Nord della punta Walter alle Grandes Jorasses. Quello stesso spigolo che nel febbraio 1963 Walter Bonatti e C. Zappelli riescono a superare in prima ascensione invernale. Nel 1942 Gervasutti e Gagliardone completano le grandi salite alle Jorasses superando la parete Est. 1936: nelle Centrali, Cassin, Esposito e Ratti salgono la parete Nord-Est del Badile con i comaschi Molteni e Valsecchi che moriranno di sfinimento durante l'ascesa.

Sul picco Gugliermine scalato per la prima volta nel 1914 dai fratelli Gugliermine e Ravelli, G. Boccalatte e G. Gervasutti vincono nel 1938 la parete Sud-Sud-Ovest.

La continuità dell'Alpinismo, attraverso il doloroso solco della seconda guerra mondiale, è assicurata da singole imprese. Sulla bastionata Sud delle Tofane di Rozes, ove gli alpini avevano aspramente combattuto nel 1915-1918, Tissi, Zancristoforo, G. Andrich e Zanetti tracciano una direttissima Sud nel 1931. Costantini-Apollonio effettuano nel 1944 la prima salita della parete Sud del Gran Pilastro e Costantini-Ghedina la parete Est.

Vengono risolti gli ultimi e più ardui problemi: Lacedelli, Ghedina e Lorenzi vincono nel 1953 la Sud-Ovest di Cima Scotoni. Da Roit, Gabriel la Est del Bancon e nel 1954 Oggioni, Aiazzi, Aste e Miorandi, si uniscono per aprire la via della Concordia alla Est di Cima d'Ambiez.

Nel Gruppo del Bianco sul Gran Capucin Bonatti e Ghigo aprono la direttissima Est (1951).

Nelle Giulie il centro dell'interesse alpinistico si sposta sulle pareti settentrionali della catena del Mangart. Nel 1949 Floreanini-Cravecchia vincono la Nord del piccolo Mangart di Coritenza e nel 1954 Piuissi, Bulfant, Perissutti aprono la direttissima sullo stesso.

Nel 1954 i fratelli Piuissi-Perissutti vincono la Nord dello Veuza.

Nelle Carniche viene risolto l'ultimo problema del Campanile di Val Montanai, singolare monolito calcareo, unico nel suo genere "Urlo pietrificato di un dannato" con il superamento degli strapiombi Est: P. Cetin e S. Dalla Porta.

1955: Walter Bonatti da solo sul pilastro Sud-Ovest del Dru apre una via al limite delle difficoltà e della resistenza umana.

Con la crescente preparazione tecnica ed atletica dei giovani, le ascensioni estremamente difficili, nuove o ripetute, si moltiplicano.

Nella grande famiglia del CAI trovano posto tutti i sinceri amanti della montagna che ricalcando secondo le proprie possibilità le vie aperte dai pionieri, scoprono una fonte sempre rinnovata di gioia e di vigore fisico e morale, una attività ideale per il tempo libero, un contatto inebriante con la libera natura ormai cacciata nei recessi più reconditi dalla invadente civiltà moderna.



Guido Rey,  
lo scrittore alpinista  
definito  
"il Poeta del Cervino"  
che ha trasfuso nei suoi libri  
la testimonianza  
della sua inesauribile  
passione alpinistica  
con limpida  
ed eleganza letteraria  
propria dei grandi scrittori  
dai vasti interessi umanistici.

Nella pagina di fronte  
il "K 2", la vetta  
nella catena del Caracorum  
raggiunta il 31 luglio 1954  
da una spedizione organizzata  
dal Club Alpino Italiano.



#### SPEDIZIONI EXTRAEUROPEE

Caucaso: Roberto Lerco, primo italiano a visitare lontane catene montuose con intenti alpinistici, sale con J. Muller il Kasbek, m 5043.

1889-1890-1896: Vittorio Sella compie tre spedizioni nel Caucaso centrale: la prima col fratello Erminio e le guide D. Maquignaz e G. Gilardi, la seconda con le guide Croux, Bianchetti e Gamba; la terza con E. Gallo e E. Botta. Sale fra l'altro per primo l'Ullu-azna-bash, m 4690, il Monte Isorga m 4115, il Sugan-tau m 4467.

Tra il 1907 e 1913 V. Ronchetti compie ben cinque spedizioni, esplorando una vasta zona e salendo la Punta Ronchetti m 3960, l'Uilpata-tau, m 4647 e altre cime minori.

Nel 1910 M. Piacenza con le guide C. Cosson, G. Gaspard, G. B. Pellissier sale il Dich-tau, metri 5198 e altre importanti vette, mentre nel 1929, l'inviolato Ghiulci, m. 4475, è vinto da L. Gasparotto, U. di Vallepianta, A. Raud Herron e R. Singer.

Nel 1896 comincia l'attività di esploratore-alpinista di Luigi Amedeo di Savoia, duca degli Abruzzi: con U. Cagni, F. Gonella, F. De Filippi, V. Sella e le guide G. Petigax, L. Croux, A. Maquignaz e A. Pellissier, raggiunge la vetta del Monte Sant'Elia (m 5488) nell'Alasca: 41 giorni di marcia trasportando essi stessi viveri e bagagli.

Nel 1906, dopo aver raggiunto qualche anno prima con una spedizione polare la più alta latitudine fino allora toccata nell'Artico, il Duca degli Abruzzi con U. Cagni, A. Cavalli-Molinelli, A. Roccati, V. Sella e le guide G. e L. Petigax, C. Ollier, G. Brocherel, esplora il gruppo del Ruwenzori nell'Africa equatoriale.

Sale per primo Punta Margherita, m 5125 e Punta Alessandria, m 5105, le due vette più alte

ed altre dodici sconosciute di oltre 4600 metri. Concludendo le sue esplorazioni nel 1909, Luigi Amedeo di Savoia tenta il K2 nel Karacorum. Respinto da difficoltà insormontabili si volge al Chogolisa (O Bride Peak) m 7564, sui cui fianchi raggiunge la quota di 7500 metri, altezza mai prima raggiunta, e superata solo nel 1922 dalla spedizione inglese dell'Everest. Gli furono compagni F. Negrotto-Cambiaso, F. De Filippi, V. Sella, E. Botta con le guide G. e L. Petigax, Alessio Enrico, Emilio Brocherel, A. Savoye e E. Bareux.

1913: M. Piacenza, L. Borelli, C. Calciati, E. Botta, con le guide C. Savoye, G. Gaspard, salgono il Kun, m 7095 ed esplorano parte dell'Himalaya Kashmiriano.

1934: P. Ghiglione, A. Roch e Bielajeff salgono il Golden Throne m 7250 e il Queen Mary Peak m 7422.

P. Ghiglione che tra il 1934 e il 1960 sale le principali vette dei cinque continenti, fra cui in Africa il Kilimangiaro m. 6012 e il Mawenzi m 5400.

1934: in America meridionale, la Sezione di Torino del CAI organizza una spedizione, cui fanno parte A. Bonacossa, L. Binaghi, G. Boccalatte, G. Brunner, P. Ceresa, S. Ceresa, R. Chabod, G. Gervasutti, P. Ghiglione, P. Zanetti, che divisi in vari gruppi toccano l'Aconcagua m 7035 - 7ª ascensione, massima vetta delle Ande - e vincono per la prima volta il Cerro Querno m 5550, il Nevado de Los Leones m 6275. Il Rev. Padre A. De Agostini tra il 1913 e il 1956 studia ed esplora con oltre dieci spedizioni le Ande patagoniche e la Terra del Fuoco, compiendo importanti prime ascensioni, ultima il Monte Sarmiento (C. Mauri e C. Maffei).

1954 - Finalmente il CAI organizza la sua prima grande spedizione nazionale: meta il K2 m 8611, la seconda vetta del mondo per altezza, tentata invano sei volte dal 1902 in poi. La spedizione diretta da A. Desio è composta dagli alpinisti: E. Abram, N. Angelino, W. Bonatti, A. Compagnoni, N. Fantin, C. Floreanini, P. Gallotti, L. Lacedelli, M. Pagani, M. Puchoz, G. Soldà, S. Viotto e dagli scienziati P. Graziosi, A. Marussi, B. Zanettin, F. Lombardi. La vetta è raggiunta il 31 luglio da Compagnoni e Lacedelli.

1958: Il CAI organizza ancora una grande spedizione che riesce a vincere il difficilissimo Gasherbrum 4, m 7980, («uno di quei monti del Karacorum, la cui vetta non verrà disturbata da alcuno per molto tempo ancora» - G. O. Dyhrenfurth, "Il terzo Polo" - 1955), al comando di R. Cassin e composta da W. Bonatti B. Defranceschi, T. Gobbi, C. Mauri, G. Oberto, D. Zeni. La vetta è raggiunta da Bonatti e Mauri. Frattanto le spedizioni si moltiplicano e molti sono gli alpinisti che appoggiati dal CAI o dalle singole sezioni cercano mete sempre più difficili sulle più lontane catene del mondo: ricordiamo fra esse quella al Cerro Torre m 3198 - tragicamente vinto da C. Maestri e T. Egger il 31 gennaio 1960; al Pucahirca Central m 6050 guidata da G. Dionisi nel 1962 e quella al Monte Mc Kinley m 6185 guidata da R. Cassin. **S. C.**



## NUOVA PRODUZIONE LANCIA

A cominciare dai primi di settembre, la Lancia ha rinnovato l'intera gamma dei modelli Flavia e Flaminia. Alla Flavia berlina 1500 e alle versioni Flaminia 2500, sono state aggiunte le edizioni Flavia 1.8 con motore di 1800 cmc e Flaminia 2.8 (2775 cmc). Scopo essenziale di questa rielaborazione non è stato tanto di realizzare forti incrementi di potenza, quanto più elevate coppie motrici massime a minor numero di giri, cioè più energiche accelerazioni e maggior elasticità di funzionamento lungo l'intero arco della curva di utilizzazione della potenza. Questo concetto risponde pienamente all'orientamento tecnico suggerito dalle esigenze della clientela e dalla realtà della circolazione stradale, per la quale, più che di velocità di punta molto elevate, è necessario disporre di riprese particolarmente vivaci. Va da sé che le versioni speciali sia della Flavia che della Flaminia accentuano ulteriormente le loro già pregevolissime doti di brillantezza che tanto le hanno fatte apprezzare da una clientela di particolari esigenze. Continua, ripetiamo, la produzione della berlina Flavia 1500 cc e della Flaminia 2500 in tutte le versioni.



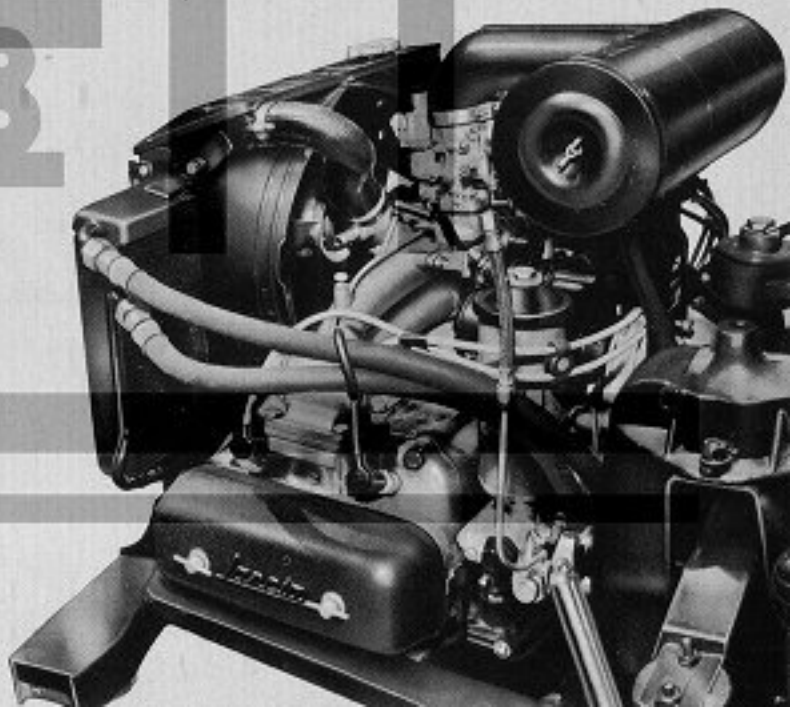
I nuovi modelli Flavia e Flaminia sono stati presentati ai giornalisti al principio di settembre. Osserviamo nelle fotografie, da sinistra, il dott. Massimo Spada, Presidente della Lancia, mentre pronuncia parole di benvenuto; il comm. Pininfarina con Giovanni Canestrini e il dott. Alfredo Della Seta, Direttore commerciale della Lancia; ancora il dott. Della Seta mentre illustra le caratteristiche delle vetture.



**FLAVIA 1.8** - Come si è accennato, il modello Flavia berlina viene adesso fornito in alternativa con il noto motore d'origine 1500 ovvero con il nuovo 1800, mentre unicamente con quest'ultimo sono equipaggiate le versioni Coupé Pininfarina, Convertibile Vignale e Sport Zagato. L'incremento di potenza, e soprattutto di coppia massima del nuovo motore (diventato "superquadro", cioè con diametro dei cilindri superiore alla corsa), hanno portato un decisivo incremento nelle prestazioni di questa vettura a trazione anteriore, che dopo neppure tre anni dalla sua presentazione (più di 35 mila esemplari in circolazione) ha conquistato la clientela per le sue qualità meccaniche e di finizione. Le caratteristiche del nuovo motore sono: diametro e corsa mm 88 x 74; compressione 9:1 (8,3 sul motore 1500); potenza massima 92 CV (CUNA) a 5200 giri/minuto; coppia massima 14,6 mkg a 3000 giri (11,3 a 3500 sul 1500); potenza fiscale 19 CV. Sono stati variati anche i rapporti al cambio e adottato un radiatore per l'olio sistemato a sinistra di quello dell'acqua. Le velocità massime risultano: berlina, 160 km/ora; coupé e convertibile 173 km/ora.



1.8





Gli stands Lancia al 45° Salone internazionale dell'Automobile. Le autovetture al centro del grande padiglione; a sinistra i colori verde, bianco e rosso di altrettante Fulvia, simbolica attestazione del lavoro Lancia di fronte alla concorrenza straniera. Nel settore degli autoveicoli speciali accanto alle versioni "Esagamma" e "Esadelta" faceva spicco l'agile sagoma del nuovo camioncino "Superjolly".





**FLAMINIA 2.8** - Il modello Flaminia, che è considerato uno dei più classici della produzione europea, viene adesso consegnato in tutte le versioni (Berlina, Coupé 3B Pininfarina, Gran Turismo 3C, G.T. 2+2, Convertibile 3C Touring, Sport Zagato) o con il consueto motore di 2458 cmc, oppure con quello nuovo, sempre a sei cilindri a V, di 2772 cmc, prendendo in quest'ultimo caso la sigla "2.8". Il motore di circa 2800 cmc aumenta, rispetto all'altro, la sua potenza e il valore della coppia massima diminuendo i corrispondenti regimi di rotazione.

Il risultato è un sensibile miglioramento delle doti di accelerazione, ripresa, elasticità di marcia (e naturalmente del limite di velocità massima) pur già tanto apprezzato sulla Flaminia 2500. Il glorioso sei cilindri Lancia, con questa nuova reincarnazione, conferma così le sue eccezionali possibilità, e il modello Flaminia, sia di serie che nelle brillanti versioni speciali carrozzate dalla maggiori "firme" italiane, acquista ulteriore lustro nell'ambitissima categoria delle vetture di particolare personalità e prestigio, cioè di classe internazionale.

## LE FLAMINIA CON IL NUOVO MOTORE

### 2.8 BERLINA

Diametro e corsa mm 85 x 81,5 - 2775 cmc - compressione 9:1 - 129 (CV CUNA) a 5000 giri - coppia massima 23,3 mkg a 2500 giri - velocità massima 170 km/ora.

### 2.8 COUPÉ PININFARINA

Potenza massima 140 CV (CUNA) a 5450 giri/minuto - coppia massima 22,5 mkg a 3000 giri - velocità 181 km/ora - pendenza max. superabile 35 per cento.

### 2.8 GRAN TURISMO TOURING

Potenza massima 150 CV (CUNA) a 5400 giri/minuto - coppia massima 22,8 mkg a 3500 giri - potenza al regime di coppia massima 111,5 CV - velocità 194 km orari.

### 2.8 GRAN TURISMO "2+2" TOURING

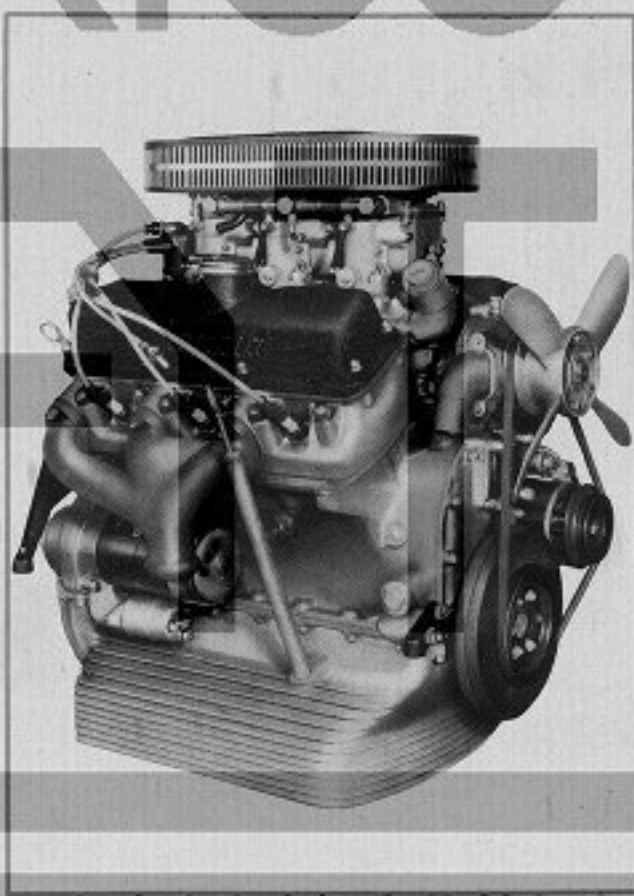
Potenza massima 150 CV (CUNA) a 5400 giri/minuto - coppia massima 22,8 mkg a 3500 giri - potenza al regime di coppia massima 111,5 CV - velocità 191 km orari.

### 2.8 CONVERTIBILE TOURING

Potenza massima 150 CV (CUNA) a 5400 giri/minuto - coppia massima 22,8 mkg a 3500 giri - potenza al regime di coppia massima 111,5 CV - velocità 193 km orari.

### 2.8 SPORT ZAGATO

Potenza massima 150 CV (CUNA) a 5600 giri/minuto - coppia massima 22,8 mkg a 3500 giri - peso in ordine di marcia kg 1330 - velocità massima 200 km orari.





# COLORI PER I GIOVANI

ALDO FARINELLI

Invitato a scrivere un "pezzo" di colore sui nuovi colori della Fulvia, son diventato di tutti i colori: che frivolezze! Tanto più che la nuova gamma di tinte viene dedicata in special modo ai giovani, benedetti da Dio, coi quali, per ragioni strettamente anagrafiche, sono alquanto in freddezza, da un po' di lustri a questa parte. E che bisogno ne avevano?

Gli anni, però, hanno almeno questo di buono: che insegnano a riflettere. E il frutto della riflessione fu il desiderio, facilmente appagato, di constatare coi miei occhi, dal vero, qualche campione di macchina nelle nuove tinte. Dopo di che mi avvidi che il mondo circostante si era ingentilito, cominciava a mutare l'abituale muso in qualcosa di tendente al sorriso; e il cielo interrompeva le sue lacrime per guardare incuriosito tra una nuvola e l'altra; e nel settore precocemente autunnale dello smog cittadino s'infiltrava un profumo di primavera. Da tutto ciò dedussi: o che io m'ero dimenticato di quegli intercorsi lustri che ho detto, o che la formula "colori nuovi per i giovani" rappresenta una limitazione arbitraria.

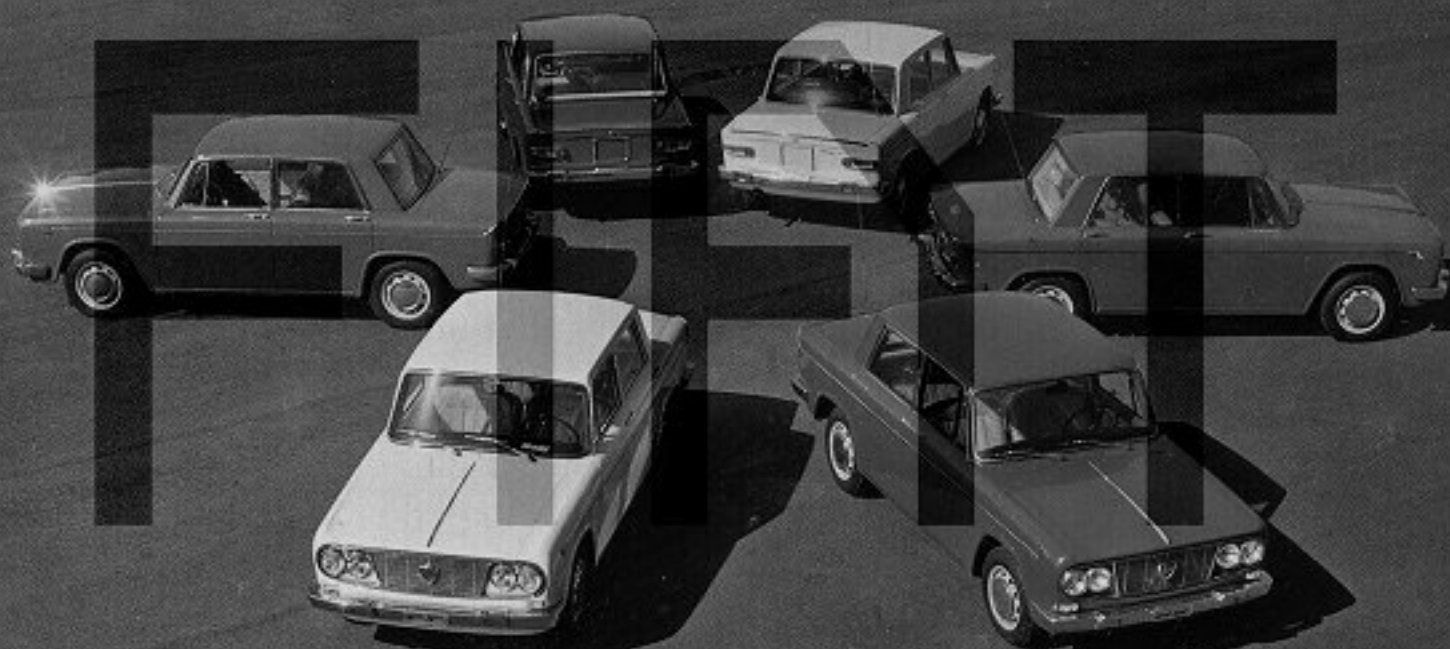
Oggi propendo per la seconda tesi: tutti abbiamo il diritto di veder sorridere il mondo, comprese in questo le nostre automobili che ormai gli fanno prepotentemente da sfondo. Tutti abbiamo diritto a un po' di primavera fuori stagione. Se ci rivolgiamo specialmente ai giovani è perché noi, persone anziane e importanti, non oseremmo mai confessare di scegliere il programma del nostro cinema ebdomadario selezionando in primo luogo il colore dal bianco e nero. E fors'anche perché, di questo sorridere delle cose, i giovani devono avere più bisogno di noi, a giudicare da certi loro atteggiamenti.

...benedetti giovani: noi vi lasciamo, nel sorriso della nostra incoscienza, un mondo coi partiti politici e le bombe atomiche e la televisione obbligatoria — ma in compenso ve lo affidiamo popolato di automobili; che incominciano a imparar l'arte di rendersi sopportabili.





# CENTRO STORICO



menti stanchi, annoiati e diffidenti, pendula la sigaretta dall'angolo delle labbra, quasi sorpresi che noi, con tutto quello che abbiamo preparato nel mondo che stiamo per dar loro in consegna, troviamo il coraggio di rallegrarci delle piccole cose...

È vero, benedetti giovani: noi vi lasciamo, nel sorriso della nostra incoscienza, un mondo coi partiti politici e le bombe atomiche e la televisione obbligatoria, ma in compenso ve lo affidiamo popolato di automobili, che incominciano a imparare l'arte di rendersi sopportabili.

Quando, tra qualche anno, facendo tesoro dell'insegnamento, riuscirete anche per le vostre persone certe mode del bel medioevo, e se la moglie s'imbroncherà tornerete dall'ufficio indossando in paio di brache rosso fiamma o la giubba, e non solo il bavero, color zaffirano, diventeranno sopportabili anche gli utenti.

Voi mi direte ch'io sbaglio nel considerare l'influenza dei colori che ci circondano, sulla nostra salute fisica e mentale, come oggetto di scherzo. Ma io non ho affatto inteso di scherzare.

Sull'influenza fisio-psichica dei colori automobilistici io ho fatto, interrogando me stesso, studi profondi e decisamente positivi. Una vettura bianco-latte prolunga la vita: non per vaporanti balsami nella chimica della vernice, ma perché la si vede da lontano tra le verdi fronde che fan da quinta alla strada, o nel crepuscolo, o nella nebbia, riducendo le probabilità d'incidenti. Una vettura in rosso vivo stimola utilmente i riflessi, in quanto ogni bovina incontrata può benissimo dar l'impressione, con l'aiuto della fantasia, d'un toro che macini furori e vendette, anche se tra sé, ruminando, sogghigni alle reazioni del torero fuggitivo. Una vettura nera è provvidenziale per i reumatismi, dopo ch'è rimasta mezz'ora esposta al sole estivo.

A proposito di vetture nere, non tutti i giovani sanno che sino a trent'anni fa non era concepito, se non per le vetture da corsa o per compiacere qualche spirito bizzarro, altro colore che scurissimo. Ford, sino al 1929, non aveva mai licenziata una macchina che non fosse verniciata in nero assoluto: per vent'anni intinse il pennello o la pistola in un'unica vasca. Comodo senza dubbio, specialmente per le riparazioni. A chi invocava libertà di scelta nelle tinte, Ford rispondeva di accettare qualsiasi colore, con una sola limitazione: « purché sia nero ». Le macchine del tempo sarebbero state decisamente funeree, se non le avesse salvate quel tanto d'irresistibilmente ridicolo ch'era insito nella loro architettura. Ma forse a ben pensarci, il ridicolo è sempre

un'espressione retroattiva, verso le opere dei padri e dei nonni, che a loro parvero compitissime... Oggigiorno soltanto le "vetture da cerimonia", che i noleggiatori tengono di riguardo, sono nere: pose di prime pietre, funerali di personaggi illustri, vari di navi o di matrimoni. La gioia perfetta, insomma, non è di questo mondo. Però su questo è bene intenderci.

Non vorrei che la moda nuova, dei colori vivacissimi in largo assortimento, venisse interpretata come un nuovo dovere di adeguare la vettura ad ogni contingente impiego: rosa per il mattino sfaccendato, verde spinacio per la massaia in acquisti, color tè per il pomeriggio, pervinca per i convegni galanti, carne cruda per le vetture da sera. Potrebbe essere una trovata per i venditori: ma qualcosa mi dice che i capifamiglia non apprezzeranno l'innovazione. E che a breve scadenza uno spirito geniale e pratico inventerebbe la vettura a tutto fare, vestita coi colori di Arlecchino. Innovazione tra l'altro, quest'ultima, che io raccomanderei non tanto per i capolavori di astrattismo e di decorazione informale a cui sbriglierebbe l'estro degli artisti — nuovo sbocco per la pittura moderna — quanto e specialmente per l'economica riparazione della sola parte bocciata, in qualche giovanile intemperanza del guidatore. Piuttosto, però — rimanendo nel campo tradizionale — l'assortita chiarezza dei colori potrà utilizzarsi per sostituire con un simbolismo istintivo, o convenzionale, il proverbiale linguaggio dei fiori. Non che questi siano diventati sordomuti; ma sono le destinatarie divenute di gusti strani: talché al mazzo di fiori spesso preferiscono il presente di una semplice automobile. La natura cede, in tutti i campi, ai surrogati. Prepariamoci, in tempo. Una vettura in metallizzato cangiante potrà, con economia di tempo e d'inchiostro, sostituire un'imbarazzante lettera di commiato.

Cari giovani, siamo giunti alla conclusione seria di questi spunti incolore. La nuova tendenza all'assortimento di tinte vivaci vi sarà specchio di gioia e augurio di bene. Rispecchierà in una cornice di euforia il più bello spettacolo del mondo, che è quello della vostra prorompente giovinezza. E se qualcuno temerà che il capriccio d'un colore violento sia un'esca all'esibizionismo (diffuso e veniale peccato in un giovane) risponderò io per voi ch'è meglio sfogare questo capriccio in una tinta chiassosamente carezzevole, che nella pre-muta a sproposito sull'acceleratore, in cui troppi ancora confinano la ricerca di distinzione. Forse l'euforia dell'occhio e del cuore dissolverà questa sciocca presunzione. Questa è la mia speranza, questo il mio augurio di bene.

A. F.

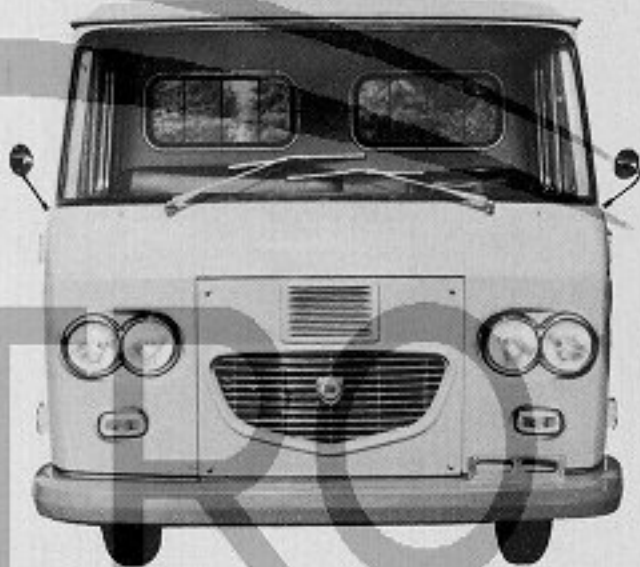


...una vettura in rosso vivo  
stimola utilmente i riflessi  
...una vettura bianco-latte  
prolunga la vita...

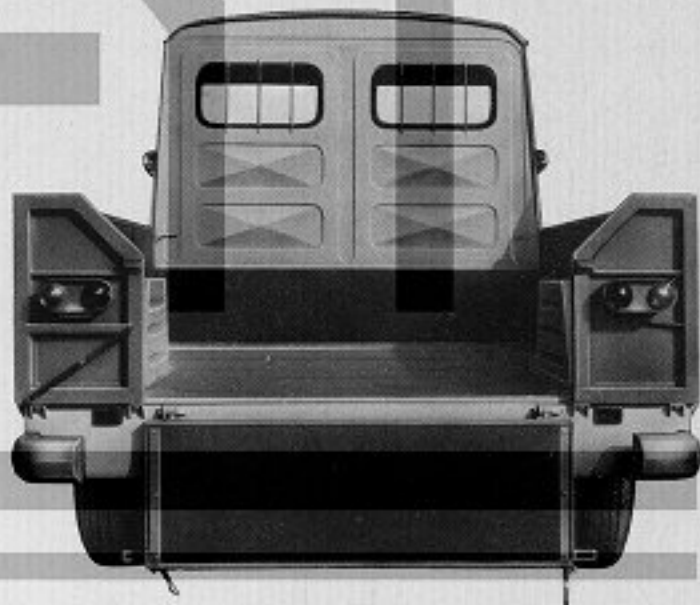
NUOVA PRODUZIONE

## CAMIONCINO SUPERJOLLY

Importante novità Lancia nel settore degli autoveicoli industriali è l'autocarro leggero "Superjolly", della portata di 1 tonnellata e mezza. Caratteristiche salienti di questo veicolo sono il motore tipo Flavia di 1500 cmc (con compressione ridotta a 7,4:1, che consente il suo funzionamento con benzina normale 84-86 NO), la trazione anteriore, i freni a disco con due circuiti e due servofreni, doppia ganascia sui dischi anteriori, il pianale molto basso e la singolare compattezza di inbomgri. La potenza erogata dal motore è di 58 CV a 5000 giri; la velocità massima 110 chilometri ora.



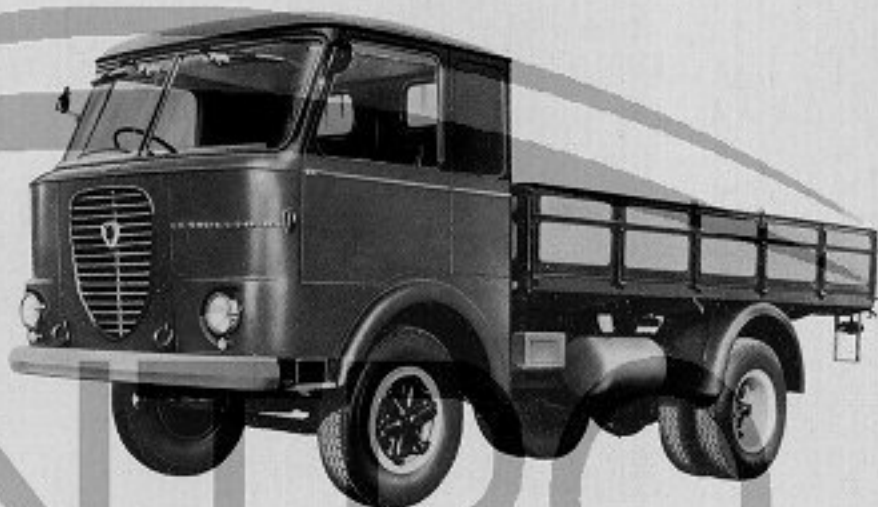
La grande maneggevolezza del "Superjolly" è documentata da questi dati: passo m 2,55; lunghezza fuoritutto m 4,84; diametro di volta m 10,92. Il pianale del cassone a sponde metalliche è alto da terra appena 48 centimetri, cosa che consente facilissime operazioni di carico e scarico. Lo stesso cassone ha le misure interne di m 2,97 per 1,69. Anche la linea della cabina è di disegno molto moderno, caratterizzato dalla maschera a scudetto Lancia e dai doppi proiettori. Ben curato, confortevole, luminoso l'interno, che è a tre posti. Il consumo del veicolo, che possiede notevoli doti di accelerazione ed elasticità, è di 14,1 litri di benzina normale ogni 100 chilometri (norme CUNA).



## ESADELTA B

La nuova versione dell' "Esadelta B", autocarro pesante della portata di 7,4 tonnellate sulla sola motrice ha le seguenti caratteristiche: motore Diesel a sei cilindri in linea, cilindrata 8245 cmc; potenza massima 136 CV (CUNA) a 2000 giri al minuto; cambio a quattro marce; ponte posteriore a due rapporti di velocità con comando elettrico; freni di esercizio con freno continuo Lancia tipo Multiplex; cabina metallica completamente climatizzata.

Nella versione autocarro ha la portata di 7,4 tonnellate e può rimorchiare 14 tonnellate; il tipo trattore ha la portata su ralla di 8 tonnellate e può rimorchiare 21,9. Per tutte le versioni la velocità massima è di 67 km orari. È tipica di questo veicolo la singolare economia di esercizio.



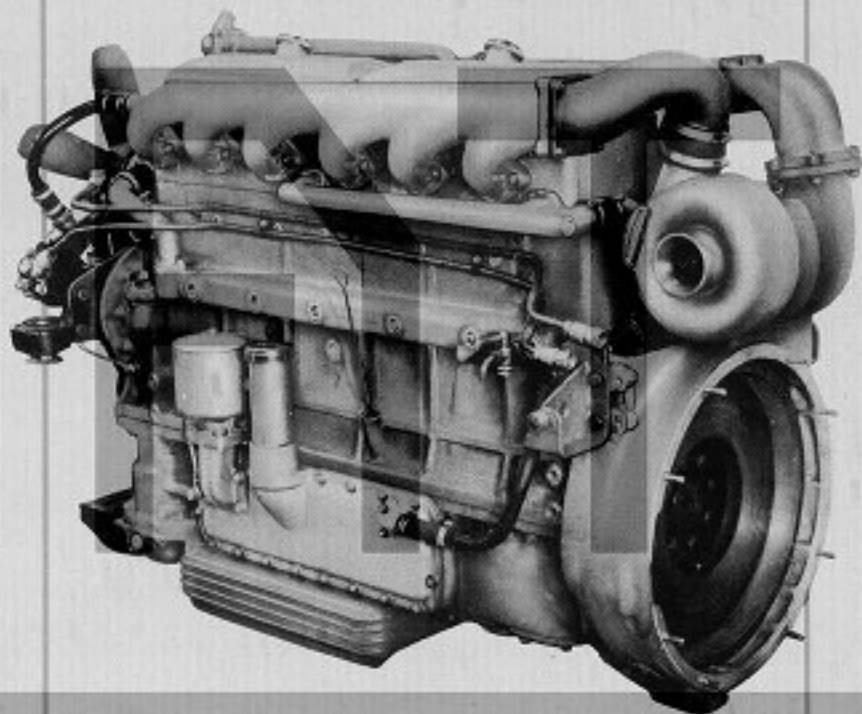
## ESAGAMMA

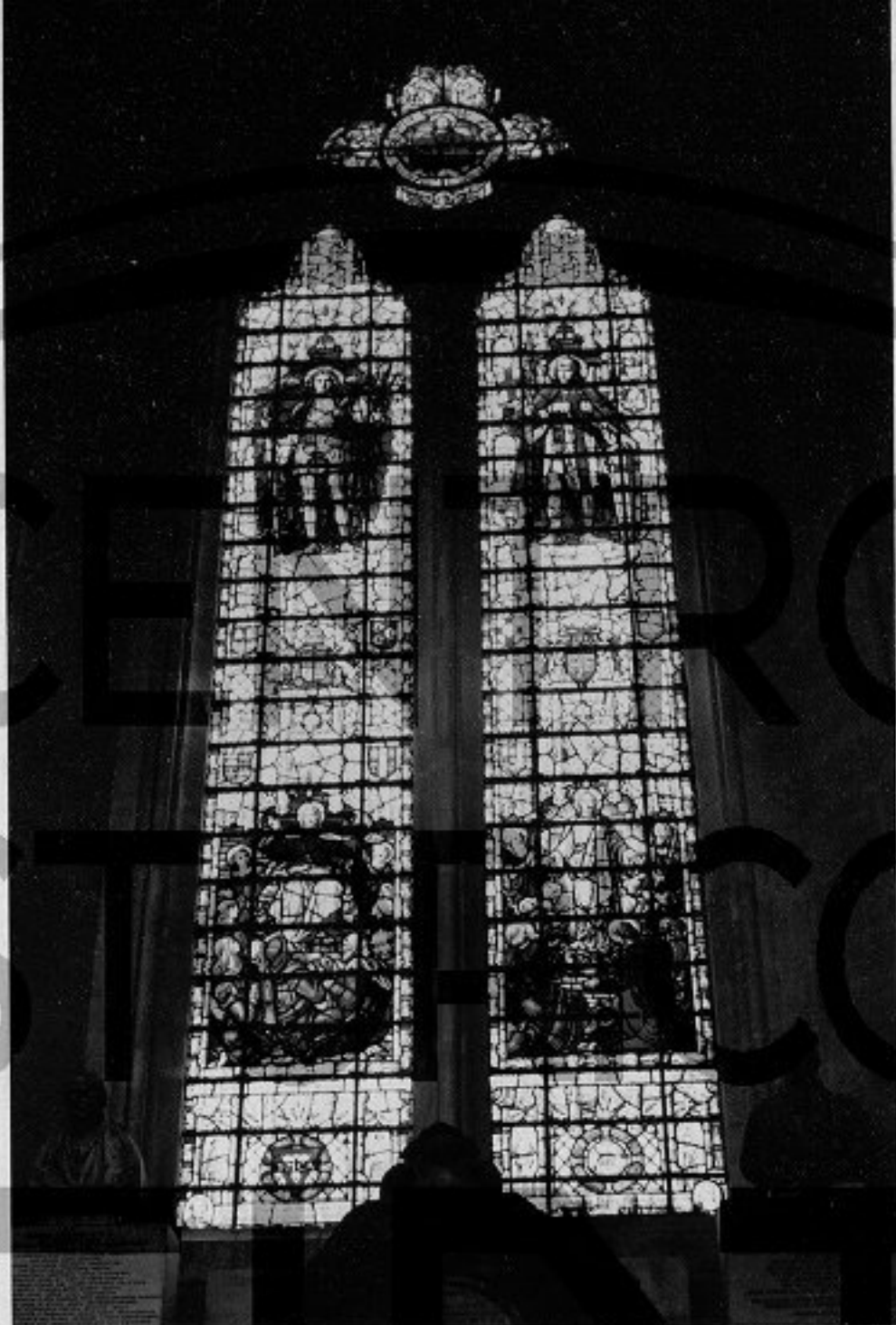
### CON MOTORE SOVRALIMENTATO

Per l'autocarro "Esagamma" è stato studiato un motore sovralimentato della potenza di 228 CV effettivi netti, contro i 194 CV della versione senza compressore. La sovralimentazione è fornita da un turbocompressore azionato dai gas di scarico (la sistemazione dell'apparato è visibile nella fotografia a destra, a tergo del gruppo motore), che assicura consumi specifici uguali, ai carichi massimi, e addirittura inferiori nelle condizioni medie di utilizzazione. Considerando un peso complessivo a pieno carico di un autotreno (motrice e rimorchio) di 38 tonnellate, si realizza con questo motore una potenza di 6 cavalli per tonnellata, corrispondente all'optimum delle prestazioni di esercizio in ogni condizione di marcia, su cui sembra debbano orientarsi le future regolamentazioni internazionali unificate in fatto di portate e pesi massimi.

### CON TERZO ASSE CENTRALE

Inoltre è stata presentata la versione con terzo asse centrale autosterzante, elevando così la portata a t 9,8. Tale veicolo, particolarmente adatto per lavori in cava e fuori strada, fa salire a sette le versioni di questo modello finora realizzate.





# GRAN BRETAGNA 1963

CARLO CASALEGNO

Dopo due anni di lavoro, il Comitato di sei saggi presieduto dal conte di Halsbury ha reso pubblico un rapporto di 253 pagine, in cui si raccomanda al governo ed al Parlamento di adottare, anche per la moneta, il sistema decimale. Resti la sterlina; ma non più suddivisa, come avviene ora con gran tormento degli stranieri di ogni razza e paese, in scellini e *pence*. Si introduca il *cent* come per il dollaro; e si proceda al conio di monete da mezzo *cent* (poco più del *penny* d'oggi), da un *cent*, da venti *cents*; le monete d'oggi — da uno scellino e da due scellini — resterebbero in circolazione, ma parificate a 5 ed a 10 *cents* rispettivamente. La data più vicina per la riforma è indicata attorno al capodanno del 1967; il costo dell'operazione, in poco più di 200 miliardi di lire nostre. Sarà necessario, infatti, non solo

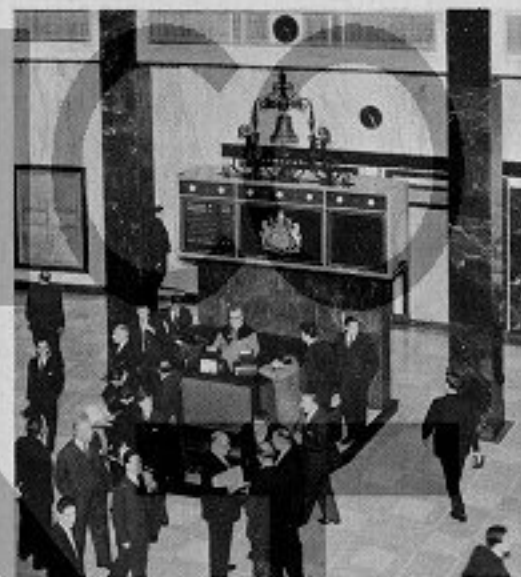
coniare cinque o sei miliardi di monete nuove, ma adattare al nuovo sistema i francobolli, le macchine calcolatrici, i gettoni telefonici e via dicendo.

Non sapremmo dire che cosa sia più interessante: se la proposta di riforma, i suoi precedenti, le prime accoglienze nel paese. Non tutti gli inglesi sono favorevoli; alcuni hanno protestato nel nome delle tradizioni, altri invocando motivi di economia, altri ancora esprimendo (o sottintendendo con trasparenti allusioni) il rammarico che anche in questo campo si voglia "americanizzare" l'Inghilterra ed adottare il cent al posto del buon vecchio penny. Né le riserve vengono da ex-colonnelli dell'esercito delle Indie o dalle zitelle di provincia care ad Agata Christie. Il presidente della Monsanto Chemical Ltd, cioè il *manager* di una delle più colossali e moderne imprese industriali del Regno Unito, ha chiesto: «Qualcuno sa spiegarmi quale vantaggio trarrebbe l'Inghilterra da questo tuffo isterico nei modelli continentali?». La domanda è significativa: questa diffidenza isolazionista verso le cose d'oltre Manica è espressa dal capo di un'azienda che, se le cose andassero bene, entrerebbe presto nel Mercato Comune. Ma ci sono anche altri particolari curiosi. Il presidente della commissione incaricata di studiare la riforma della sterlina è (come sempre) un Lord. La riforma abolisce le monete tradizionali, ma non completamente; quelle da uno e due scellini potranno restare in circolazione. E, soprattutto, non è affatto certo che la riforma sarà realizzata per il 1967. Il primo a suggerirla fu sir Christopher Wren nel 1696, esattamente un secolo prima che il generale Napoleone Bonaparte incominciasse la campagna d'Italia! Da allora cinque Commissioni Reali e due Comitati Governativi hanno studiato il problema, concludendo per l'opportunità di accogliere il metodo decimale; eppure, fino a quest'anno 1963, XVIII dell'era atomica, gli inglesi sono rimasti fedeli al penny, allo scellino, alla ghinea.

Diciamolo subito: questa fedeltà al passato può essere (fino ad un certo punto) un difetto ed anche un danno: ma è al tempo stesso, e forse più, uno degli incanti ed una delle forze dell'Inghilterra. Anche se gli inglesi, in questo momento, non ne sono affatto convinti.

Lo scandalo Profumo, o — se si preferisce — l'affare Keeler, è per i sudditi di Sua Maestà britannica quello che fu, per gli americani sei anni fa, il lancio del primo Sputnik sovietico: la spinta, quasi il pretesto, ad una severa autocritica. Esame di coscienza, delusione e autode-nigratura: ecco lo stato d'animo che sembra prevalere oggi nel Regno Unito. «Gli inglesi — scrive l'*Economist* — sono diventati il popolo più introspettivo della terra». Dalla Corona in giù, non c'è venerabile istituzione del passato o pilastro della società presente che non sia sottoposto ad analisi spietata. Antichi orgogli lasciano il posto ad accorati atti di contrizione.

Idee accettate finora come dogmi sono discusse come probabili menzogne. Crollano le più solide certezze: «Nevrosi o inizio di un'era nuova?», si chiede ancora l'*Economist*. Ed i conservatori



La sala centrale dei Lloyd's la famosa Compagnia fondata a Londra al principio del Settecento, con la storica campana "Lutine" che con i suoi rintocchi, uno per le cattive, due per le buone, annuncia le notizie importanti.

Nella pagina a fronte, una vetrata dell'abside della Cattedrale di Westminster.

# CENTRO

# STORICO

(mirabile virtù dell'Inghilterra, che il fanatismo di partito non impedisca quasi mai la ricerca della verità, né gli uomini di destra si chiudano in un settarismo reazionario e borbonico) vanno a gara con i liberali ed i laburisti nel battersi il petto.

« Noi tentiamo ancora di governare lo Stato del XX secolo con istituti che, nelle linee essenziali, sono quelli del Settecento » ha lamentato un parlamentare *tory*. « L'origine dei nostri mali sta nella nostra "venerazione per istituti fuori del tempo" » ha scritto il liberale "Manchester Guardian". « Il tono della vita pubblica è insidiato da una progressiva decadenza » hanno ammonito i socialisti. « La macchina governativa è organizzata secondo un sistema che spesso rende impossibile prendere rapidamente la giusta decisione, accorgersi in tempo delle decisioni sbagliate, e far attuare le decisioni utili dalle persone che le hanno preparate » denuncia uno dei più autorevoli docenti di dottrine politiche. Le critiche non investono soltanto singoli problemi diplomatici, strategici, economici, sui quali gli ultimi governi hanno indubbiamente sbagliato: come le infelici trattative per l'ingresso nel Mercato Comune, incominciate troppo tardi e sveltamente, e poi affrettate quand'era già nell'aria il veto gollista; oppure il tentativo di costruire il missile Blue Streak, abbandonato dopo l'inutile perdita netta di quasi duecento miliardi.

I pilastri dello Stato, di cui gli inglesi vanno fieri da secoli, sono gli obbiettivi più auten-



tici di questa nuova campagna di autocritica. Il Civil Service, cioè l'alta burocrazia, è giudicata dai liberali "un gigante cieco". La polizia e la magistratura, da secoli due motivi di legittimo orgoglio nazionale, sono guardate con sospetto dopo il caso Profumo e le agitate vicende giudiziarie del dottor Ward e di Christine Keeler. Le riforme introdotte dai laburisti tra il 1945 ed il 1950, quando crearono il Welfare State e la società del giusto benessere, appaiono in ritardo sulle esigenze di un grande paese a metà del xx secolo, e soprattutto monche: non riuscirono a creare una nazione di cittadini veramente eguali, né toccarono la forza dell'*Establishment*, cioè l'aristocrazia dirigente del paese. E ora l'*Establishment* è chiamato alla resa dei conti.

A leggere queste critiche stando sul Continente, ed interpretarle sull'esperienza di tanti Stati europei, c'è da fraintenderle. Quando gli inglesi protestano contro la polizia, non è perché la sospettino di torturare i detenuti o di agire come un potere arbitrario; per un arresto ingiustificato, un agente di Scotland Yard può finire davanti al giudice, e magari in carcere. Essi temono, semplicemente, che la polizia non agisca con rigorosa imparzialità, che eserciti pressioni sui testi o "prepari" il processo: come sarebbe accaduto nell'affare Profumo. Così rimproverano ai giudici non il settarismo o la corruzione, ma una sapienza giuridica troppo



CENTRO

STORICO

FIFT







CENTRO  
STORICO

# CENTRO

# STORICO

remota dalle realtà della vita quotidiana, ed astratta. Qualunque cittadino britannico è, allo stesso modo, convintissimo dell'onestà della burocrazia, una tra le più corrette del mondo; quello che denuncia, è la mancanza di realismo, di competenza e di sensibilità ai problemi tecnici ed economici. Sono secoli che l'alta burocrazia è nelle mani dei rampolli dell'*Establishment*, amabili dilettanti, educati in collegi aristocratici e in università tradizionali, avvezzi a praticare il *fair play*. Ma le esigenze del mondo d'oggi non tollerano i disincantati diplomatici che conoscono le lingue orientali e gli amministratori che leggono Sofocle nel testo greco; ci vogliono dei "professionisti" competenti in economia, sociologia, matematica finanziaria, scienze fisiche, merceologia; ci vogliono uomini tratti da ogni classe sociale, che sentano e rappresentino meglio tutto il paese.

Critiche del genere colpiscono molto a fondo la realtà presente dell'Inghilterra, e danno coscienza di difetti sinora trascurati: le disuguaglianze nel sistema educativo, gli arcaismi della macchina governativa, i limiti troppo stretti in cui si arruola la classe dirigente, il peso della nascita nelle carriere amministrative, le nostalgie che ostacolano la scelta di una politica estera realistica, gli intoppi nello slancio economico. Molti inglesi si sentono "mal governati, male educati, male amministrati, male abituati". È un pessimismo, una passione autocritica che — come è



sempre avvenuto in Inghilterra — non dovrebbe risolversi in uno sterile compatimento di se stessi: « Tutto indica — afferma lo *Spectator* — che sta per incominciare un'altra grande Età delle Riforme ». E in quest'ondata di riforme, ovviamente, cadrà più di una reliquia del passato (anche se, forse, la sterlina resterà divisa in scellini e in *pence*).

In un altro paese, ci sarebbe da temere che una specie di furia iconoclasta si abbatta sugli istituti tradizionali e che gli innovatori vogliano fare tabula rasa dell'eredità storica. Nel Regno Unito, questo timore è fuori luogo, per secolare abitudine alle riforme senza rivoluzione; ed è una fortuna tanto per gli inglesi quanto per gli stranieri. Infatti, anche se i critici inglesi del mondo inglese la sottopongono ad una critica rigorosa e ad una polemica autodenuncia, noi — con l'imparzialità che ci è consentita dalla distanza e dall'assenza di interessi diretti — vediamo meglio il fascino di quelle tradizioni, e l'elemento positivo che esse hanno rappresentato nella storia britannica fino a ieri; e ci rendiamo conto di come l'attaccamento alla tradizione non abbia impedito alla Gran Bretagna di prepararsi tutt'altro che inadeguatamente per il mondo del Duemila.

Paese pieno di paradossi, l'Inghilterra. Essa rimane, per certi aspetti, l'ultima monarchia di diritto divino: Elisabetta II è stata consacrata e incoronata con un rito feudale, che richiama lo spirito del Medioe-





Churchill ai Comuni, 13 maggio 1940.

«Non ho da offrirvi che sangue, sudore, fatica e lacrime... Voi mi domandate: Ma, qual è la nostra politica? Io vi rispondo: batterei per terra, in mare e in cielo con tutta la nostra forza e tutto lo spirito battagliero che Dio può infonderci. Batterei contro una tirannide mostruosa, non mai superata nei tragici annali dell'umana criminalità. Questa è la nostra politica. Quali i nostri scopi? voi mi domandate. Posso rispondervi con una sola parola: Vittoria, vittoria ad ogni costo, vittoria nonostante ogni terrore; per lunga e dura che possa essere la strada; perché senza vittoria non sopravviveremmo... Ma io m'assumo il mio compito con baldanzosa speranza. Ora è il momento in cui mi riconosco il diritto di chiedere l'aiuto di tutti, e dico: Su, dunque, marciamo tutti insieme unendo le nostre forze».

Churchill ai Comuni, 18 giugno 1940.

«La battaglia di Francia è finita. Ritengo che stia per cominciare la battaglia d'Inghilterra. Da questa battaglia dipende la sopravvivenza della civiltà cristiana; da essa la vita stessa di noi britanni e la lunga continuità delle nostre istituzioni e del nostro impero. Tutto il furore e la potenza del nemico si abatteranno in breve su di noi. Hitler sa che dovrà o annientarci nella nostra isola, o perdere la guerra. Se supremo fargli fronte, tutta l'Europa potrà essere libera e la vita del mondo procedere entro assolati altipiani. Ma se mancheremo, allora il mondo intero, compresi gli Stati Uniti, e tutto ciò che conosciamo e ci sta a cuore, sprofonderà nell'abisso di un nuovo Medioevo, reso più sinistro e forse più durevole dai lumi di una scienza perversa. Prepariamoci dunque al nostro dovere ed a condurci in modo che, se l'Impero britannico e il suo Commonwealth avessero a durare mille anni, gli uomini possano dire: Fu la loro ora più bella».

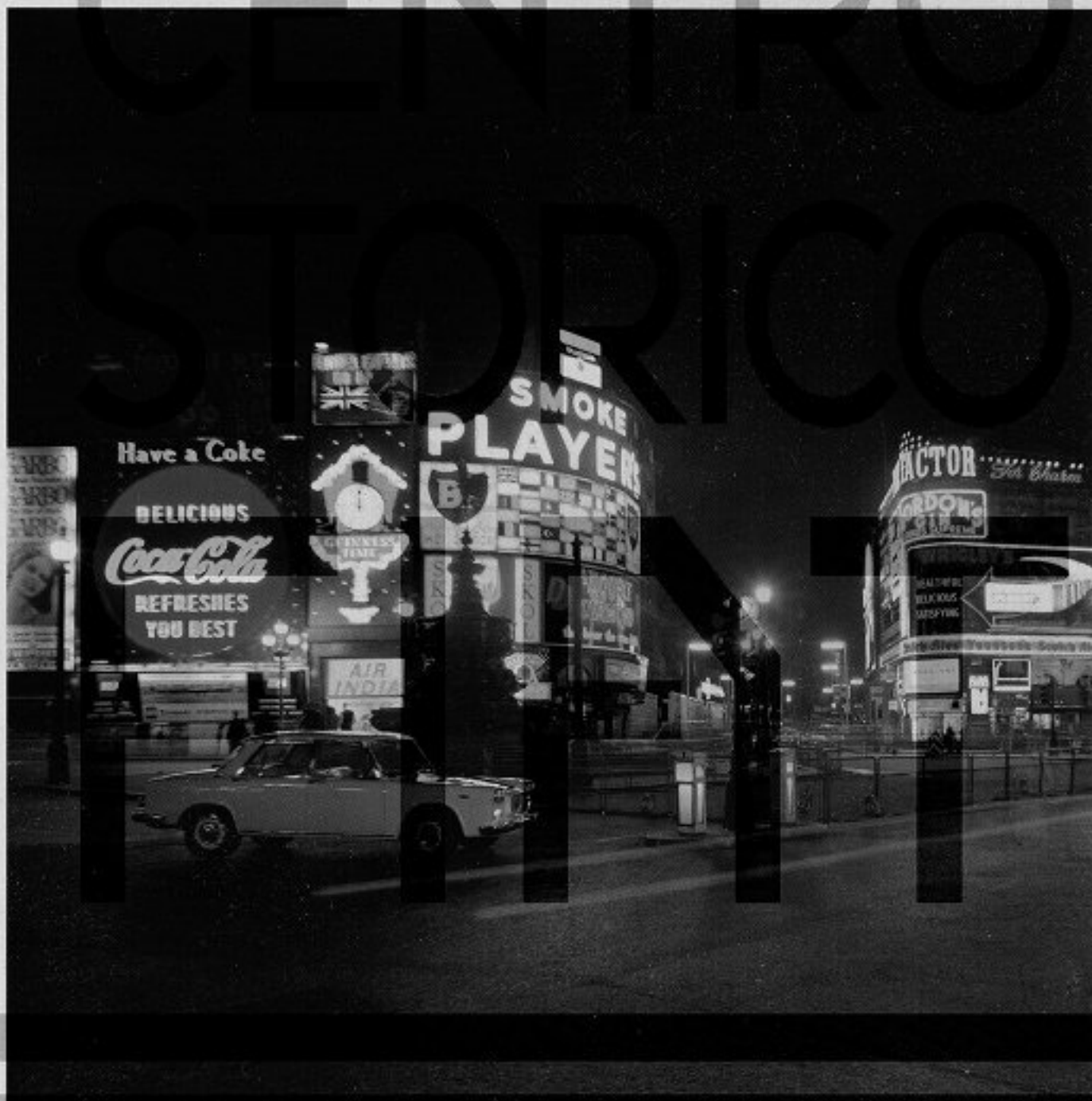
vo, la concezione del re come "culto del Signore", il Sacro Romano Impero. Tuttavia è stata la prima democrazia parlamentare in Europa, e rimane la più solida.

Ha posseduto il più grande impero coloniale mai apparso nella storia, di cui molti inglesi sentono ancora la nostalgia; ed ha accordato la libertà, senza guerre di retroguardia, alle gemme dell'Impero. Ha coltivato per secoli un orgoglioso isolazionismo, un distacco talvolta superbo dall'Europa; ma per tutto l'Ottocento ha accolto i rivoluzionari, i ribelli, gli utopisti che preparavano la nuova Europa (da Mazzini a Marx); e due volte in questo secolo — ma soprattutto nell'eroico e disperato settembre 1940 — ha salvato la libertà dell'Europa. Nelle più profonde trasformazioni politiche, non ha scalfito l'egemonia, i privilegi della sua aristocrazia; ma l'aristocrazia ha continuato a sostenere il proprio compito, fino a ieri, con una dedizione civile ed uno spirito di sacrificio ed un adattamento ai tempi nuovi, che non hanno confronti in nessuna aristocrazia europea. I granatieri della Regina ed i custodi della Torre di Londra ed i cavalieri della Guardia portano ancora i colbacchi napoleonici, le alabarde di Enrico VIII, le uniformi della guerra di Crimea; però le forze armate hanno bombe all'idrogeno ed aerei supersonici di costruzione nazionale. Gli impiegati della City vanno al lavoro in bombetta, i funzionari dei Lloyds portano la giacca nera ed i pantaloni a righe come i gentiluomini durante la giovinezza della regina Vittoria, i giudici indossano toghe scarlate e parrucca, i taxi sembrano tolti da un film di Ridolini. Tuttavia l'Inghilterra ha realizzato le prime e migliori centrali elettriche ad energia nucleare, è assai avanzata nell'automazione, e fornisce i reattori alla maggior parte dei jets che solcano i cieli del mondo.

Quel culto del passato, che si concilia con la libertà e con il progresso; quell'attaccamento alle tradizioni dell'età feudale e dell'assolutismo regio, che si inserisce nella democrazia e si accorda con il rispetto della persona umana, con la solidarietà e con la giustizia; quell'amore geloso dell'antico e quella riverenza per l'eredità degli avi, che non significano né reazione politica né fanatismo nazionalistico: quel modo tutto inglese, insomma, di lasciar sopravvivere il passato senza rinunciare al presente e senza chiudere gli occhi al futuro, è uno degli incanti maggiori dell'Inghilterra per chi la guarda come turista, come straniero, come curioso dei secoli trascorsi (e come italiano: noi stiamo allegramente distruggendo persino il patrimonio d'arte e di paesaggio che gli antichi ci hanno lasciato). Ma questo atteggiamento "conservatore" è stato, anche, una grande forza politica. Gli inglesi, spesso, si sono decisi tardi alle riforme necessarie; però le hanno realizzate senza sconvolgimenti, e non le hanno più rinnegate dopo averle decise. Hanno camminato sulla strada del progresso con passo magari lento, ma senza gravi scarti e senza ritorni. Che è poi il modo più redditizio di camminare.

C. C.

Un dragone della Regina  
con il colbacco napoleonico  
e l'uniforme della guerra di Crimea  
di sentinella alla Caserma delle Guardie,  
nei pressi di  
Buckingham Palace  
e uno scorcio notturno  
di Piccadilly Circus.

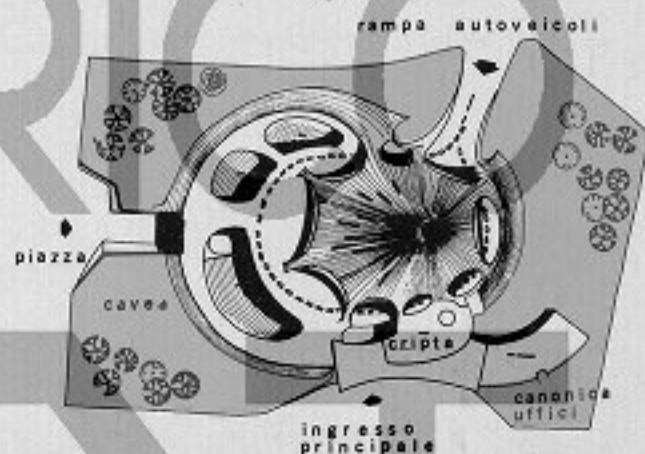


# MADONNA DELLA STRADA

UN CULTO E UNA DEVOZIONE  
ANTICA SOTTO LA MODERNISSIMA  
VOLTA DI UN TEMPIO NUOVO

L'articolo che segue era già giunto alla nostra redazione quando si è sparsa fulminea nel paese la notizia dell'immense disastro della diga del Vajont nella provincia di Belluno. Contribuiscano queste pagine a ravvivare nel lettore il senso di solidarietà in così larga misura manifestatosi in tutto il mondo nelle scorse settimane, e siano nello stesso tempo invito alla speranza per le popolazioni delle plaghe del Bellunese così tragicamente colpite.

Una struttura a forma di fantastica guglia, alta sulla sommità di un elegante e ardito complesso architettonico, il Santuario della Madonna della Strada, si staglierà fra non molto contro il cielo premonitico dell'ampia vallata dov'è Belluno. Il nuovo tempio, di cui è stata posta la prima pietra il 23 maggio di quest'anno, sorgerà propriamente a Cavarzano, un tempo sobborgo ed ora zona residenziale della città veneta, capoluogo della provincia delle Dolomiti. Il santuario della Madonna della Strada, venerata, secondo la tradizione, fin dal secolo XVI come protettrice dei viandanti ed ora "automaticamente" deputata a proteggere quelli che costituiscono la più gran parte dei viandanti di oggi, gli automobilisti, avrà dunque la sua sede in una provincia prevalentemente montana; in una zona dove il traffico, seppure intenso, sembra perdere un poco dell'aggressività propria di altre contrade per stemperarsi in un più largo



e sciolto fluire. Qui, la stessa presenza dell'Ardo e del Piave (Belluno sta alla confluenza fra i due fiumi, Cavarzano è al di là dell'Ardo), insieme alla luce già montanina, conferisce all'atmosfera quell'attutimento tipico dei paesi situati presso i laghi ed i monti. Bella e adatta sede dunque, quasi simbolica, se si pensa che una chiesa dedicata alla protettrice degli automobilisti dovrà essere un rifugio, una pausa di meditazione e di silenzio nel corso di un viaggio o di un pellegrinaggio di ringraziamento o di promessa per la propria e altrui salvezza a guardia sulle strade. Bella e adatta sede proprio in questo senso, anche perché non sarà un santuario isolato e romito ma, se pure situato in un paesaggio ed in una atmosfera dolci e pacati, sarà un tempio vivo di culto, presso i margini della strada, e precisamente entro un gomito della costruenda circonvallazione dove passeranno le macchine dirette a Cortina d'Ampezzo. Ma con questo non è che le autorità religiose, quando hanno dato il loro benestare per la nascita della chiesa, abbiano scelto il luogo a proposito, abbiano cioè pensato

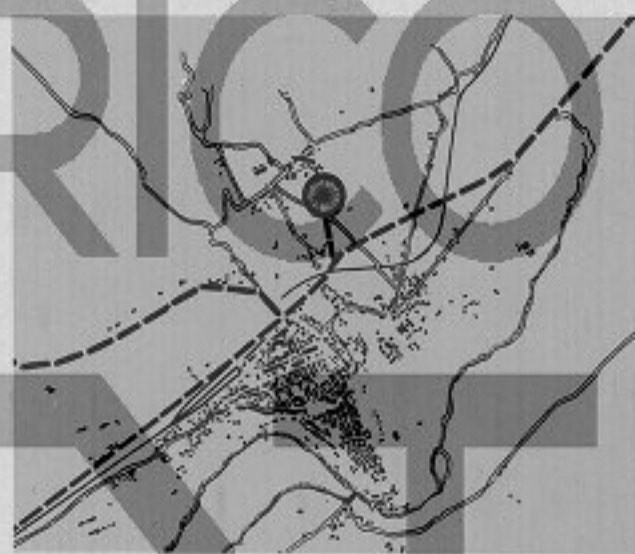
ad un santuario che avesse la fisionomia e lo scopo che ha oggi. Anzi, la dedica alla Madonna della Strada è nata in un secondo tempo, già dopo che era stata voluta dal parroco di Cavarzano la costruzione di una parrocchia cui la Curia doveva dare la sua approvazione. Ma sul punto di dare inizio ai lavori per la chiesa da dedicarsi alla Vergine il parroco ebbe l'idea di precisare la dedica in quella di "Madonna della Strada" e non appena la notizia fu risaputa si levò da ogni parte un coro di consensi cui diedero voce illustissime personalità del mondo religioso e civile e, soprattutto, una grande massa di automobilisti. Sicché il primitivo progetto fu di molto ampliato e, affidato agli architetti Adriano Alpago Novello, Vincenzo Barcelloni Corte e Vincenzo Hybsch, ebbe poi una stesura definitiva poco prima della posa della prima pietra, nella forma di una arditissima alzata di cemento che ricorda un manto avvolto attorno ad un corpo in atteggiamento di meditazione e pietà. Nel suo odierno progetto definitivo, il santuario gode già in Italia e all'estero di una fama degna di un santuario secolare. Un altro segno, questo, della dinamicità che, anche nelle cose dello spirito e del culto, caratterizzano la nostra epoca; e, nella fattispecie, ancora un simbolo adattissimo al significato che il tempio è venuto acquistando.

Moderno sarà dunque, e sotto tutti gli aspetti, il tempio dedicato alla protettrice degli automobilisti, ma non moderno in un senso gratuito e puramente esteriore. A tal proposito deve essere ricordata la discussione sorta in varie sedi intorno a quella che è una delle novità più salienti del nuovo complesso. S'era detto all'inizio che sarebbe stato adattato uno spazio per le automobili, affinché gli appassionati della guida potessero assistere alle funzioni comodamente seduti all'interno della loro macchina. È chiaro quanto di antitradizionale vi sarebbe stato in ciò, proprio perché in relazione diretta con la parte più spirituale e intima del momento rituale (ad esempio l'obbligo di inchinarsi all'elevazione nel corso della Messa); un antitradizionalismo che a parere di moltissimi, credenti e non credenti, rasentava l'irriverenza. Orbene, i responsabili religiosi sono intervenuti a precisare autorevolmente che non sarà fatta nessuna concessione del genere (non vi sarà nessun *drive in*). Lo spiazzo ci sarà e sarà una piattaforma sopraelevata ardita e nuova, di bell'effetto estetico e di grande valore funzionale; su di essa potranno trovar posto le automobili, mentre i guidatori potranno avere la vista dell'interno del tempio e del panorama all'intorno con a Sud le prealpi bellunesi e a Nord i contrafforti delle Dolomiti. Ma chi vorrà assistere ai servizi dovrà entrare all'interno, nella navata che potrà accogliere più di millecinquecento fedeli, senza contare quelli che potranno sistemarsi nella balconata, matroneo che avvolge il tempio internamente. Come s'è visto, né puro caso né progetti meditati nel tempo hanno dato l'avvio al sorgere di questa chiesa, che sarà in breve cara a tutti gli utenti della strada. La chiesa è nata da un'idea geniale suggerita dal vivo zelo religioso di un parroco e ha trovato, per una ragione comprensibile, una viva, prontissima rispondenza presso autorità civili e religiose ma, soprattutto, presso i fedeli più da vicino interessati: gli automobilisti. Situato in una delle zone naturali più attraenti d'Italia (presto legata con una strada nazionale, prevista dal Piano Regolatore, che la congiungerà a Cortina d'Ampezzo, e perciò, in rapporto diretto con la Grande Strada

delle Dolomiti), il santuario è già fin d'ora meta continua di automobilisti di ogni categoria, italiani e stranieri, cattolici o no, credenti e meno credenti.

Ognuno vede quanto di vantaggio propriamente umano possa venire dalla fama che un luogo di questo tipo avrà presso gli automobilisti. Lo scrittore Buzzati ha parlato a questo proposito di benefica suggestione, "di pronto soccorso religioso, largito ai bordi dell'asfalto", che farà meditare soprattutto coloro, tra gli automobilisti, che hanno lo spirito troppo vivo e questo spirito esercitano tutto sul loro mezzo, con eccessiva fiducia in sé stessi e nell'aiuto del caso. Il tempio inviterà tali automobilisti alla meditazione e, al di là del valore puramente spirituale, sarà confermata in tal modo la grande validità dell'iniziativa partita dall'animo pietoso e zelante del buon parroco di Cavarzano.

Lo spirito troppo vivo di cui parlavamo forse si placherà un poco sciogliendosi in un momento di serena contemplazione e di pausa, e "i viandanti" dell'automobile potranno tornare sulla strada con l'animo meno concitato e meno ingombro di passione soltanto ambulatoria, ma con mente più pacata e conscia sia del piacere sia dei doveri che spettano a chi profitta giustamente di questo mezzo ormai irrinunciabile che la tecnica ha fornito all'uomo: l'automobile.



A parte il valore religioso e mistico che abbiamo sottaciuto perché il più personale e segreto, a parte il valore di persuasione e, diciamo così, didattico che il nuovo santuario dedicato alla Madonna della Strada possiede, vi è anche un aspetto puramente turistico degno d'essere sottolineato. L'abbiamo detto, il nuovo complesso architettonico è un'opera di grande pregio artistico in tutti i suoi interessanti elementi, un'opera che presenta soluzioni ricche di valore tecnico ed estetico, e, soprattutto, è situato in un paesaggio di alta suggestione, ai margini di una delle regioni più belle d'Europa.

Qualunque sia il significato che a un tal peregrinaggio essi vorranno dare, gli automobilisti sono invitati fin d'ora a questo luogo, come uno dei più ameni che l'Italia e l'Europa offrano al viandante affinché questi possa, in serenità di spirito, contemplare, "passeggiare" con il mezzo che gli è più caro e, in una parola, ricrearsi. V. A.



# TORINO E IL BAROCCO

MARZIANO BERNARDI

Questo 1963 sarà ricordato come l'anno d'una gran festa della cultura torinese, l'anno della spettacolosa mostra del Barocco piemontese. Ma sarà ricordata anche la straordinaria partecipazione di pubblico, l'adesione popolare alla gigantesca rassegna presentata a Torino nel Palazzo Reale e nel Palazzo Madama, e nella Palazzina di Caccia di Stupinigi. Corrono dunque dei forti nessi spirituali, e si potrebbe dire affettivi, fra l'animo della gente subalpina e le forme della poetica barocca? Nella risposta è implicita tutta una serie di situazioni storiche, politiche e sociali e persino psicologiche, che danno ai fatti artistici avvenuti in Piemonte nel Sei e Settecento un

valore, un senso profondamente diverso da quello che i medesimi fatti assunsero nelle altre regioni dalla penisola italiana.

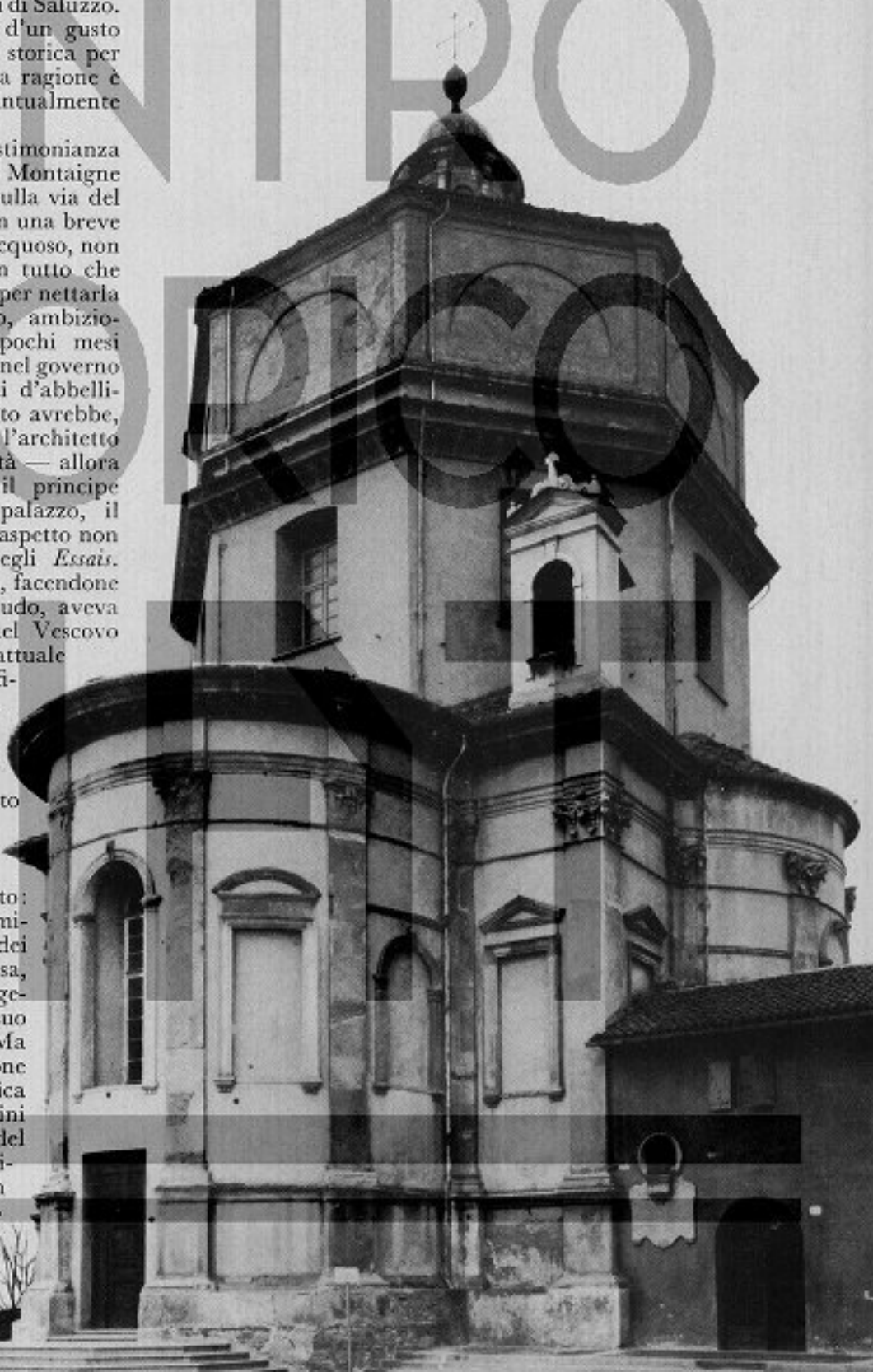
Se al concetto di "Barocco" si associa un'idea — come pareva ai teorici neoclassici — di sfrenata fantasia, d'umore bizzarro, d'enfatico sentire, di turgida sensualità, nulla potrebbe sembrar più lontano da una simile dimensione intellettuale e morale, del "ritratto" che ognuno si fa della Torino d'oggi, capitale del lavoro industriale italiano. Pare difficile far coincidere le cupole del Guarini, i palazzi del Juvarra, le chiese del Vittone, le pitture allegoriche, mitologiche e celebrative del Beaumont, i mobili intarsiati d'avorio e madre-

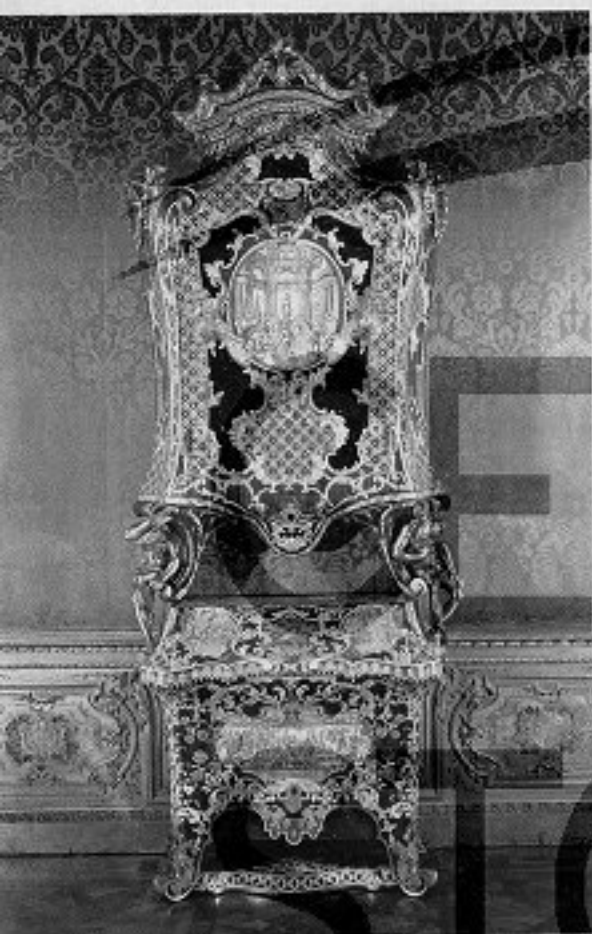
perla del Piffetti, i soffitti dorati e intagliati, gli stucchi e gli ornati della reggia e dei castelli sabaudi, col razionalismo della struttura urbanistica torinese, con l'attività assidua e ordinata di un immenso esercito operaio rigorosamente inquadrato dai suoi tecnici, con la metodicità e l'innata diffidenza verso ogni manifestazione enfatica d'un popolo coraggioso ma prudente, lento nelle decisioni ma tenace nelle attuazioni. Eppure i piemontesi continuano ad amare l'arte barocca quasi fosse congeniale (e non può esserlo) col loro temperamento, ed a dispetto dei fornitori d'arredamenti moderni la segreta aspirazione d'innumerabili giovani sposi resta la credenza in noce scuro rifatta sui modelli antichi dagli artigiani di Saluzzo. Come spiegare questa sopravvivenza d'un gusto remoto se non invocando una ragione storica per istinto avvertita dalla collettività? E la ragione è che la fortuna del Piemonte coincide puntualmente con l'epoca barocca.

Basterà riferirsi in proposito a una testimonianza illustre. Nel 1580-81 il signor di Montaigne viaggiava per l'Italia, ed ecco come, sulla via del ritorno in Francia, gli appare Torino in una breve sosta: «Piccola città in un sito molto acquoso, non molto ben edificato né piacevole, con tutto che per mezzo delle vie corra un fiumicello per nettarla delle lordure». Il giovane, dinamico, ambizioso Carlo Emanuele I era da pochi mesi succeduto al padre Emanuele Filiberto nel governo del ducato e già faceva gran progetti d'abbellimenti e ampliamenti a Torino (e presto avrebbe, per attuarli, chiamato da Roma l'architetto orvietano Ascanio Vittozzi), ma la città — allora di 20.000 abitanti — quantunque il principe andasse terminando il suo nuovo palazzo, il "Palazzo di San Giovanni", restava d'aspetto non "piacevole" agli occhi dell'autore degli *Essais*. Del resto si sa che Emanuele Filiberto, facendone nel 1563 la capitale dello Stato sabauda, aveva dovuto prender stanza nel Palazzo del Vescovo (che occupava press'a poco l'area dell'attuale Palazzo Reale), in mancanza di un edificio degno dell'abitazione di un sovrano. Che cosa aveva trovato il vincitore di San Quintino riprendendo, dopo la pace di Cateau-Cambrésis, il possesso dei domini paterni? Un Piemonte fiaccato da quasi trent'anni di occupazione francese, un popolo cui il soprano straniero aveva tolto il senso della dignità civile. C'era da ripristinare tutto: il prestigio politico, la struttura economica, l'apparato difensivo, la coscienza dei cittadini; e questa fu la grande impresa, condotta con successi grandiosi, del geniale e saggio "Testa di Ferro" e del suo irrequieto e temerario successore. Ma uno Stato che per la sua sistemazione geografica e particolarmente orografica (si pensi all'importanza dei passi alpini tenuti dai Savoia fin dal principio del Mille) si proponeva una politica d'equilibrio fra grandi potenze rivali, non poteva fare a meno d'un suo decoro

Chiesa di Santa Maria al Monte dei Capuccini, prima opera del Vittozzi. Costruita prevalentemente tra il 1585 e il 1596, fu consacrata nel 1656. Svolge una pianta a croce greca con terminazioni curvilinee, ed è sovrastata da una cupola ottagonale.

Nella pagina a fronte: Teatrino ricostruito su disegno del Juvarda "Portico del Tempio di Giove" per l'opera *Giunio Bruto* (1711).

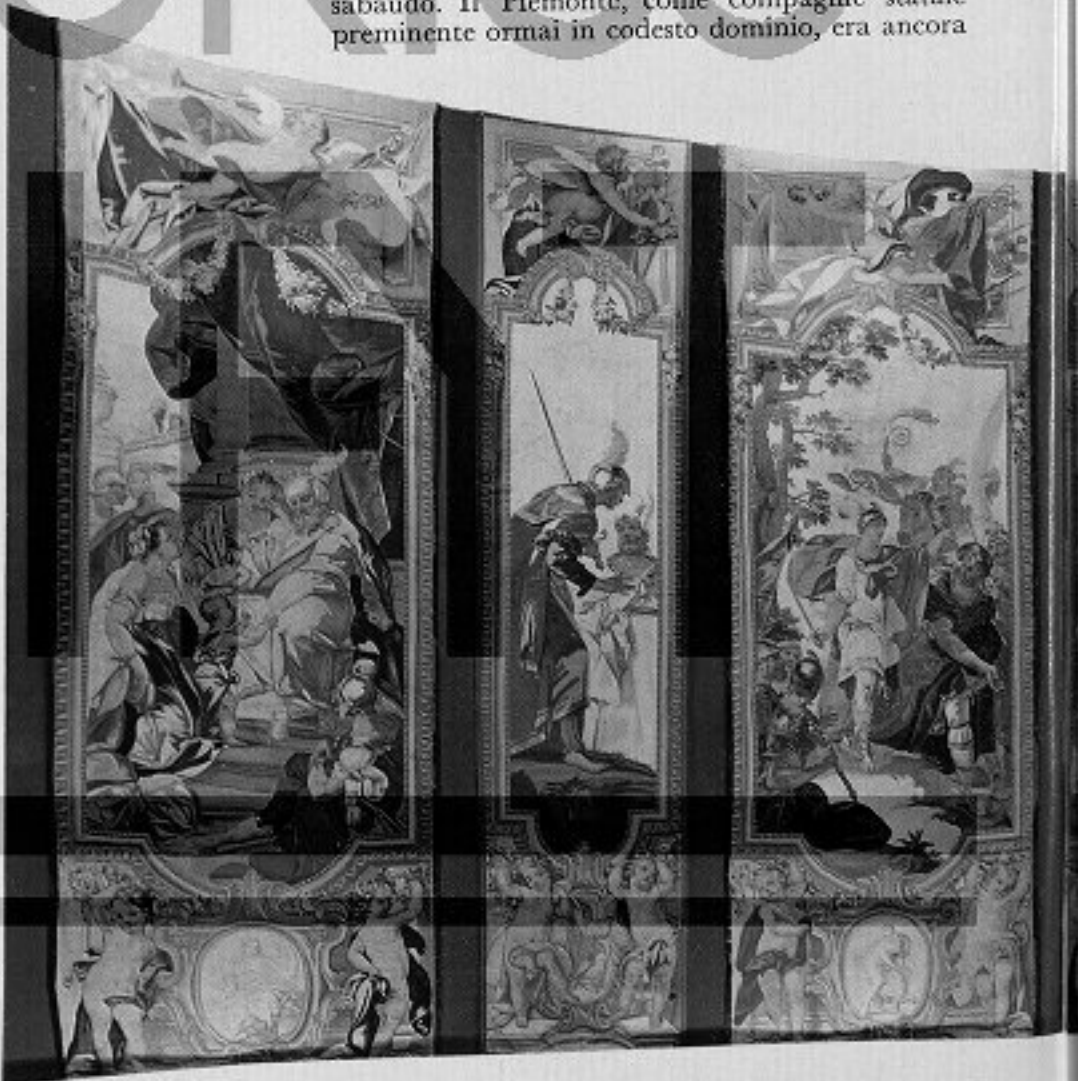




Scrivania ed armadio in legni pregiati intarsiati ad avorio madreperla e tartaruga di Pietro Piffetti (c. 1738), conservata al Quirinale di Roma. Arazzi della serie bomontiana di Ciro su bozzetti di Claudio Beaumont, conservati in parte a Torino al Palazzo Reale e al Museo Civico e in parte a Roma nel Palazzo del Quirinale.

monumentale ed artistico. Ed il Piemonte al tempo della crisi dell'arte manieristica del tardo Cinquecento e dell'inizio dell'epoca barocca era press'a poco quello che sul finir del Settecento descriveva l'abate Luigi Lanzi nella sua *Storia pittorica dell'Italia*: un "paese guerriero" che se aveva avuto il merito di "avere al resto d'Italia protetto l'ozio necessario per le belle arti", aveva avuto "lo svantaggio di non aver mai potuto proteggerlo durevolmente a sé stesso".

A parte il fatto che il Lanzi, storico insigne e critico acutissimo, non poteva conoscere per mancanza di documenti, quando scriveva, antichi maestri piemontesi della statura d'un Giacomo Jaquerio, d'uno Spanzotti, d'un Defendente Ferrari, c'è nelle sue parole molta verità. Quella meravigliosa stratificazione di eccelse civiltà artistiche elaborate da sommi artisti e da stuoli di seguaci in almeno cinque secoli a Roma come a Firenze, a Venezia come a Napoli e in tanti altri centri italiani, non s'era quasi verificata in Piemonte, dove non difettavano splendidi monumenti isolati, dal Sant'Andrea di Vercelli alle abbazie di Staffarda, Vezzolano, Ranverso, da San Giovanni di Saluzzo ad alcuni superbi castelli (per esempio Fénis), ma invece erano mancate le grandi e generalizzate fioriture stilistiche regionali. Torino alla metà del Cinquecento, malgrado la presenza incongrua di un duomo rinascimentale, era ancora la piccola città medioevale, che Amedeo VIII nel 1424 aveva designato centro del "Principato del Piemonte" affidato al figlio, cioè di una semplice porzione cisalpina del dominio sabauda. Il Piemonte, come compagine statale preminente ormai in codesto dominio, era ancora



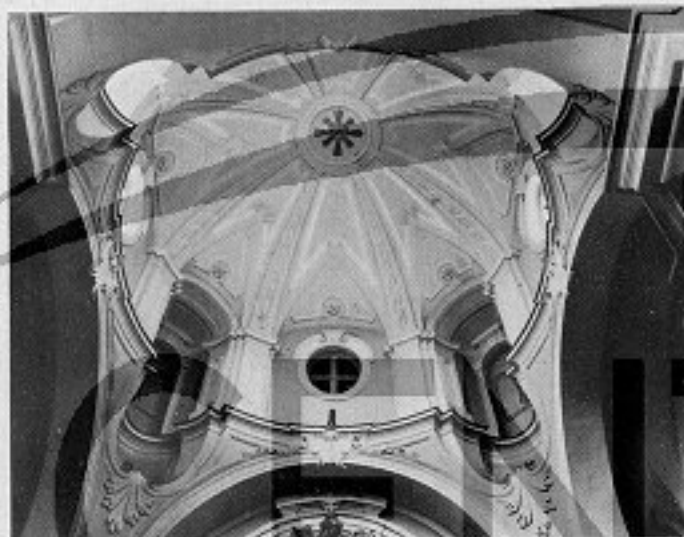
(La riproduzione dei fotocolori è stata gentilmente concessa dal Comitato della Mostra del Barocco).



Il carro dell'Aurora, di Claudio Beaumont,  
decorazione di soffitto di una sala del Palazzo Reale di Torino;  
la sala XII, della Mostra del Barocco:  
decorata, oltre che dal Beaumont, da Francesco de Mura,  
è stata allestita con bellissimi dipinti, mobili e oggetti  
di collezioni pubbliche e private  
fra cui il fastoso letto in tela handera ricamata.

Piatto in maiolica della fabbrica Rossetti di Torino (1737),  
conservato al Museo Civico di Torino.





da costruire. E la sua autentica costruzione comincia all'aprirsi dell'età barocca.

Torino, per il suo nuovo prestigio di capitale, doveva dunque darsi un nuovo volto edilizio-urbanistico, un nuovo decoro d'arte, anzi, per essere più esatti, crearli quasi dal nulla entrambi; e per storica destinazione questo volto, questo decoro non potevano che modellarsi secondo l'impronta barocca del tempo. A costruire palazzi e chiese, ad aprire vie ed ampliare quartieri, ad ornare di statue facciate e scaloni, a decorare di pitture soffitti e pareti, a modellare stucchi e ad intagliare cornici, eran necessari architetti, scultori, pittori, stuccatori, intagliatori, doratori, artigiani abili e raffinati. Finora il Piemonte, Torino, non erano stati campo molto propizio a simili esercizi, e artisti ed artigiani indigeni, fatte alcune eccezioni, né per numero né per qualità si imponevano. Perciò, già allo spirar del Cinquecento ed all'alba del Seicento, ci si rivolge (torriamo al vecchio Lanzi) al "lavoro di esteri", oppure si guarda ai maggiori centri artistici italiani per averne insegnamenti ed opere.

Viene il Vittozzi a lavorare per la reggia, a progettare chiese (Monte dei Cappuccini, Corpus Domini, SS. Trinità, Santuario di Vicoforte) e l'apertura di "Via Nuova", cioè via Roma. Viene lo Zuccaro a dirigere l'*Equipe* per la decorazione della famosa Galleria di Carlo Emanuele I. Giunge l'*Assunta* del Gentileschi a portare il caravaggismo in Piemonte, che qualche lustro più tardi il grande Tanzio ritroverà per conto suo nell'Italia Centrale. Partono per ammaestrarsi a Roma Carlo di Castellamonte, architetto di Piazza San Carlo, il Musso, il Vermiglio, il Molineri, pittori. Ed il proficuo scambio fra nativi ed "esteri", arrivi e partenze, lavori *in loco* e lavori richiesti e spediti, durerà per almeno centocinquanta anni, culminando con l'insuperabile ventennale "regia" artistica di Filippo Juvarra sotto Vittorio Amedeo II e Carlo Emanuele III, quando da tempo l'abbagliante meteora del Guarini ha lasciato nel firmamento piemontese la sua luminosa scia che sarà di guida al genialissimo Vittone per una nuova interpretazione del guarinismo arricchita da spunti juvarreschi. Una "regia" che darà altre possibilità di contatti fra arte locale ed arte forestiera, aggiungendo agli apporti di un Miel o di un Seyter, quelli d'un Trevisani, d'un Sebastiano Ricci, d'un Van Loo, d'un Crosato, d'un Giacquinto... senza tuttavia che questo gioco di interferenze vieti la formazione di una pittura più "indigena", col Beaumont e col Guala, con gli eredi dei "bamboccianti" romani, Olivero o Graneri, coi fornitori di quadri decorativi, Gili o Rapous, coi paesisti legati alla corrente veneta, tipo il Cignaroli. Ed altrettanto s'ha da dire per gli scultori, dal Plura al Ladatte ai Collino, e per gli stuccatori luganesi, e per gli intagliatori piemontesi, dai Botto al Neurone.

Donde muove questa poderosa spinta per la "costruzione" dell'arte in Piemonte, un'arte, ripetiamo, che necessariamente nasce barocca? Non v'è dubbio in proposito. Muove dalla volontà ambiziosa della dinastia, da un'esigenza di prestigio



1. Bernardo Antonio Vittone: interno della Chiesa dell'Albergo di carità a Carignano (1744-49).

2. Chiesa di San Lorenzo a Torino: prima opera torinese del Guarini, iniziata per i Tentini nel 1668 e terminata nel 1680, anno in cui l'architetto disegnò l'altare maggiore.

3. Interno della Chiesa di Santa Chiara a Torino, del Vittone (1795).

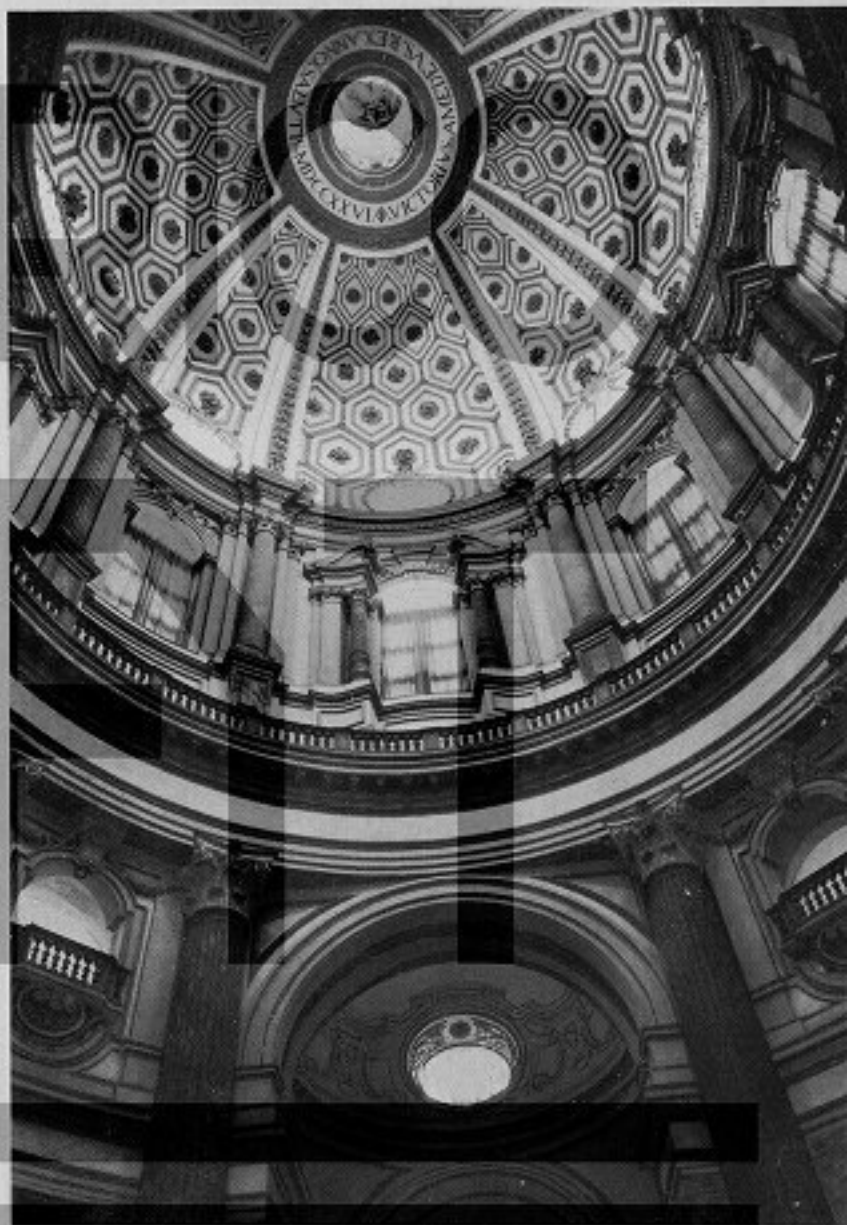
4. Interno della cupola della Basilica di Superga del Juvarra, terminata nel 1726.



politico. La corte diviene un modello di gusto, cui guarda il patriziato, la borghesia che un'economia più prospera arricchisce, il clero che vuole abbellire le case del Signore. Di qui quell'accentramento di direttive, su consiglio dei più autorevoli architetti e pittori (non si dimentichi che l'Arazzeria torinese ha nel Beaumont il massimo ideatore di bozzetti), da cui deriva il carattere unitario, non ostante le innumerevoli influenze esterne, dell'arte barocca piemontese. È un continuo ricevere; ma anche, da parte dell'ambiente che riflette il temperamento subalpino, un continuo dare. È nell'ambiente torinese che il Guarini trova il modo di manifestare il suo genio, ostacolato altrove; che Filippo Juvarra può dar forma plastica alla sua fantasia inesauribile, dalla basilica di Superga a Palazzo Madama, dalla Venaria a Rivoli a Stupinigi. Giustamente è stato scritto che quando a Roma il Barocco era divenuto accademia, riusciva più stimolante per un architetto ricco d'idee come il Vittone operare in Piemonte, dove l'arte si era, sì, già storicizzata su una breve ma stupenda tradizione, e tuttavia rimaneva ancora aperta alle fresche invenzioni, tanto che proprio dal Piemonte poteva diffondersi di là dalle Alpi, in terra germanica, con nuovi estrosi aspetti, « dono — come affermò il Brinckmann — a tutto il mondo europeo ».

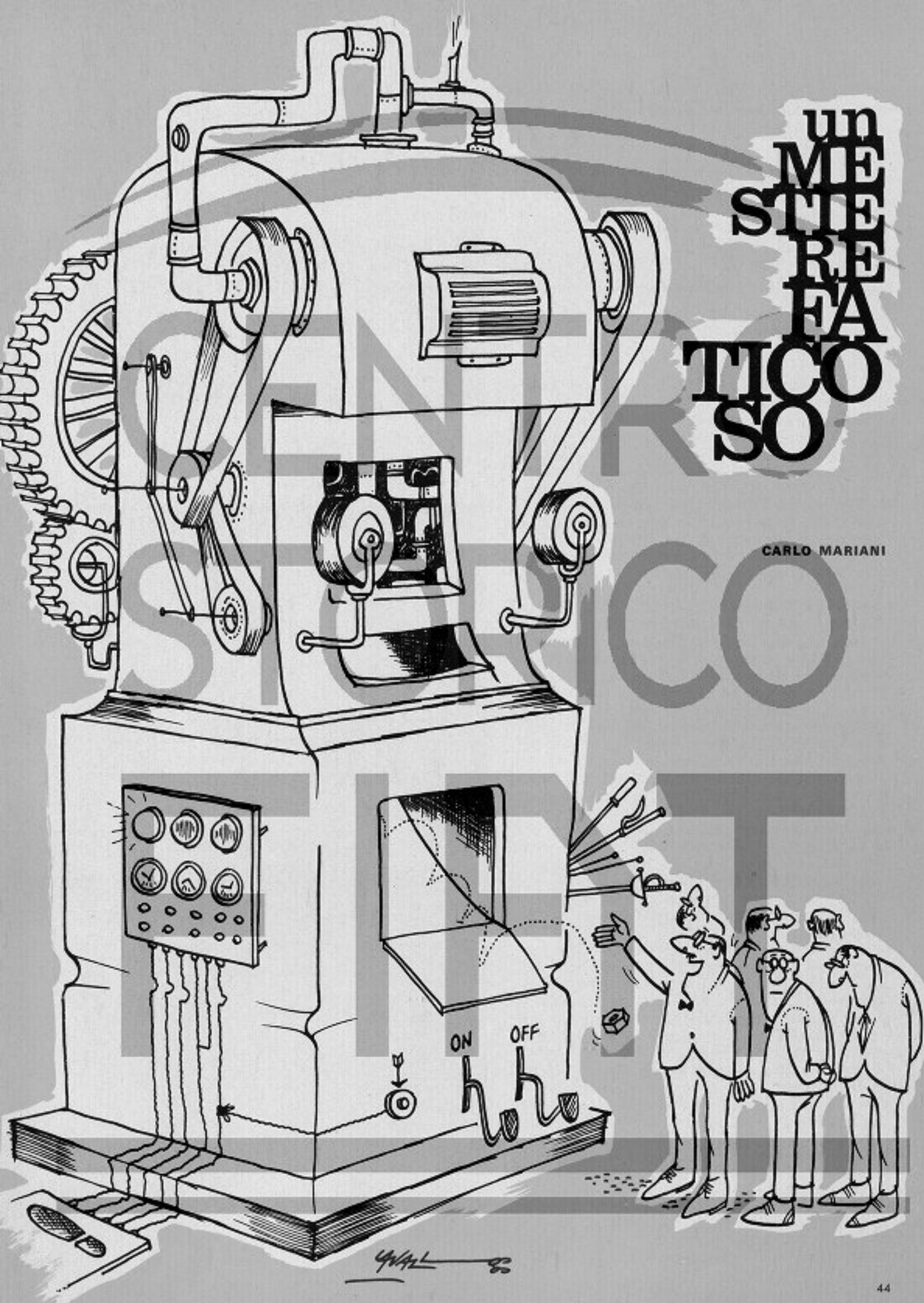
Incerti sono ancora gli storici se si debba criticamente preferire la locuzione "Barocco in Piemonte" o quella di "Barocco piemontese"; e la gran mostra torinese di quest'anno, con i suoi tanti esempi di scambi e interferenze culturali può in un certo senso accrescere l'incertezza. Ma ciò che resta acquisito ad una critica la quale sappia scorgere nell'arte del Piemonte settecentesco l'espressione non soltanto di una sensibilità estetica bensì anche di una realtà politico-sociale che andava adeguandosi ad un nuovo concetto dello Stato piemontese, è che il Barocco nella regione subalpina ed in particolar modo a Torino, a differenza del Barocco a Roma od a Venezia o a Napoli o a Palermo o a Milano, e negli altri maggiori centri civili italiani, si presenta come un valore spirituale trascendente lo stesso fenomeno artistico che di questo valore è l'aspetto più vistoso.

M. B.



# un ME STIE RE FA TICO SO

CARLO MARIANI



**Carlo Mariani, uno dei più preparati gionalisti dell'automobile, ha scritto per la Rivista Lancia questa garbata satira di certi suoi doveri professionali che lo portano in giro per il mondo a conoscere fabbriche e impianti industriali. Il "mestiere" gli piace ma non vuole ammetterlo, e per questo si difende con l'arma dell'ironia. Per punirlo, lo inviteremo due volte al mese a visitare la Lancia.**

*Convocazione dal Direttore, urgente. «Ho un bel servizio da affidarle, quale nostro redattore specializzato: una visita ad alcune fabbriche automobilistiche senegalesi, cinque o sei, mi pare. Una cosa molto interessante, dalla quale potrà ricavare una buona serie di articoli, e poi lei sa benissimo che noi in Senegal vendiamo parecchio, quindi... Partirà fra una decina di giorni, eccole il programma dettagliato; provveda in tempo a passaporto, visti, e altre formalità del caso. Porti con sé del chinino, qualche pull-over perché laggiù la sera fa fresco, e mi raccomando stia attento alla malattia del sonno, che di quello ne ha abbastanza già adesso... beh, come mai quella faccia, forse la prospettiva della trasferta non le piace...?»*

*«Oh no, Direttore, tutt'altro... la sorpresa, ecco, ed anche un po' di commozione, magari, perché una visita alle fabbriche senegalesi l'ho sempre sognata, e non osavo sperare che il sogno si realizzasse così presto... Sono proprio contento, mi creda, grazie per la bella possibilità che mi offre...». Una turpe menzogna, solo una vile turpe menzogna. Altro che contentezza, la mia è disperazione nera, quella nella quale immancabilmente sprofondo quando mi si prospetti, impossibile ad evitarsi, la necessità di effettuare una visita a fabbriche automobilistiche straniere.*

*Intendiamoci, non è stato sempre così. Ricordo bene che la prima volta si trattò di un'esperienza piacevolissima, eccellente sotto tutti i punti di vista; un'esperienza che ritengo tutti dovrebbero possedere, per penetrare in un mondo tutto speciale, rendersi conto di*

**...un monumento di acciaio grigio o beige capace di tutto ma che non ha la minima possibilità di suscitare emozioni in chicchessia...**

*tante cose che non si possono immaginare senza averle mai viste, realizzare insomma un contatto diretto che vale davvero molto, chiarisce le idee, contribuisce ad aprire la mente.*

*La seconda volta terminai la visita con bilancio ancora positivo; ritenni nulla più di una coincidenza il fatto che gli stabilimenti appena esplorati presentassero molti punti — diciamo pure quasi tutti — perfettamente identici, salvo forse le dimensioni e la disposizione dei diversi elementi, a quelli dello stabilimento conosciuto per primo. La terza volta cominciarono ad insinuarsi in me una sospettosa diffidenza ed un oscuro presentimento. La quarta fu anche quella della definitiva certezza, satura di angosciose conclusioni; e da allora la faccenda si mise a precipitare per una discesa via via più ripida, senza alcuna possibilità di arresto.*

*Il fatto è che, stringi stringi, le fabbriche di cui sopra sono sfacciatamente uguali una all'altra, salvo le eventuali già rilevate differenze di proporzioni, cosicché vista una puoi tranquillamente dire di averle viste tutte. E andrebbe ancora bene se si limitassero soltanto ad essere uguali; purtroppo sono anche grandissime, e tremendamente rumorose, e piene di imprevedibili trabocchetti, ragion per cui una visita si traduce invariabilmente in un massacro per gambe, occhi, orecchi, indumenti, e così via. Una fatica infernale, le visite a questi templi della motorizzazione, per di più fuori dei patri confini: posso affermarlo con precisa cognizione di causa, avendo scontato oltre trenta di consimili condanne.*

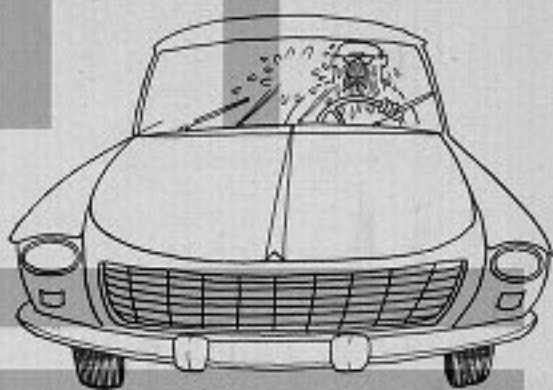
*Esistono due diversi tipi di svolgimento del moderno rito sacrificale. La visita collettiva, in comitive di parecchie decine di persone, un paio delle quali ascolta quanto viene spiegando l'accompagnatore ufficiale (non per vero interesse, ma solo perché hanno perso la battaglia per la conquista delle posizioni più arretrate), mentre tutti gli altri componenti seguono a distanze varie parlando del più e del meno — mai, comunque, di cose che abbiano a che fare con la produzione automobilistica —, proprio come avviene in certi imponenti funerali; è la procedura standard per spedizioni do-*

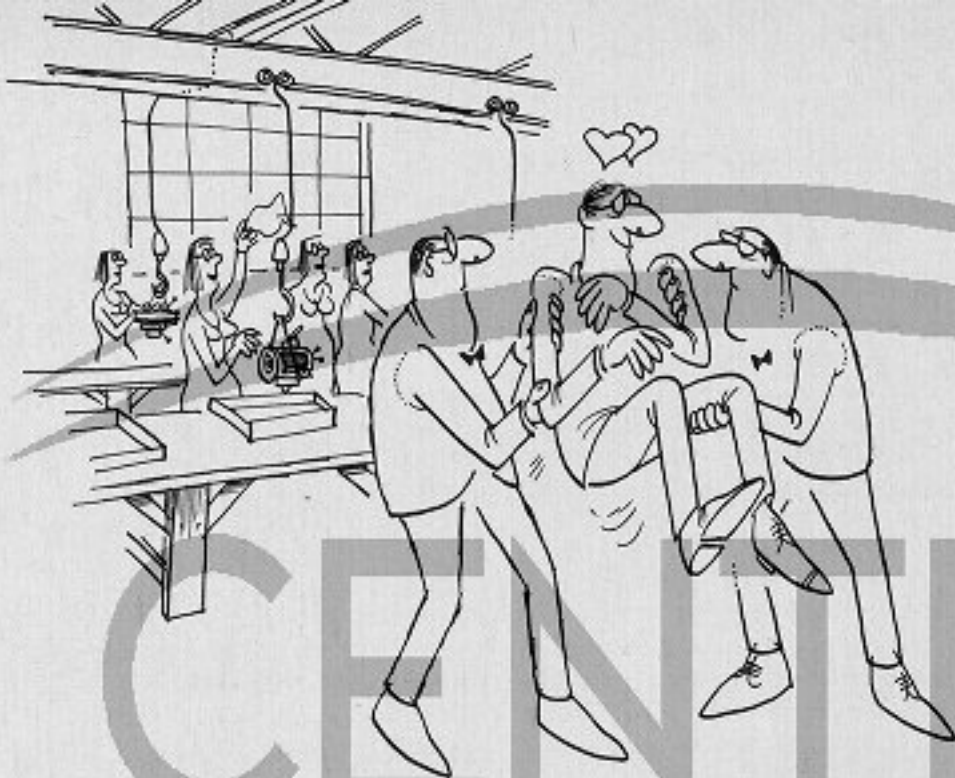
*polavoristiche, gruppi aziendali, e affini. L'altra modalità è quella della visita altamente qualificata, ristretti nuclei di due-tre fino ad un massimo di sei-sette persone, che già hanno — o si presume abbiano — una certa competenza in materia: sistema più pericoloso e snervante del precedente, poiché ai protagonisti si richiede una preparazione, un interessamento ed un'attenzione all'altezza delle esigenze; a complicare le cose concorre il fatto che spesso gli accompagnatori sono due o più (quasi sempre esponenti di rilievo della fabbrica interessata), e che pertanto nessuno può sfuggire al susseguirsi di spiegazioni, descrizioni, domande, risposte, obbligatorie nella circostanza.*

*Novantanove volte su cento a noi specializzati tocca la seconda soluzione; e novantotto di queste novantanove volte finiamo per ritrovarci gli stessi cinque o sei di tante precedenti occasioni, tutti consapevoli di quel che ci aspetta, di come si svolgeranno le cose, dei consueti da attendersi al termine della estenuante galoppata. Sempre i medesimi schemi, ripeto, almeno nelle linee essenziali. Così: Due macchine si prelevano in albergo appena sorta l'alba, ci trascinano in coma fino alle porte dello stabilimento predestinato, ci consegnano barcollanti al cordiale saluto dei dirigenti, freschissimi e astanti in contrasto con il nostro aspetto devastato. Un caffè-brodo precede l'inizio della strage, ottenendo il solo scopo di far rimpiangere maggiormente la patria lontana. Poi si attacca decisi.*

*Come avvio è di rigore l'esame del plastico degli impianti. Servendosi di*

**...il lavaparabrezza schizzava non all'esterno del cristallo, ma verso la faccia del conducente...**





**Interveniamo efficacemente sollevando Piero di peso e trasportandolo a qualche centinaio di metri di distanza...**

una lunga bacchetta da maestro elementare, uno dei dirigenti indica compiaciuto e confidenziale l'originale disposizione dei vari reparti, in tutto e per tutto uguale alla disposizione di qualsiasi altra fabbrica automobilistica; il prologo serve comunque a consentire a tutti noi di riprendere gradualmente confidenza con la realtà, in altre parole di svegliarci completamente. Abbandoniamo infine il plastico ed entriamo nel primo padiglione. È il vero principio della fine.

Centinaia di rumori diversi, tutti appena sotto la soglia dell'ultrasuono, ci assalgono contemporaneamente. L'accompagnatore si volta sorridente e urla a squarciagola: « Tre turni al giorno, qui non ci si ferma mai ». Ideale per i malati di nervi. Quindi la solita passeggiata per le solite corsie, davanti alle solite macchine che compiono più o meno automaticamente le solite operazioni abbozzando sgrasando finendo trasferendo i soliti pezzi, in mezzo alle maestranze che come al solito guardano ostili o indifferenti il piccolo gruppo di sfaccendati in giro per il loro stabilimento.

I quali sfaccendati, cioè i miei compagni di disavventura ed io, macinano un chilometro dietro l'altro ripetendo puntualmente le solite scene: pongono le domande di sempre, ovvie ed inutili, restando poi totalmente indifferenti alle scontate risposte; si fermano in apparente contemplazione di una ma-

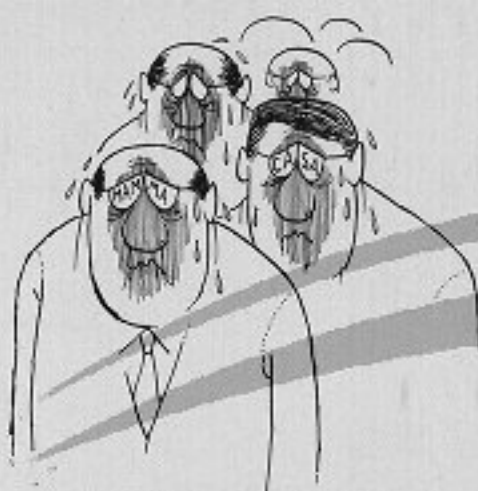
stadontica transfer, che fa da sola un mucchio di cose senza farne vedere quasi nessuna, un monumento di acciaio grigio o beige capace di tutto ma che non ha la minima possibilità di suscitare emozioni in chicchessia; prendono in mano qualche pezzo appena stampato, una biella un semiasse un fusello o altre faccende simili, e lo osservano attenti ed ammirati senza nemmeno vederlo; si informano di una quantità di particolari, procurando diligentemente di dimenticare tutto un secondo appena dopo aver ricevuto l'informazione. Qualcuno arriva per-

**...serviti da cameriere probabilmente improvvisate per l'occasione (sospetto addirittura che si tratti di tornitori o elettricisti travestiti)...**



sino a far mostra di prendere appunti, che poi non lascia guardare a nessuno perché quasi certamente si tratta di pupazzi o di parolacce.

Ad un certo momento, di solito nel reparto montaggio, avviene l'immane contraltimo: il collega Piero si blocca davanti ad un'operaia, fulmineamente e perdutoamente innamorato, e nessuno lo smuove più. L'operaia dà manifesti segni di confusione, sia o no lusingata dall'imprevisto; l'accompagnatore ostenta invece un crescente nervosismo, che giustifica presto con una franca spiegazione: « Queste cose ci preoccupano, perché ne risente la qualità del prodotto. È accaduto anche qualche tempo fa, e abbiamo ricevuto energiche lamentele dalla clientela: quando si manovravano gli indicatori di direzione si spegneva il motore, il lavaparabrezza schizzava non all'esterno del cristallo ma verso la faccia del conducente, suonando il clacson si inchiodavano tutti e quattro i freni. La manodopera femminile è preziosa e da noi altamente apprezzata, ma non bisogna ricordarle che esistono differenze di sesso, altrimenti possono verificarsi cose spiacevoli. Laonde, se le lor signorie potessero intervenire efficacemente presso il distinto collega... ». Interveniamo efficacemente sollevando Piero di peso e trasportandolo a qualche centinaio di metri di distanza; il lavoro riprende normale in tutto il reparto, e noi continuiamo la nostra marcia



...trascinandoci sulle ginocchia, il desiderio della casa e della mamma impresso a chiare lettere negli occhi annebbiati...

forzata. Incrociamo una folta schiera di visitatori, almeno una cinquantina, e facciamo pesare la schiacciante superiorità del nostro ristretto numero ostentando una distaccata nobile competenza. Piero approfitta della confusione e torna di corsa a piantarsi imbambolato davanti all'operaia del suo cuore, il lavoro nel reparto diviene di nuovo confuso, finché non arriviamo un'altra volta a prelevare l'ardente collega ed a riportarlo nei ranghi. Il reparto presse costituisce sempre il pezzo forte per ogni accompagnatore che si rispetti. Il nostro ci introduce nel fragoroso ambiente, ci conduce davanti ai colossali stampi in funzione, e lì attende le nostre aperte doverose espressioni di ammirazione. Gliene forniamo in abbondanza, assistendo disperati al martellante ripetersi della solita faccenda: un innocente tranquillo pezzo di lamiera viene fatto scorrere fino all'interno della pressa e sistemato in posizione opportuna; d'improvviso la pressa si chiude e incalca con un colpo tremendo il malcapitato, trasformandolo dalla bella lucente striscia metallica che era in qualche cosa di meglio definito ma storto, tutto bozzi e curve, una scocca o un paraurti o uno sportello o un'altra cosa ancora. Bene, noi simuliamo la sorpresa e l'entusiasmo dovuti. Poiché il sopralluogo avviene sul tardi, quando dai muscoli delle gambe l'acido lattico ci è arrivato fino al cervello, anche questa volta ciascuno di noi colloca in mente sua all'interno della pressa l'accompagnatore, quelli che hanno organizzato l'istruttivo viaggio, quelli che ci hanno costretto a parteciparvi; e la visione che ne ricaviamo ci regala un attimo di felicità.

Alle 12,30, dopo oltre quattro ore di

camminata ed una trentina di chilometri coperti, interrompiamo per la colazione. Mangiamo a mensa con i principali dirigenti, serviti da cameriere probabilmente improvvisate per l'occasione (sospetto addirittura che si tratti di tornitori o elettricisti travestiti), affrontando cibi e bevande sui quali è meglio non indagare. Seduti, comunque: e l'elementare posizione, questa sì è capace di suscitare entusiasmo.

Alle 14,00 riprendiamo la marcia, sconvolti dalla prospettiva di quanto ancora resta. Altri trenta-quaranta chilometri fra macchine assordanti, fragori da fine del mondo, sibili, vampate improvvise di calore tropicale, alternate ad altrettanto improvvisi spifferi gelidi; attenti a scansare con fulminei scatti schizzi di svariati colori — bianco-latte, giallo, marrone scuro, ecc. —, liquidi di lubrificazione dei macchinari; sempre più provati, affranti, trascinandoci sulle ginocchia, il desiderio della casa e della mamma impresso a chiare lettere negli occhi annebbiati, il collega Giovanni che bestemmia come un turco appena scorge uno scalino da palicare.

La modernissima tortura ha un termine, infine, e ci trova ancora vivi. Ligi fino all'ultimo al nostro dovere, nel cederci dai dirigenti-carnefici riusciamo perfino a ringraziare per la magnifica opportunità offertaci.

Ci sono delle varianti classiche, che



...un intenso allenamento a base di footing, salto alla corda, ginnastica a corpo libero...

meritano due parole. In Germania, ad esempio, è quasi certo che il programma venga tempestivamente specificato fin nei minimi particolari. È normale ricevere un foglio d'ordini di questo tipo: « Ore 7,00 sveglia, ore 7,45 prima colazione, ore 7,51' arrivo macchine per il trasporto agli stabilimenti, ore 7,51' 14' 4/5 partenza macchine, ore 8,11' arrivo agli stabilimenti, ore 8,12' 20" inizio visita, ore 12,30' seconda colazione, ore 13,01' ripresa visita, ore 19,30' fine della visita, ore 19,31' 10" partenza dagli stabilimenti, ore 19,50' visita medica, ore 20,30' pranzo, ore 21,00' libera uscita, ore 21,07' ritirata, ore 21,15' silenzio; pene pecuniarie, corporali e detentive in caso di ritardo a qualunque delle scadenze sopraindicate ».

In Gran Bretagna si riscontra una maggiore indeterminazione a causa delle due variabili-base dell'esistenza inglese: tè e cocktails. Non esiste una regola precisa, ma grosso modo si può calcolare un ritmo di questo genere: iniziando la visita alla 8,30', ci sarà sosta per il tè alle 9,00', alle 9,20', alle 9,45', alle 10,30', alle 11,02', alle 11,34', alle 11,58' e alle 12,21'; l'ultima volta il tè sarà servito corretto con alcoolici per introdurre adeguatamente la serie dei cocktails pre-, durante- e post-pasto: diciamo alle 12,31', alle 12,49', alle 13,18' e alle 13,27'. Esaurito anche questo ciclo, si prenderà un tè forte e si ricomincerà la tragica marcia, naturalmente inframmezzata ogni venti-venticinque minuti da una bella tazza di tè. Basta, mi sento troppo stanco al solo rievocare momenti così tristi. Il Senegal mi attende, severo e implacabile. I dieci giorni che mi restano prima della partenza li dedicherò ad un intenso allenamento a base di footing, salto alla corda, ginnastica a corpo libero e respirazione artificiale, per prepararmi quanto meglio possibile; e allo specchio proverò nuove e più efficaci espressioni di entusiasmo, ammirazione, gratitudine, tali da far impallidire di invidia i più solerti allievi dell'Actor's Studio".

Questo farò, certamente; perché anche questo vuole il mio suggestivo, atroce, amato e maledetto, faticosissimo mestiere.

C. M.



# LA LANCIA NEL MONDO

## I SALONI



1. Gli autoveicoli industriali Lancia presentati alla XXVII Fiera del Levante di Bari.

2. 3. Al Salone di Francoforte la Lancia ha partecipato sia al settore vetture sia a quello degli autoveicoli industriali, riscuotendo largo successo: tra l'altro, erano esposti per la prima volta in una rassegna internazionale i nuovi modelli Flavia 1.8 e Flaminia 2.8 nelle varie versioni.

4. 5. All'inaugurazione del 50° Salone di Parigi, il Presidente Charles De Gaulle è stato ricevuto nello stand Lancia (nella foto a colori una veduta d'insieme) dal signor Frédéric Sannet, direttore generale della Società Roblou, importatrice Lancia in Francia.



6. La Lancia ha partecipato anche alle esposizioni d'oltre Oceano svoltesi a San Francisco e a Los Angeles: di quest'ultima mostriamo qui a lato il luminoso stand.



**ERRATA CORRIGE** - Nel numero 11 della Rivista Lancia, a proposito dell'inaugurazione del Salone di Ginevra, abbiamo erroneamente riportato il nome del Presidente della Confederazione Elvetica, che deve leggersi: dott. Willy Spühler.

# RICORDI ITALIANI VERDI

VITTORIO MAZZONIS



Pochi uomini sono famosi nel senso più completo, più popolare del termine, come Giuseppe Verdi; ancora oggi, credo sia fra gli italiani più conosciuti nel mondo; conosciuti, intendo dire, non solo di nome ma anche nelle loro opere. Una popolarità che ha del prodigioso perché dura ormai da un secolo, e non accenna ad affievolirsi col passar degli anni e col mutar dei gusti.

È stato detto che la musica è l'arte senza confini: per Verdi bisogna aggiungere che è anche senza tempo: universale e perenne. Gabriele D'Annunzio scrisse un'ode per la sua morte: brutti versi, convenzionali, ampollati, vuoti. Soltanto uno è bello, vero, efficace e dice da solo quello che l'intera ode non riesce a dire: *pianse e amò per tutti*, cinque parole che spiegano il miracolo verdiano. Sarebbe impossibile, assurdo voler dire qualcosa di nuovo su Verdi; tutto quello che umanamente di lui si poteva dire è già stato detto. Ma qui, nella sua terra, si trova ancor qualcosa, fuori della solita biografia e del solito ritratto, che aiuta a conoscerlo e a capirlo meglio. Si trova il contadino, l'amministratore preciso, parsimonioso che, non ostante tutto, è sempre rimasto l'uomo dei campi, tenacemente attaccato al luogo della sua umile, poverissima origine, dove si è formata e consolidata



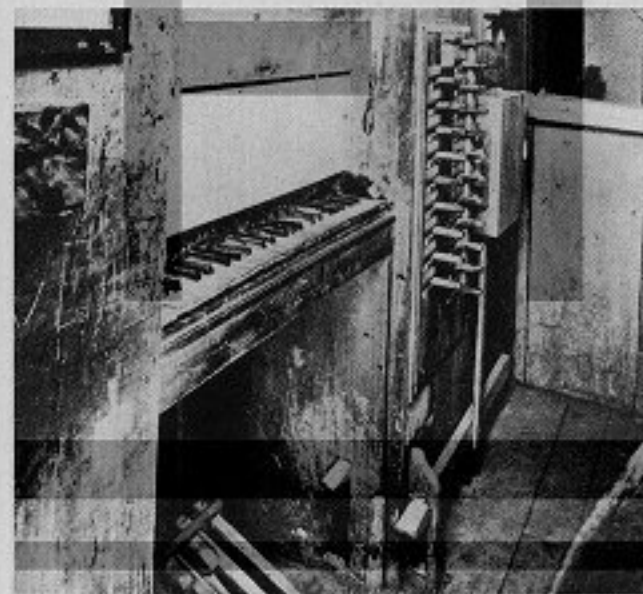
la sua personalità morale e artistica: « sono e sarò sempre un paesano delle Roncole ».

Le Roncole, Busseto e Sant'Agata non sono un museo e nemmeno un sacrario; sono il "centro" verdiano, il suo punto di partenza e il suo punto d'arrivo nel quale, racchiuso in pochi chilometri, lo si può ritrovare tutto.

S'incomincia dalle Roncole, il rustico villaggio natale e dell'infanzia. Il paesaggio intorno è monotono, piatto, perfino malinconico, ma la campagna è grassa, fertile, generosa. A giudicare da certi disegni di quasi un secolo fa, le cose non sembrano molto cambiate; basta aggiungere forse quattro o cinque fabbricati, l'asfalto sulla strada e il distributore di benzina. Per il resto, le case son sempre le stesse; la chiesa, nella quale fu battezzato, è ancora quella, perfino troppo grossa e massiccia per un borgo così piccolo; e nella chiesa c'è ancora l'organo, divenuto celebre, che Egli suonò da bambino. Anche la canonica, accanto alla chiesa, è rimasta quella di allora.

E poi, c'è la casa dove nacque, monumento nazionale; si direbbe piuttosto un tugurio, rozzo, grigio, fatto di pietre. Un'umiltà, una miseria che mozzano il fiato. È lasciata intatta com'era e spicca per la forma strana, originale che la fa sembrare ad una capanna, con il tetto più lungo e spiovente da un lato.

Verdi non nacque in una camera, ma in una soffitta che è il primo e unico piano della casa; proprio al di sotto di quella soffitta, a livello del suolo, c'era la piccola osteria paterna.



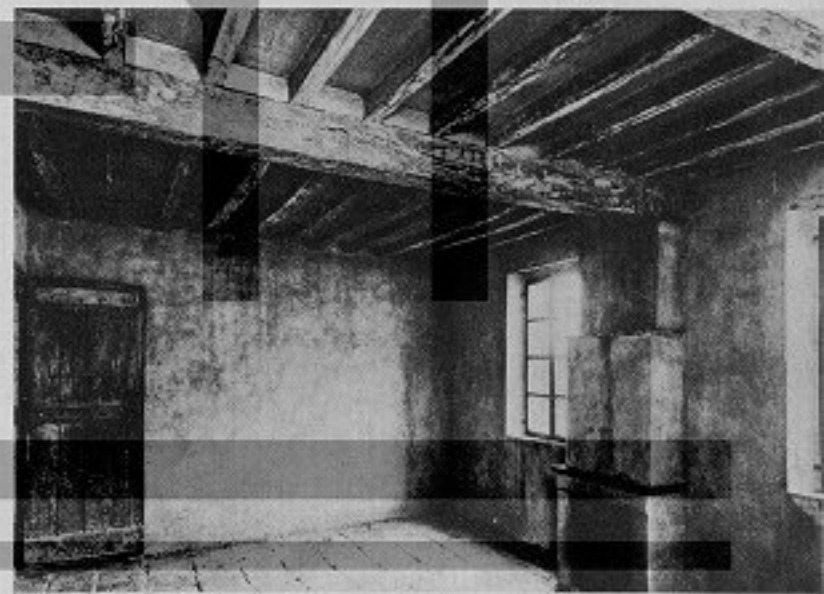
Dalle Roncole si arriva in fretta a Busseto: pochi chilometri sulla stessa strada che anche lui percorse a piedi tante volte da ragazzo, quando incominciò a studiare musica.

Busseto è come dire Verdi, perché a Busseto tutto è Verdi, dalla piazza, con il suo monumento e la casa del suocero Barezzi, alla Rocca dugentesca con il teatro intitolato naturalmente a lui, dal museo al palazzo del Monte di Pietà con la biblioteca dove studiò.

Può sembrare un orizzonte troppo piccolo per un genio universale della forza di Verdi; invece no, perché questa cornice ristretta è interamente sua, l'aria è quella nativa alla quale ritornò sempre, e così la sua figura ci appare più vicina, più chiara, più naturale. Qui possiamo seguire meglio che altrove le sue orme, vederle crescere, diventare grandi, gigantesche, indelebili e capire che l'umana semplice verità nella vita di un grande è sempre infinitamente più bella e più commovente di qualsiasi leggenda.

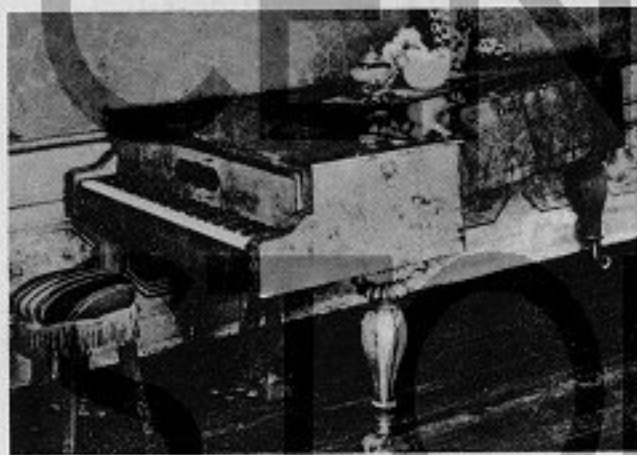
A Busseto Verdi ha studiato, ha composto le sue prime musiche, diretto i suoi primi concerti, insegnato, amato, accarezzato i suoi figli. Poi, tutto è scomparso di colpo: i due bambini, Icilio e Virginia, morti l'uno dopo l'altro, e anche la giovane moglie, Margherita Barezzi, infelice compagna dei tempi affannosi. Questo, per una beffa della sorte, gli è capitato mentre doveva scrivere un'opera comica; l'esito fu disastroso. Dal suo monumento sulla piazza, Verdi sembra ora guardare la casa di Antonio Barezzi, il buon

Giuseppe Verdi ritratto dal Baldini;  
la casa natale alle Roncole;  
la soffitta che lo vide nascere.  
Al centro, l'organo della Chiesa delle Roncole  
che Verdi suonò da ragazzo.





La casa dello suocero Barezzi a Busseto con la lapide apposta sulla fronte. Il pianoforte dove suonò "Va' pensiero" e il giardino accogliente.



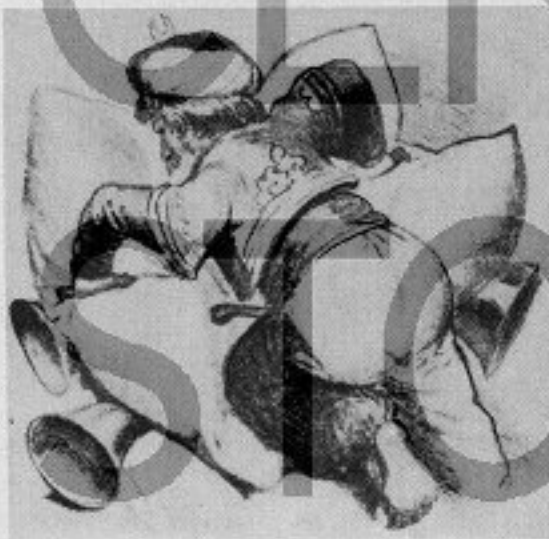
droghiere appassionato di musica, che gli fu benefattore, suocero e padre. È una casa a due piani, modesta eppure signorile; in essa Verdi, contadino timido e taciturno, ascoltò estatico i bravi filarmonici bussetani che "facevano della musica" e vide la prima volta Margherita bambina. Sulla facciata, una lapide con il volto del Barezzi in bassorilievo, ricorda che questi "comprese il genio, incoraggiò i cimenti, presagì la gloria" di Verdi il quale "lo venerò come padre". L'alloggio dei Barezzi è ora abitato dai discendenti, e si può vedere soltanto la sala dove vi è un piano sul quale Verdi studiò e compose. È uno dei tanti, ma su quello Verdi suonò *Va' pensiero*, mentre Antonio Barezzi moriva nella camera accanto. Appeso alla parete, sopra il piano, vi è un grande ritratto di Margherita dagli occhi dolci e pieni di profonda tristezza.

Sant'Agata è a cinque chilometri da Busseto. La villa, una signorile costruzione ottocentesca, è quasi nascosta nel verde folto degli alberi del giardino che la circonda, e ci si arriva percorrendo una strada fiancheggiata da un ruscello.

Verdi, nel suo testamento, fece obbligo agli eredi di conservare il giardino e la casa nello stato in cui







Caricature politiche di Verdi dell'epoca e il cartellone di una stagione speciale organizzata dal Teatro alla Scala per onorare il compositore nel primo centenario della nascita.

reliquie, può anche sembrare patetica, ispirare malinconia, tristezza, specialmente la stanzetta nella quale è ricostruita con tutti i mobili la camera dell'hotel Milan, dove morì.

Malinconia e tristezza, è vero, ma in questa casa così tranquilla, così colma di cose vissute, dove tutto è in ordine, comodo, agiato senza lusso, si ritrova soprattutto lui, Verdi, nella sua vita giornaliera, con la sua modestia e integrità, con la sua timidezza un po' contadina, le sue inclinazioni casalinghe, la sua quadratura di uomo pratico, preciso, concreto, perfino meticoloso. Un Verdi molto diverso da quello solito, quasi tradizionale e leggendario che si è abituati a conoscere. Con i primi guadagni del *Nabucco* e dell'*Ernani* si era comperato un pezzo di terra, e poi, a mano a mano, ne aveva comperati altri; si era fatto un bel podere che curava personalmente con amore e soddisfazione di contadino, e stava attento a tutti i lavori della campagna, e discuteva le spese, e voleva veder tutto, rendersi ragione di tutto. Viveva felice in campagna, ne godeva la libertà e la solitudine; perfino la monotona, uggiosa pesantezza del paesaggio gli tornava gradita. Da Sant'Agata scriveva ad un amico: «Eccomi qui dopo i trambusti di Napoli; questa profonda quiete mi è sempre più cara. È impossibile trovare località più brutta di questa, ma, d'altra parte, è impossibile che io trovi per me dove vivere con maggiore libertà; poi questo silenzio che lascia tempo a pensare, quel non veder mai uniformi di nessun colore, è pur buona cosa!».

E ancora, mentre componeva l'*Otello*: «Io faccio il contadino e fabbrico case per i contadini; è cosa poco poetica ma anche questa è necessaria». Niente genio, insomma, niente musica e niente arte, ma preoccupazioni di uomo pratico, che cammina, come si dice, con i piedi sulla terra, che pensa a ordinare bene le sue cose, che sa quanta fatica costi guadagnare i quattrini e li vuole amministrare bene.

In quest'atmosfera di Sant'Agata così intimamente sua, pare quasi di veder materializzati il volto e la statura di Verdi; due solenni, imponenti suoi aspetti fisici, ma ancor più morali. Pascarella diceva che la mano sulla spalla a Verdi non ce l'aveva mai messa nessuno, e lo diceva specialmente in senso figurato: aveva ragione.

Soltanto in mezzo a questa sua terra, Verdi appare così uomo, così terrestre.

Non ricordo chi ha scritto che Verdi era genio terrestre, e che un giorno portò la musica dal cielo in terra; qualcuno, sicuramente, che era venuto a ritrovarlo da queste parti.

V. M.



# LA LANCIA D'ORO AL GOLF CLUB LE BETULLE



A Biella sul campo di golf delle Betulle si è disputata la seconda edizione della "Lancia d'Oro".

La competizione ammirevolmente organizzata dai dirigenti del sodalizio biellese si è svolta fluida (senza riferimento particolare alle condizioni atmosferiche del primo giorno) ed appassionante.

Alle 72 buche Medal, 110 iscritti circa hanno preso il via suddivisi nelle due categorie: una per i dilettanti e l'altra per i professionisti.

Nella categoria dilettanti il successo è stato meritatamente conquistato dal campione italiano Angelo Croce che è riuscito a vincere l'ambito premio "Lancia d'oro" in palio, confermando la sua eccezionale esperienza agonistica. Al 2° e 3° posto si sono classificati nell'ordine i nazionali Schiaffino e Bordogna, mentre gli altri numerosi premi della categoria sono stati appannaggio dell'inglese Tudor-Price per il miglior punteggio netto, della campionessa italiana Isa Goldschmid per il miglior punteggio signore e dell'inglese Meyer primo junior classificato.

Nella categoria professionisti la gara è stata molto entusiasmante specialmente nel finale.

Nelle ultime 9 buche da giocare quattro giocatori erano rimasti a contendersi la vittoria: Van Donck-Bolognesi-Canessa e Bernardini.

Spariti dalla classifica, se pur per pochi colpi, Bolognesi e Bernardini, Van Donck alla partenza della terzultima buca conduce di un punto su Canessa. Alla penultima buca Canessa ristabilisce la distanza e la fine della gara trova i due concorrenti al primo posto ex-equ.

Il regolamento, che stabiliva uno spareggio immediato, vedeva alla corta buca due prevalere Canessa su Van Donck.

Gli applausi indirizzati ai due concorrenti dal numeroso pubblico presente a questo avvincente finale chiudevano in bellezza la competizione sottolineandone il magnifico successo.



# FANTASIOSA



Per l'Autunno-Inverno 1963 ho presentato a luglio una collezione gaia e spensierata adatta alla vita movimentata della donna d'oggi. Il senso del colore, l'estrosità degli stampati che danno vita a modelli di nuova concezione sono la caratteristica della "Linea fantasiosa" che rivela in ogni modello uno stesso intento gaio e giovanile, una linea ed una costruzione meticolosa. Tailleurs, vestiti e mantelli sono stati realizzati in lane soffici e spumose, quasi sempre in tinte nuove e delicate. Moltissimi i tessuti double-face dove ad una superficie unita a stuoia fa riscontro una superficie fantasia in cui le tinte si armonizzano in toni nuovi, spesso di colori pastello. La vita appena sottolineata è sempre al punto giusto, le sottane che si fermano appena sotto il ginocchio hanno una larghezza controllata ed un movimento leggermente increspato alla vita. I mantelli appena svasati rivelano spalle ampie e si restringono leggermente al di sopra della vita. Una parte importantissima della collezione è riservata alle "mises" da televisione, da casa e da sera. Tutti i modelli sono realizzati in leggeri tessuti stampati e ricamati poi in maniera da movimentare ancor più i motivi del disegno: molti due pezzi costituiti da brevi tuniche ricamate su larghi pantaloni pure ricamati, di foggia orientale. In poche parole, un nuovo modo di concepire la moda che diventa scattante, moderna divertente o, in una sola parola, "Fantasiosa".

EMILIO PUCCI

Al marchese Emilio Pucci, collaboratore della Rivista Lancia fin dai primi numeri, la Direzione porge le più vive congratulazioni per il suo ingresso alla Camera dei Deputati come rappresentante del Partito Liberale Italiano.







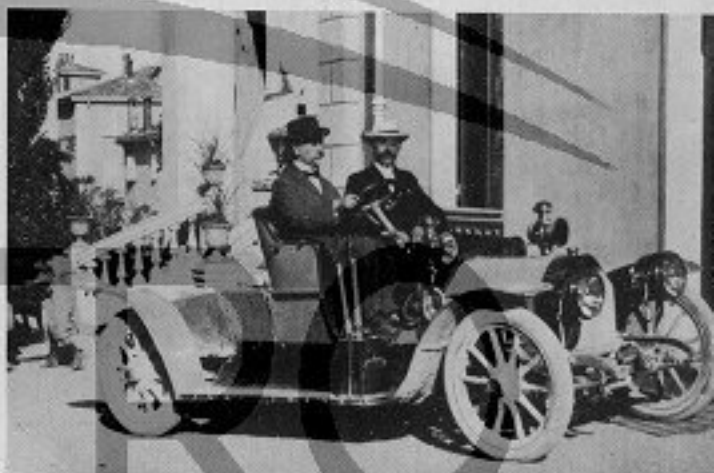
# LANCIA NI



1. Il salone di esposizione a Singapore della "Asia Motor Co. Ltd.", importatrice Lancia per la Malesia.
2. Il nuovo salone di esposizione della Commissionaria Mario Gidoni e Figli di Belluno.
3. Nella gara di consumo "Shell Economy Run" svoltasi a Hong Kong, i signori Taylor e Tang Weh si sono rispettivamente classificati 1° e 2° assoluti, con una Flavia e con una Appia.
4. 5. I nuovi saloni di esposizione della Commissionaria R. Capogna a Frosinone e della Commissionaria "O. K." ad Ancona.
6. La sede della nostra importatrice di Aden: A. Besse e Co.



L'arrivo a Caselle di Françoise Hardy, invitata per lo spettacolo di varietà, offerto dalla Lancia il 29 ottobre scorso, al circolo Anna, in onore dei giornalisti italiani ed esteri convenuti a Torino in occasione dell'apertura del 45° Salone internazionale dell'Automobile. All'interessante spettacolo hanno anche preso parte il maestro Lelio Luttazzi, Alighiero Noschese e Dany Ray.



1. Nel Grand Prix di Francorchamps di quest'anno, le vetture di servizio sulla pista erano tutte Lancia.

2. Un nuovo socio del "Lancia Hi-Fi.", l'ingegner Giorgio Garabelli, ci ha inviato la fotografia di una vettura di famiglia modello Lancia 1911, a documentazione della sua lunga fedeltà alla nostra Casa.

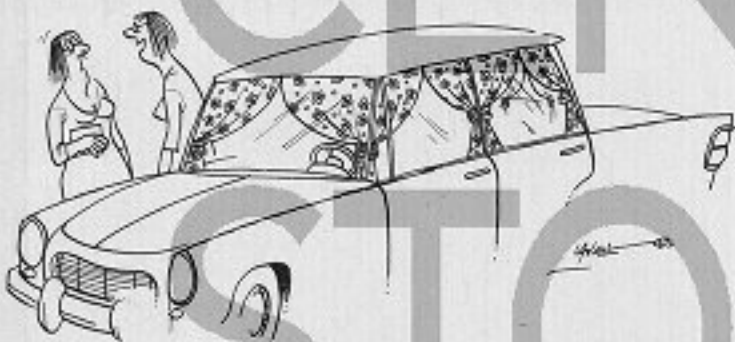
3. Un momento della riuscita ginkana automobilistica organizzata dal nostro Commissionario di Caltagirone, signor Giacomo Gattuso.



CAVALLO



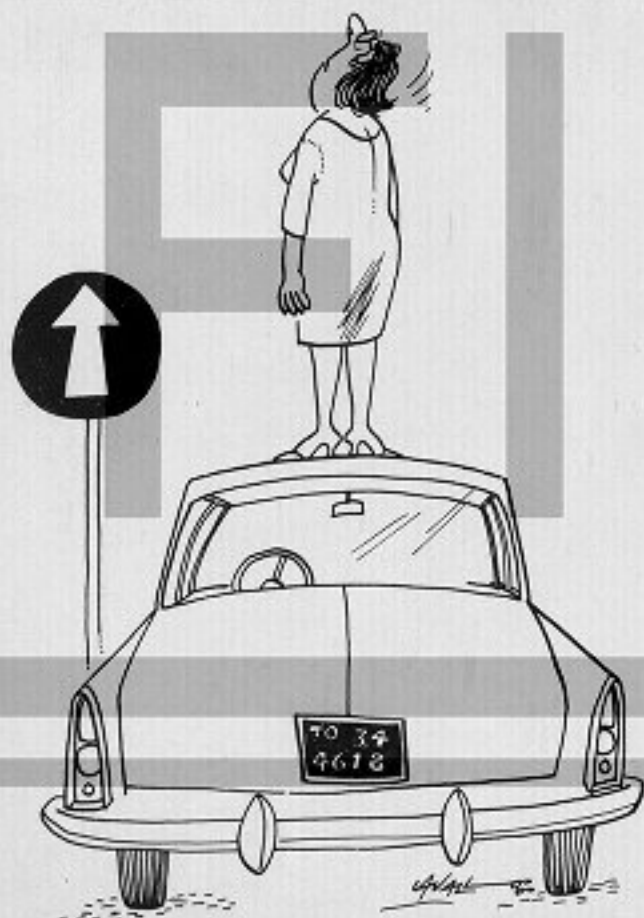
— Di questi tempi è sempre meglio verificare che non abbiano rubato la ruota di scorta.



— Non capisco come mai nessuno ci abbia pensato prima.



— Tutte le volte che metto la retromarcia sento un gran colpo dietro.



— Non riesco più a vedere un posto dove parcheggiare la macchina.

1 CIVILISATION  
DU BIEN-ETRE

Nino Nutrizio examine la situation de l'industrie et du marché automobile italien sous le jour des derniers compte-rendus qui conclament les sensationnels progrès de notre Pays même dans le secteur automobile. Ce résultat souligne l'auteur, représente une des incontestables victoires du système économique-social défini néo-capitalisme, c'est-à-dire un capitalisme dynamique et moderne, qui cherche dans tous les sens d'argir et d'augmenter le bien-être de tout le monde.

Les perspectives pour le futur évoluent cependant quelques craintes, surtout à cause de l'imposante concurrence étrangère, des coûts industriels croissants qui pèsent sur les usines italiennes, des événements politiques, de l'affaiblissement du pouvoir d'achat de la lire.

## 5 HISTOIRE DE LA LANCIA

Dans cet onzième chapitre de l'Histoire de Lancia, on parle de l'"Aurelia", le premier des nouveaux modèles Lancia de l'après-guerre: une voiture de grande classe avec laquelle la Maison commença - la première dans le monde - la production d'un moteur six cylindres en V. Appelée à remplacer la glorieuse Aprilia, l'Aurelia - née en 1950 - connut un grand succès commercial et se couvrit de gloire, avec ses différentes versions, même dans les compétitions sportives, en obtenant des résultats qui frôlent l'incroyable, et dont l'on parlera lors d'un prochain numéro.

## 9

Une des voitures les plus admirées du 45ème Salon de Turin a été la Flaminia coupé spécial, réalisée dans un seul exemplaire par Pininfarina.

## REUNION HI. FI.

A cause de difficultés de caractère technique et de saison, la quatrième réunion annuelle du "Lancia HI. FI." a été renvoyée au printemps-été prochain. La Présidence du "HI. FI.", tout en s'en excusant avec les Membres, adresse à tous, ses vœux les plus cordiaux pour les fêtes prochaines.

## 10 UN CENTENAIRE GLORIEUX

A l'occasion du centième anniversaire du Club Alpin Italien fondé par Quintino Sella à Turin, Monsieur Stefano Cerret, académicien de la montagne, rappelle l'histoire glorieuse de l'alpinisme italien au travers des exploits et des conquêtes alpines les plus mémorables: depuis l'escalade au Cervin en 1865 aux "premières absolutions" sur le "Gran Paradiso", le Mont Rosa, le Dent du Géant, les Grandes Jorasses, la Chetta, les Tours de Lavaredo. Et l'on rappelle les noms des auteurs de ces exploits, depuis Camet à Guido Rey, de Vittorio Sella au Duo des Abruzzes, de Tita Plaz à Cerini et Bonatti, ainsi que les expéditions italiennes sur le Caucase, dans l'Alaska, au Pôle Nord, sur le Himalaya, le Kilimandjaro, les Andes de la Patagonie, jusqu'à la conquête du "K 2".

16 LA NOUVELLE  
PRODUCTION LANCIA

Lancia a renouvelé la gamme complète des modèles Flavia et Flaminia. Aux Flavia Berlina 1500 et aux versions Flaminia 2500, ont été ajoutées les éditions Flavia 1.8 avec moteur 1800 et Flaminia 2.8 (2775 cm<sup>3</sup>). Le but essentiel de cette réélaboration n'est pas tellement celui de réaliser de fortes augmentations de puissance, comme celui de couples moteurs plus élevés à un nombre moindre de tours, c'est-à-dire des accélérations plus énergiques et une souplesse de fonctionnement accrue le long de l'arc entier de l'utilisation de la puissance.

Le moteur Flavia 1.8, avec alésage et course 88 x 74 et taux de compression 9:1, donne une puissance de 92 CV (CUNA) à 5200 tours/min; le couple maximum est de 14,6 m.kg à 3000 tours. La vitesse maxi de la berlina est de 180 km/h, celle du coupé et de la convertible 173 km/h. Le moteur Flaminia 2.8 a un alésage de 85 x 81,5 (2775 cm<sup>3</sup>); la version standard de la berlina a 129 CV (CUNA) à 5000 tours et le couple maximum de 23,3 m.kg à 2500 tours; vitesse maxi 170 km/h.

Le coupé Pininfarina a une puissance de 140 CV et peut atteindre la vitesse de 181 km/h; la Grand Tourisme, la "2+2" et la Convertible Touring ont une puissance de 150 CV et atteignent respectivement 194, 191 et 193 km/h. Enfin la Sport Zagato, toujours avec moteur de 160 CV atteint les 200 km/h.

## 20 COULEURS POUR LES JEUNES

Dans un article brillant, Aldo Farnelli parle des nouvelles couleurs adoptées pour les Flavia, en soutenant à l'aide d'un humour pétillant la nécessité - d'ailleurs très saine pour des raisons de sécurité de la circulation - de peindre les automobiles avec des couleurs vives, très visibles de loin, en plus d'une bienfaisante

influence sur notre sens physique et mental. Une tendance qui ne doit donc pas être considérée comme un caprice exhibitionniste des jeunes gens, mais comme une contribution authentique aux problèmes du trafic.

## 24 CAMIONNETTE SUPERJOLLY

Nouveauté Lancia dans le secteur des véhicules automobiles industriels, la camionnette Superjolly, de 1500 kg de charge utile. Le moteur est du type Flavia 1500 avec compression réduite à 7,4:1 (fonctionnant à l'essence normale), puissance 58 CV à 5000 tours/min traction avant; freins à disque avec servo-frein double; empattement 2,55 m; longueur hors-tout 4,84 m; hauteur du plateau de chargement au-dessus du sol 0,84 m; vitesse maximum 110 km/h; consommation 14 litres par 100 km.

## 25 ESADelta B

La nouvelle version du poids lourd Esadelta B a 7600 kg de charge utile, moteur 8 cylindres Diesel de 9245 cm<sup>3</sup> et puissance 136 CV. Il peut être livré aussi avec empattement de 3,54 ou bien 4,34 m ou même dans l'édition de tracteur pour semi-remorque (3,10 m d'empattement); ce dernier a une capacité de silleto de 8000 kg et peut remorquer 21.500 kg.

## ESAGAMMA

Pour le chantier Esagamma on a étudié un moteur suralimenté par turbocompresseur entraîné par les gaz d'échappement, qui assure 228 CV nets. En considérant un poids total à pleine charge d'un camion-remorque (tracteur et remorque) de 33000 kg, on réalise avec ce moteur une puissance de 8 CV par tonne, ce qui correspond à l'optimum des performances d'exercice en toutes conditions de marche, ce qui semble devoir être l'orientation qui sera prise dans les futures réglementations internationales unifiées en fait de charges et de poids maximum. En outre une version à troisième essieu central autobraquant a été présentée, en portant ainsi la charge utile à 9,8 T.

Ce véhicule est tout particulièrement convenable pour des travaux publics et porte ainsi au nombre de 7 les versions de ce modèle réalisées jusqu'à présent.

## 26 GRANDE BRETAGNE 1963

Dans le rapport publié il y a quelques semaines, après deux ans de travaux, le Comité Haldenby recommandait au gouvernement et au Parlement d'adopter pour la livre sterling le système décimal, et de la passer en cents, comme le dollar. Le projet de réforme a donné lieu à des critiques tellement vives, qu'il nous est permis de douter sur sa prochaine réalisation. Du reste, la première réponse dans ce sens fut suggérée en 1896, mais depuis lors, rien n'a été fait; jusqu'aujourd'hui les anglais sont restés fidèles au penny et au shilling. Cet attachement à la tradition est typique de l'Anglais. Cela peut devenir un défaut et un dommage; mais c'est aussi un attrait du pays et de ses forces, même si bien d'anglais, en ce moment, ne semblent pas en dire tout à fait convaincus.

Le scandale Profumo a été, pour les citoyens britanniques, ce que la mise en orbite du premier Sputnik fut pour les américains: soit une poussée vers un sévère examen de conscience qui aboutit souvent dans une autocritique des plus dures et quelquefois même au propre dénigrement. Les institutions, les hommes, les traditions, les lois sont soumis à une révision impitoyable. «Nous essayons de gouverner un Etat du XXème siècle avec des institutions du dix-huitième siècle». Nos maux sont fruit de notre vénération pour des choses en dehors du temps. «Le Civil Service est un géant aveugle»: voilà quelques-uns des nombreux jugements lus sur la presse ou entendus dans les milieux politiques. Police et magistrature, bureaucratie et haut commandement militaire, tous ont été appelés à la reddition des comptes; mais ce qui est principalement sous accusation, c'est l'Establishment. On n'admet plus que le pays soit gouverné par d'aimables amateurs, qui sont peut-être cultivés dans la littérature ancienne, mais très peu experts dans la sociologie et dans l'économie. On veut que la classe dirigeante ne soit plus choisie seulement parmi les descendants d'une aristocratie restreinte, même si bien méritante, mais parmi ce qu'il y a de mieux dans toutes les classes sociales du pays. L'opinion publique s'est rendue compte, presque de façon violente, des réformes qui sans doute restent à faire, mais peut-être créer une société qui soit vraiment égalitaire, et pour ce faire, elle est disposée à admettre que beaucoup de vénérables reliques du passé doivent tomber.

Nous autres étrangers cependant, justement parce que nous sommes étrangers aux problèmes des anglais d'aujourd'hui, savons très bien que l'attachement à la tradition n'a pas empêché l'Angleterre de se préparer très bien au monde du 2000, et que le respect des institutions "démocratiques" - la monarchie de droit divin, l'empire, les privilèges de l'aristocratie, les uniformes archaïques, les perquisitions des juges - n'a pas empêché les victoires de la liberté, de la démocratie, de la justice. Nous avons devant nos yeux un tableau de l'Angleterre 1963, bien plus lumineux de celui qui nous est présenté actuellement par la presse britannique. Ce pays

resté au temps moyenâgeux" n'a pas seulement créé le premier et plus solide régime de démocratie parlementaire qui soit apparu en Europe, mais il a aussi réalisé les meilleurs centrales électriques à énergie nucléaire, a donné un grand essor à l'automatisation, fournit de réacteurs le plus grand partie de jets qui sillonnent tous les cieux du monde. Ce pays orgueilleux renfermé dans un superbe isolationnisme, pendant tout le dix-neuvième siècle a accueilli les révolutionnaires, les théoriciens, les exilés qui préparaient une nouvelle Europe et, à deux reprises dans un laps de trente ans (mais surtout pendant l'histoire et désespéré septembre 1940) a sauvé la liberté menacée du Continent.

Le culte du passé qui s'accorde avec la liberté et le progrès, le jaloux amour pour l'ancien et le profond respect pour l'héritage moral des aïeux, qui ne veulent dire ni réaction politique ni moins fanatisme nationaliste, la manière toute britannique de laisser survivre le passé sans pour cela renoncer au présent et sans fermer les yeux sur l'avenir, voilà les caractéristiques que nous autres du Continent admirons le plus chez les anglais. Nous leur voyons aussi une grande force politique. Il se peut que les anglais se décident tard aux réformes, mais ils les réalisent sans bouleversements et, une fois réalisées, ils ne les renient plus.

## 36 NOTRE DAME DE LA ROUTE

A Cavarzere, joyeux faubourg de Belluno situé à la confluence du torrent Ardo avec le Piave, on est en train d'élever un temple dédié à Notre Dame de la Route. Avec ce nom est vénéral, dès du XVI siècle dans une petite église de Rome la Vierge protectrice des voyageurs. L'idée d'élever une église à la protection de ceux qui de nos jours constituent la plus grande partie des voyageurs, les automobilistes, vient justement au curé de Cavarzere; celui-ci rencontre une compréhension immédiate et une aide considérable pour la réalisation de son projet en certaines personnalités religieuses et civiles de l'Italie entière. Les projecteurs du nouveau Sanctuaire sont les architectes Adriano Alipio Novello, Vincenzo Barocelli Corte et Vincenzo Hysch, lesquels ont réussi à créer une œuvre qui, tout en étant conçue dans des formes des plus hautes et des plus modernes, conserve les attributs qui sont propres aux lieux traditionnels du culte. La suggestion qui en dérive est de haute valeur mystique outre que esthétique. Située dans un des sites de montagne le plus attrayant de la péninsule, la nouvelle église est destinée à devenir un des lieux de pèlerinage parmi les plus fréquentés et les plus chers pour tous les automobilistes qui unissent à la passion pour leur véhicule l'amour pour les beaux sites et les belles choses.

## 38 TURIN ET LE BAROQUE

Le fameux critique d'art Mariano Bernardi, en prenant l'idée de la grandiose Exposition du Baroque piémontais qui s'est déroulée à Turin depuis le mois de mai jusqu'à le 10-11 1963, a ébauché un essai critique sur le phénomène artistique qui, entre le Villame et le Villame siècle a donné au Piémont et à Turin en particulier un aspect caractéristique. Les palais de Juvare, les coupoles de Guzzini, les églises de Vittone, les peintures allégoriques de Piffetti semblent inconciliables avec le rationalisme de la structure urbanistique turinoise et avec le tempérament même d'un peuple qui se méfie de toute manifestation emphatique. Pourtant les piémontais aiment l'art baroque, presque parce qu'ils y voient la période pendant laquelle leur région commença le cycle de ses fortunes politiques, historiques, sociales et culturelles. Sans une tradition artistique authentique comme dans d'autres régions italiennes, le Piémont s'ouvrit au Baroque grâce à la poussée ambitieuse de Emanuele Filiberto qui avait fait de Turin la capitale de l'Etat de Savoie, et de son fils Carlo Emanuele I qui commença la tâche en donnant à la ville un prestige et un décor nouveaux, juste en coincidence de l'épanouissement de l'ère baroque. C'est de là que provient l'impression unitaire singulière du Baroque piémontais, qui n'est pas seulement expression de sensibilité esthétique, mais aussi et surtout un témoignage de civilisation.

## 44 UN METIER PENIBLE

Carlo Marioni trace une charmante satire du journaliste forcé de visiter continuellement les usines automobiles, suivant une procédure presque invariable, d'où l'on ressort éreinté, confus, accablé mais avec la conscience professionnelle apaisée. C'est là un des devoirs de ce "métier pénible".

## 48 LA LANCIA DANS LE MONDE

1. Les véhicules automobiles industriels Lancia présentés à la XXVIIème Foire du Levant de Baï. 2-3. Au Salon de Frankfurt Lancia a participé soit au secteur des voitures qu'à celui des véhicules automobiles industriels en obtenant un très vif succès; en d'autres on y avait exposé, pour la première fois dans une exposition internationale, les nouveaux modèles Flavia 1.8 et Flaminia 2.8 dans leurs différentes versions.

4-5. A l'inauguration du 50ème Salon de Paris, le Président Charles De Gaulle a été reçu dans le stand Lancia (dont nous voyons une vue d'ensemble dans la photo en couleurs) par Monsieur Frédéric Sannet, directeur général de la Société Rolobu, importateur Lancia en France.

6. Lancia a pris part aussi aux expositions d'au delà de l'Océan qui se sont déroulées à San Francisco et à Los Angeles: nous vous montrons notre stand dans cette dernière.

**Errata** - Dans le numéro 11 de la Revue Lancia, à propos de l'inauguration du Salon de Genève, nous avons reporté de façon erronée le nom du Président de la Confédération Helvétique Monsieur Willy Spühler.

## 50 SOUVENIRS ITALIENS "GIUSEPPE VERDI"

Cette année, nous fêtons le 150<sup>e</sup> anniversaire de la naissance de Giuseppe Verdi. Peu d'hommes sont fameux dans le sens le plus complet et populaire du terme comme l'est Verdi, et peu nombreux sont les Italiens qui sont plus connus que lui dans le monde. Mais, si tout a été dit et écrit sur sa biographie artistique, on connaît moins Verdi dans l'arrière-plan de sa terre natale, l'homme des champs profondément attaché aux lieux de son humble et très pauvre origine où se consolida la personnalité morale

et artistique du grand compositeur, celui-là même pour lequel D'Annunzio chanta: «il pleura et aima pour tous».

L'auteur de cet article décrit ce milieu, le rustique village de Roncole, l'humble maisonnette natale, et Busseto où Verdi connut les premières rudiments de la musique, où furent composées ses premières pièces, où virent le jour ses fils qui menèrent polita. Et encore la proche ville de Sant'Agata dans la paix agreste de laquelle le grand italien a vécu les années de sa pleine maturité artistique.

## 56 LA MODE "FANTASISTE"

Pour l'automne-hiver 1963, Pucci présente des tailleurs et de manteaux en laine moelleuse et spumose aux couleurs nouvelles et délicates. C'est une collection propre à la vie mouvementée de la femme d'aujourd'hui, inspirée à une ligne "fantasiste", et qui comprend aussi une série de mises pour la télévision, pour les soirées et pour la maison réalisées en tissus imprimés et brodés, encore à la tendance orientale.

## 58 LANCIA DANS LE MONDE

1. Le Salon d'exposition à Singapour de la "Asia Motor Co. Ltd.", importateur Lancia pour la Malaisie.

2. Le nouveau salon d'exposition de la Maison Commissionnaire Mario Gidoni & Fils de Bellone.

3. Lors du "Shell Economy Run" qui s'est couru à Hong Kong, Missions Taylor et Tang Wei se sont classés respectivement 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> absolus au volant d'une Flavia et d'une Appia.

4-5. Les nouveaux salons d'exposition de R. Cappagna de Mosonone et "O.K." d'Ancone, Commissionnaires Lancia.

6. Le siège de la Maison A. Besse & Co., notre importateur de Aden.

## 58

1. Dans le Grand Prix de Freuxchamps de cette année, les voitures de service sur la piste étaient toutes des Lancia.

2. Un nouveau membre du "Lancia Hi-Fi", l'ingénieur Giorgio Garabelli, nous a envoyé une photo d'une voiture de famille, un modèle Lancia 1911, comme preuve de sa longue fidélité à notre Maison.

3. Un moment de la très réussie gymkhana automobile organisée par notre Commissionnaire de Catalogne, Monsieur Giacomo Gattuso.

L'arrivée à l'aéroport de Casale, de Françoise Hardy, qui a été invitée pour le spectacle de variété offert par Lancia le 29 octobre passé au cercle Anna, en honneur des journalistes italiens et étrangers réunis à Turin à l'occasion de l'ouverture du 45ème Salon International de l'Automobile. A ce spectacle ont aussi pris part Lelio Luttazzi, Alighiero Noschese et Dany Ray.

## IN THIS ISSUE:

### 1 CIVILIZATION AT A WEALTHY STAGE

Nino Nutrizio examines the situation of the Italian car industry and market in the light of the latest assessments, which confirm the traditional progress of our country also in the automobile field. Such a result, underlines the author, represents one of the unchallengeable achievements of that economic-social system called neo-capitalism (i.e. a capitalism, dynamic and modern, which aims in every way to widen and increase everyone's welfare. However the prospects for the future give rise to some apprehension, particularly in view of the heavy foreign competition, the increasing industrial costs weighing upon Italian firms, uncertain political vicissitudes, and the weakening of the purchasing power of the lire.

### 5 HISTORY OF LANCIA

This eleventh chapter of the Lancia history deals with the "Aurelia", the first of the new Lancia post-war models, a high-class car with which Lancia began - first in the world - the production of a 6-cylinder V-engine. The Aurelia, born in 1950 to replace the glorious Appia, met with great commercial success and also gained honour, with its successive versions, in sports competitions, achieving incredible results which will be discussed in a following account.

### 9

One of the most admired vehicles in the 45th Turin Show was the Flaminio Coupé Special, a unique model by Pininfarina.

### HI, FI, REUNION

Due to unexpected technical and seasonal difficulties, the 4th annual reunion of the "Lancia Hi-Fi" has been postponed until next spring-summer. The President of the "Hi-Fi", apologizing to members, sends best wishes to everyone for the forthcoming festivities.

### 10 A GLORIOUS CENTENARY

On the occasion of the 100th anniversary of the Italian Alpine Club, founded in Turin by Guibino Sella, the great mountaineering authority Stefano Ceresa recalls the glorious story of Italian mountaineering, including the most memorable alpine enterprises and conquests: from the scaling of Cervino in 1865 to the "outright firsts" on Gran Paradiso, Monte Rosa, Dente del Gigante, Grandes Jorasses, Cevette and Toni di Lavarredo. He recalls the names of the climbers, from Camillo to Guido Rey, from Vittorio Sella to the Duke of Abruzzi, from Tito Piaz to Comici and Bonatti, not forgetting the Italian expeditions in the Caucasus, in Alaska, to the North Pole, in the Himalayas, on Kilimanjaro, in the Andes of Patagonia, up to the conquest of "K 2".

### 16 NEW LANCIA PRODUCTIONS

Lancia has renewed the complete series of Flavia and Flaminia models, adding to the Flavia 1500 saloon, and the versions of the 2500 Fla-

minia, the Flavia 1.8 (1800 cc engine) and the Flaminia 2.8 (2775 cc). The chief aim of the introduction of these additions has been not so much that of obtaining higher power increases, as of realizing higher maximum torques at lower r.p.m. ratios, i.e. more brilliant acceleration, and better performance along the power utilization arc.

The Flavia 1.8 engine: bore and stroke, 88 x 74 mm; compression ratio, 9:1; power, 82 HP (CUNA rating) at 5200 r.p.m.; maximum torque, 14.6 mkg (106 ft.lbs) at 3000 r.p.m. The maximum speed of the saloon is 180 km/h (99 m.p.h.); that of the coupé and convertible is 173 km/h (107 m.p.h.).

The Flaminia 2.8 engine: bore and stroke, 84 x 81.5 mm; cubic capacity, 2775 cc; the normal version of the saloon has an output of 129 HP (CUNA rating) at 5000 r.p.m. and a maximum torque of 23.3 mkg (168 ft.lbs) at 2500 r.p.m.; speed, 170 km/h (106 m.p.h.). The Pininfarina coupé has a power of 140 HP and reaches 181 km/h (112 m.p.h.); the Gran Turismo, the "2+2" and the Touring Convertible have a power of 150 HP and speeds of 194, 191 and 193 km/h (121, 119, 120 m.p.h.) respectively. Finally, the Sport Zagato, also with a 150 HP engine, reaches 200 km/h (124 m.p.h.).

### 20 COLOURS FOR THE YOUNG

In a brilliant article, Aldo Pinelli talks about the new colours chosen for the Flavia, supporting with stimulating humour the opportunity - very serious for reason of road safety, however - to paint cars in bright colours, easily distinguishable from a distance, besides the beneficial influence on our physical and mental health. A tendency not to be considered as a youthful exhibitionist whim, but as an authentic contribution to traffic problems.

### 24 SEPERJOLLY PICKUP

New from Lancia in the commercial vehicle section is the light duty truck "Seperjolly", with a payload of 1500 kg (3308 lbs). The engine is of the Flavia 1500 type with compression ratio reduced to 7.4:1 (using normal petrol), 58 HP at 5000 r.p.m.; front wheel drive; disc brakes with two brake servos; wheel-base 2.85 m (100.4"); overall length 4.84 m (191"); loading height 0.48 m (18.8"); maximum speed 110 km/h (68 m.p.h.); consumption 14 lt. per 100 km (20 m.p.g.).

### 25 ESADELTA B

The new version of the heavy duty Esadelta B truck has a payload of 7400 kg (16317 lbs.) on the truck alone, and a 6-cylinder Diesel engine of 8245 cc and 136 hp. It can be supplied with a wheelbase of 3.84 m (139.4") or 4.34 m (171"), or in the truck tractor version for semi-trailer, with a wheelbase of 3.10 m (122"). This last has a payload on the fifth wheel of 8000 kg (17640 lbs) and can tow 21900 kg (48290 lbs).

### ESAGAMMA

An engine with exhaust driven supercharger, with a net output of 228 HP, has been developed for the Esagamma truck. Assuming the gross combination weight of a truck and trailer fully laden being 38000 kg (83790 lbs), this engine allows a power of 6 HP per metric ton, which is the optimum performance in any running

conditions, and on which the standardized international regulations on payloads and maximum weights are likely to be based.

Moreover, the version with self-steering central axle has been introduced, thus bringing the payload up to 9800 kg (21605 lbs). This vehicle, particularly suitable for quarry and off-road work, increases to seven the versions of this model realized up to now.

### 26 GREAT BRITAIN 1963

In the report published a few weeks ago after two years' work, the Halsbury Committee recommended the Government and Parliament to adopt the decimal system for the pound and to divide it into cents, like the dollar. The proposed reform has aroused such strong criticism that we may doubt if it will be carried into effect in the near future. The first proposal of this kind, incidentally, was made in 1696, but since then nothing has been done about it, and up to today the English have remained faithful to the penny and the shilling. This attachment to tradition is typical of England. It may become a defect and even harmful; but it is one of the charms of the country and part of its strength, even if, at this moment, many Englishmen do not seem at all convinced of the fact.

The Profumo scandal has been, for the British, what the launching of the first Sputnik was for the Americans - the cause of a searching self-examination, often reaching the point of the harshest self-criticism and sometimes even self-disparagement. Institutions, men, traditions and laws are being subjected to a merciless review. «We are trying to govern a 20th century country with 18th century institutions». «Our troubles spring from our veneration for outdated things». «The Civil Service is a blind giant» - these are some of the many judgments reads in the press or heard in political circles. Police, judges, bureaucracy, military commands - all have been called to account; but more than anything else the blame has been laid on the Establishment. It is no longer admitted that the country should be governed by amiable dilettanti, educated perhaps in the classics, but not very expert in sociology and economy; the governing class should not be drawn only from the descendants of a narrow, even if well-deserving, aristocracy, but from the best that all classes in the country can offer. Public opinion has become almost violently aware of the reforms that undoubtedly remain to be carried out, even to create a really egalitarian society; and it is willing to admit that many venerable relics of the past must be swept away in the process. We foreigners, however, precisely because we are estranged to the problems of present day England, willingly recall that attachment to tradition has in no way prevented England from preparing itself extremely well for the world of the 21st century, and that respect for "out-moded" institutions - monarchy by divine right, the Empire, the privileges of the aristocracy, the archaic uniforms, the wigs of the judges - has not impeded the victories of liberty, democracy and justice. We have before our eyes a much brighter picture of the England of 1963 than that which is now being given to us by the British press. This country, which has "remained in the Middle Ages", has not only created the first and most solid regime of Parliamentary democracy to appear in Europe; but it has built the best nuclear power stations, has given a great impulse to automation, and supplies the reactors for the majority of jets which streak across the skies of the world.

Throughout the 18th century this proud country, enclosed in a haughty isolationism, welcomed the revolutionaries, idealists and exiles who were preparing a new Europe; and twice in thirty years (but especially in the heroic and desperate September of 1940) saved the threatened liberty of the continent. A cult of the past, which nevertheless goes side by side with freedom and progress; a jealous love for the old and a reverence for the moral inheritance of its ancestors, which yet does not mean either political reaction or nationalistic fanaticism; the wholly British way of letting the past survive without renouncing the present and without shutting one's eyes to the future - these are the characteristics which we continental admirers most in England. And in them we also see a great political strength: the English may be slow in deciding on reforms; but when they do, they achieve them without upheavals, and do not repudiate them once they have carried them out.

### 36 MADONNA OF THE ROAD

A temple devoted to the Madonna della Strada (Madonna of the Road) is taking shape in Caverzano, a bright suburb of Belluno, lying where the rivers Adige and Piave meet. Since the 16th century, in a little church in Rome, the Virgin protectress of travellers has been worshipped under this name, and the idea of erecting a church to the protectress of the majority of to-day's travellers, the motorists, has come from the vicar of Caverzano, who has found ready acceptance and substantial aid to carry out his plan from many civil and religious authorities throughout Italy. The designers of this new sanctuary are the architects Adriano Alpaego Novello, Vincenzo Bartoloni Corte and Vincenzo Hybsch, who have succeeded in creating a work which, through bold and modern in appearance, still retains the traditional characteristics of a place of worship. The suggestion conveyed by it is of great mystic rather than aesthetic value. This new church, situated in one of the most beautiful landscapes of our country, already shows signs of becoming a much frequented and loved place of pilgrimage for all motorists, who add to the affection for their car a love of places and beautiful things.

### 38 "TURIN AND BAROQUE"

The well-known art critic Mariano Bernardi, taking inspiration from the great Mostra del Barocco Piemontese (Show of Piedmont Baroque), held in Turin from May to October 1963, has written an article on the artistic phenomenon that in the 17th and 18th centuries have given a characteristic appearance to Piedmont, and to Turin in particular. The palaces of Juvara, the domes of Guarini, the churches of Vignone, the allegoric paintings of Besençon, the precious furniture of Piffatto seem irreconcilable with the rationalism of urban Turin archi-

ture and with the temperament itself of a people who dislike any extreme expression. And yet the Piedmontese love baroque art, almost seeing in it the period in which their region began the cycle of its political, historical and cultural fortunes. Without the authentic artistic traditions of the other regions of Italy, Piedmont accepted baroque thanks to the ambition of Emanuele Filiberto, who had made Turin the capital of the state of Savoy, and to his son, Carlo Emanuele the First, who began the task of giving new prestige and dignity to the city, coinciding with the birth of the age of baroque. The unique characteristic of the Piedmont baroque originates from here, not only as expression of aesthetic beauty, but above all an expression of civilization.

### 44 A TIRESOME JOB

Carlo Mariani writes a fine satire of a journalist who, almost as a routine, has to continuously visit car factories, coming out tired, annoyed, depressed, but with a conscience professionally clear. This is one of the duties of this "tiresome job".

### 48 LANCIA THROUGHOUT THE WORLD

1. Lancia commercial vehicles presented at the 17th Levante Show in Bari.  
2-3. At the Frankfurt Show, both in the private and commercial vehicle section Lancia achieved great success among others, the new Flavia 1.8 and Flaminia 2.8. In various versions, were exhibited for the first time in an international show.

### 49

4-5. At the opening of the 50th Paris Show, President De Gaulle was received on the Lancia Stand (seen in the coloured photograph), by M. Frederic Sannet, General Director of the Robiou Company, Lancia Importers in France.  
6. Lancia has also taken part in overseas shows in San Francisco and Los Angeles: we show our stand at this latter show.

**CORRECTION** - In the 11th number of the Lancia Magazine, on the subject of the opening of the Geneva Show, we wrongly gave the name of the President of the Swiss Confederation, it should have read Dr. Willy Spühler.

### 50 ITALIAN REMEMBRANCES: "GIUSEPPE VERDI"

The 150th anniversary of the birth of Giuseppe Verdi occurs this year. Few men are so famous in so complete and popular meaning of the word as Verdi, few Italians more well-known in the world than him. But if everything has already been said and written in this artistic biography,

little is known of Verdi against the background of his native soil, the man of the fields strongly attached to the places of his humble, very poor origin, where the great composer's moral and artistic personality was consolidated the personality of which D'Annunzio wrote: «He cried and loved for all».

The author of this article describes this environment, the country village of Roncole, the humble birth place; and Bussero, where Verdi began his music, where he composed his first pieces, and where his sons (who died as children) were born. And again, the nearby villa of Sant'Agata, in which, in the quiet of the country, the great Italian lived the years of his full artistic maturity.

### 58 LANCIA THROUGHOUT THE WORLD

1. The showroom in Singapore of the Asia Motor Company Ltd., Lancia importers for Malaysia.  
2. The new showroom of our Agents Mano Gidoni & Sons at Belluno.  
3. In the "Shell Economy Run" which took place in Hong Kong, Messrs. Taylor and Tang Webb were classified outright winners (1st and 2nd respectively), in a Flaminia and an Appla.  
4-5. The new showrooms of our Agents R. Capogna at Frosinone and of "O. K." at Ancona.  
6. The headquarters of A. Besse & Co., our importers in Aden.

### 59

1. In this year's Grand Prix de Francorchamps of the service vehicles on the circuit were Lancia.  
2. Ing. Giorgio Gamberelli, a new member of "Lancia H. F. I.", sent us this photograph of his family's 1911 Lancia car, proof of his long loyalty to our firm.  
3. A moment in the successful automobile gymnastics organized by Sig. Giacomo Gattuso, our Agent in Catagione.

The arrival at Casale di Francor Hardy, invited for the variety show given by Lancia on the 29th October last at the Amica club, in honour of the Italian and foreign journalists in Turin for the opening of the 45th International Motor Show. Also taking part in the performance were Lello Lubazzi, Alighiero Noschese and Dany Ray.

## IN DIESEM HEFT:

### 1 ZIVILISATION DES WOHLSTANDS

Nino Nutrizio hat die Lage der italienischen Automobilindustrie und ihres Marktes unter dem Licht der letzten Abschlussbilanz einer Untersuchung unterzogen; eine Bilanz, die den sensationellen Aufstieg unseres Landes auf dem Gebiet des Automobils bestätigt. Dieses Resultat, unterstreicht der Autor, stellt einen der unbestreitbaren Siege des wirtschaftlich-sozialen Systems dar, das als Neokapitalismus bezeichnet wird, das heisst ein dynamischer und moderner Kapitalismus, der in jeder Weise darauf aus ist, den Wohlstand Aller zu erweitern und zu erhöhen. Die Aussichten für die Zukunft erwecken allerdings einige Besorgnis, besonders der enormen ausländischen Konkurrenz der ansteigenden industriellen Kosten, mit denen die italienischen Fabriken brüstet sind, den unsicheren politischen Ereignissen und der Schwächung des Unwertes gegenüber.

### 3 DIE GESCHICHTE DER LANCIA

In diesem elften Kapitel der Geschichte der Lancia wird von der "Aurelia" gesprochen, dem ersten der neuen Nachkriegsmodelle: ein Wagen grosser Klasse, mit dem die Fabrik - als erste in der Welt - die Produktion eines Motors mit sechs Zylindern in V-Anordnung begann. Die Aurelia, 1950 geboren, ersetzte die glorreiche Aprilia, und konnte einen grossen wirtschaftlichen Erfolg sowie auch mit ihren verschiedenen Ausführungen sportliche Siege erringen, indem sie direkt unglaubliche Resultate erzielte, über die wir in einer nächsten Nummer berichten werden.

### 3

Einer der am meisten bewunderten Wagen der 45. Internationalen Automobilausstellung in Turin war das Flaminia Spezialcoupé, als ausschliessliches Exemplar von Pininfarina ausgeführt.

### ZUSAMMENKUNFT "H. F. I."

Wegen unerwartet hinzugekommener Schwierigkeiten technischen und jahreszeitlichen Charakters, wurde die vierte jährliche Zusammenkunft der "Lancia H. F. I." auf den nächsten Frühlingssommer verschoben. Der Vorsitz der "H. F. I." bittet die Mitglieder um Entschuldigung und übersendet die herzlichsten Wünsche zu den kommenden Festtagen.

### 10 EIN GLORREICHES JAHRHUNDERT

Anlässlich des hundertjährigen Bestehens des "Club Alpino Italiano", von Quintino Sella gegründet, ruft uns Stefano Ceresa die glorreiche Geschichte des italienischen Alpinismus durch die denkwürdigsten Unternehmen und Siege in Erinnerung: von der Erstbesteigung des Matterhorns 1865 bis zu den Erstbesteigungen des Gran Paradiso, Monte Ross, Dente del Gigante, Grandes Jorasses, Cetta, Cime di Lavaredo. Und wir erinnern uns der Namen der grossen Bergsteiger, von Camet bis Guido Rey, Vittorio Sella, Duca degli Abruzzi, von Tita Piaz bis Comici und Bonatti; ferner rufen wir die italienischen Expeditionen ins Gedächtnis, die in den Kaukasus, nach Alaska, an den Nordpol, bis zum Himalaja, dem Kilimandscharo, den patagonischen Anden, bis zur Eroberung des "K 2" vordrangen.

### 16 DIE NEUE PRODUKTION LANCIA

Die Lancia hat die gesamte Skala der Modelle Flavia und Flaminia erweitert; zur Limousine

Flavia 1500 und den Ausführungen Flaminia 2500 kamen die Modelle Flavia 1.8 mit Motor 1800 und Flaminia 2.8 (2775 cc) hinzu. Hauptgrund dieser Änderungen war nicht nur die Erreichung grosser Leistungsfähigkeit, sondern höhere maximale Drehmomente bei niedriger Motordrehzahl zu erzielen, das heisst, grössere Beschleunigungsenergie und höhere Betriebsgeschwindigkeit auf der gesamten Linie der Ausnutzung der Leistungsfähigkeit.

Der Motor Flavia 1.8, mit Bohrung und Hub 88 x 74 und Verdichtungsverhältnis 9:1, Hochleistung 92 PS bei 5200 U/min; das maximale Drehmoment beträgt 14,6 mkg bei 3000 U/min. Die Höchstgeschwindigkeit der Limousine erreicht 160 km/h, die des Coupés und des Cabriolets 173 km/h.

Der Motor Flaminia 2.8 hat Bohrung und Hub von 88 x 81,5 (2775 cc); die normale Ausführung der Limousine hat 129 PS und 5000 U/min und das maximale Drehmoment beträgt 23,3 mkg bei 2800 U/min; Geschwindigkeit 170 km/h. Das Coupé Pininfarina verfügt über 140 PS und erreicht 181 km/h; der Gran Turismo, die "2 + 2" und das Cabriolet haben eine Stärke von 150 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von je 194, 191 und 193 km/h. Schliesslich ist noch die Version Sport Zagato mit 150 PS und einer Spitze von 200 km/h.

### 20 FARBEN FÜR DIE JUGEND

In einem glänzenden Artikel spricht Aldo Farinelli über die neuen für die Flavia gewählten Farben, indem er mit sprühendem Humorismus die Notwendigkeit unterstreicht - auf der anderen Seite eine ernste Angelegenheit aus Gründen der Verkehrssicherheit - die Automobile mit lebhaften Farben, die sich von weitem erkennen lassen, zu lackieren, was sich auch auf unsere physische und geistige Gesundheit günstig auswirken wird. Eine Tendenz jedenfalls, die nicht als jugendliche, nach Auffat strebende Laune zu betrachten ist, sondern als echter Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme.

## 24 LIEFERWAGEN SUPERJOLLY

Eine Neuigkeit auf dem Gebiet der Industriefahrzeuge ist der leichte Lieferwagen Superjolly mit einer Tragfähigkeit von 15 Doppelzentner. Der Motor ist der des Typs Flavia 1500 mit Verdichtungsverhältnis 7,4:1 (Betrieb mit Normalbenzin), Leistung 58 PS bei 5000 U/min, Vorderradtrieb, Scheibenbremsen mit doppelter Servobremse, Radstand 2,55 m, Gesamtlänge 4,84 m, Höhe vom Boden bis zur Ladefläche 0,48 m, Höchstgeschwindigkeit 110 km/h, Verbrauch 14 Liter pro 100 km.

## 25 ESADelta B

Die neue Ausführung des schweren Lastkraftwagens Esadelta B hat eine Tragfähigkeit von 74 Doppelzentner allein für die Zugmaschine; Sechszylinder-Dieselmotor 8245 cc und Leistung 136 PS. Er kann mit Radstand 3,64 m oder 4,34 m oder in der Ausführung als Sattelzugschlepper (Radstand 3,10 m) geliefert werden; dieser hat eine Tragfähigkeit der Kupplungsplatte von 800 Doppelzentner und kann 219 Doppelzentner schleppen.

## ESAGAMMA

Für den Lastkraftwagen Esagamma wurde ein Motor mit einem Abgas-Turbolader gebaut, der eine 228 PS liefert. Bei einem Gesamtgewicht des vollbeladenen Lastzuges (Zugmaschine und Anhänger) von 380 Doppelzentner, können mit diesem Motor 6 PS pro Tonne erreicht werden, entsprechend dem Optimum der Betriebsleistungen bei jeglichen Fahrbedingungen, auf die sich wahrscheinlich die zukünftigen vereinheitlichten internationalen Bestimmungen, was Tragfähigkeit und maximale Gewichte betrifft, orientieren werden.

Ferner wurde die Ausführung mit einer dritten, selbststehenden mittleren Achse, deren Tragfähigkeit hierdurch auf 9,8 Tonnen erhöht wird, vorgeführt. Mit diesem Fahrzeug, das ganz besonders zu Arbeiten in Steinbrüchen und auf unbebautem Gelände geeignet ist, erhöhen sich die bis jetzt hergestellten Ausführungen dieses Modells auf sieben.

## 26 GROSSBRITANNIEN 1963

Vor einigen Wochen hat der Halsbury-Ausschuss nach zweijähriger Arbeit einen Bericht veröffentlicht, womit er Regierung und Parlament empfiehlt, nunmehr für das alte Pfund das Dezimalsystem einzuführen, d.h. dasselbe in cents gleich wie beim Dollar aufzuteilen. Dieser Vorschlag hat so lebhaft Kritik ausgelöst, dass man kaum mit dessen Verwirklichung rechnen darf. Andererseits geht der erste Vorschlag in diesem Sinne sogar auf das Jahr 1696 zurück, aber die Briten sind stets bei ihrem penny geblieben und ihrem Schilling. Diese treue Anhänglichkeit an der Überlieferung ist typisch für Grossbritannien: sie kann sich zum Vorteil und ebenso zum Nachteil auswirken, sie stellt aber nach wie vor wie einen Zauber dieses Landes dar, eine innere Kraft der Nation, obwohl viele Engländer davon jetzt selbst nicht mehr ganz überzeugt sind. Der Profumo-Skandal ist für die britischen Bürger ebenso erschütternd gewesen, wie seinerzeit der erste Sputnik für die Amerikaner, und damit Anlass zu einer einschneidenden Wissenschaftsforschung, die mancherorts auch in einer sehr scharfen Selbstkritik und sogar in Worten des nationalen Selbsthasses Ausdruck fand. Institutionen, Menschen, Überlieferungen und Gesetze werden einer rücksichtslosen Revision unterworfen. Im 20. Jahrhundert versuchen wir einen Staat nach mit der Verfassung des 18. Jahrhunderts zu gieren, an «Unsere Überlieferung daraus, dass wir vieles nicht verstehen, das zeitlich nunmehr ganz überholt ist». Der Civil Service ist wie ein blinder Riese; diese und ähnliche Beurteilungen kommen nicht selten in der Presse und in politischen Kreisen zum Ausdruck. Polizei, Magistrat, Bürokratie und Militärbehörden werden aufgefordert, Rechenschaft abzulegen. Vor allem wird aber die Verfassung als Ganzes, das «Establishment» kritisiert und in Anklagezustand versetzt. Man will nicht mehr, dass das Land von lebenswürdigen Amateuren regiert wird, die zwar in antiken Literaturen sehr gewandt sind, aber nur wenig von den heutigen sozialen und volkswirtschaftlichen Problemen wissen. Man verlangt, dass die führenden Männer nicht mehr ausschliesslich aus den Kreisen der Nachfahren einer verdienstvollen aber engen Aristokratie entstammen. Die massgebenden Persönlichkeiten sollten vielmehr das Beste aller Sozialklassen darstellen. Die breite Öffentlichkeit ist sich plötzlich, wir würden sagen abrupt, über die Reformen klar geworden, deren Verwirklichung unerlässlich ist, um eine Gesellschaft aus wirklich gleichberechtigten Bürgern zu schaffen, und sie ist daher bereit, viele würdige Überlieferungen aus alten Zeiten fallen zu lassen. Wir Engländer dagegen sind uns bewusst, eben weil uns die heutigen Probleme Englands fremd sind, dass die Anhänglichkeit an der Tradition dieses Land nicht verhindert hat, sich für die Welt der Zweitausendjahre entsprechend auszurüsten, und ferner dass die Verehrung überholter Institutionen - so die Monarchie göttlichen

Rechts, das Empire, die Privilegien der Aristokratie, die uralten Uniformen, die Perücken der Richter - den siegreichen Zug der Freiheit, der Demokratie und der Gerechtigkeit nicht gehindert hat. Von England 1963 haben wir vor unseren Augen ein leuchtendes Bild, als uns die englische Presse malen will. Dieses "noch im Mittelalter verankerte" Land hat nämlich nicht nur die erste und sicherste demokratische Verfassung in Europa geschaffen, sondern auch die besten Atomkraftwerke errichtet, einen massgebenden Beitrag zur "Automation" geleistet und die Strahlflugzeuge für die meisten Dusenflugzeuge der Welt geliefert. Dieses stolze, in seiner hochmütigen Isolation geschlossene Land hat im vorigen Jahrhundert die Revolutionäre, die Utopisten, die Verbannten aufgenommen, die das neue Europa vorbereiteten und zweimal in einem Zeitraum von nur dreissig Jahren (vor allem aber im heldenhaften und verzweiferten September 1940) hat es die Festland bedrohte Freiheit gerettet.

Die Verehrung der Vergangenheit lässt sich doch mit Freiheit und Fortschritt vereinen: die kummervolle Liebe für das Alte und die Würdigung der moralischen Erbschaft der Vorahren, was weder politische Reaktion noch nationalen Fanatismus bedeutet, und ferner die besondere Art, mit welcher die Engländer die Vergangenheit noch überleben lassen wollen, ohne damit auf der heutigen zu verzichten und die Augen von der Zukunft abzuwenden, sind die Charakterzüge, die wir auf dem Festland an den Engländern am meisten bewundern. In ihnen sehen wir darüber hinaus eine grosse politische Macht. Vielleicht lassen sich die Engländer erst etwas apert zu Reformen bewegen, sie verwarfen sie dann aber ohne Umstände und verleugnen sie dann nicht, wenn sie Wirklichkeit sind.

## 26 MADONNA DER STRASSE

In Cavarzane, einem hübsch gelegenen Vorort von Belluno, wo die beiden Flüsse Ardo und Piave zusammenfliessen, entsteht eine Kirche die der Madonna der Strasse gewidmet ist. Unter diesem Namen wird seit dem XVI. Jahrhundert in einer kleinen Kirche in Rom die Schutzpatronin der Wanderer verehrt. Den Gedanken, zu Ehren dieser Madonna der Patronin der unzähligen Wanderer von heute, nämlich der Automobilisten, eine Kirche zu errichten, hatte der Pfarrer von Cavarzane, der sofortige Beistimmung und grosszügige Hilfe von Seiten massgebender ziviler und religiöser Persönlichkeiten in ganz Italien, zur Verwirklichung seines Projekts erhielt. Die Entwürfe zu dieser Wallfahrtskirche schufen die Architekten Adriano Auloso Novello, Vincenzo Bercelloni Corte und Vincenzo Hybach, denen es gelungen ist, trotz des gewagten und modernen Stils ihres Werkes, die eigentümliche und ehrfurchtgebietende Tradition eines Gotteshauses zu erhalten. Die Wirkung des Baues ist von höchster mystischer und ästhetischer Wert. Diese neue Kirche, in einer zu den schönsten unseres Landes zählenden Vorgebirgslandschaft gebaut, stellt bereits jetzt eine Wallfahrtsstätte in Aussicht, die zu den besuchtesten und den lebenswertesten der Automobilisten, die ausser ihrem Wagen die Natur und alles Schöne lieben, gehören wird.

## 28 TURIN UND DER BAROCK

Der bekannte Kunstkritiker Marziano Bernardi, von der grossartigen piemontesischen Barockausstellung angeregt, die von Mai bis Oktober 1963 in Turin stattfand, hat in einer weisen Kritik das künstlerische Phänomen umrissen, das im sechsten und siebten Jahrhundert ein charakteristisches Gesicht dem Piemonte und im besonderen Turin gab. Die Paläste des Juvara, die Kuppeln von Guarini und die Kirchen von Vignola, die sinnbildlichen Gemälde des Beaumont, die wertvollen Möbel von Piffetti scheinen mit der rationalen Struktur des Turiner Stadtbildes und dem Temperament eines Volkes, das jedem emphatischen Gehaben misstrauisch gegenüber steht, unvereinbar. Und trotzdem lieben die Piemontesen die Kunst des Barocks, indem sie in ihr fast die Periode erblicken, die ihrem Land die ersten politischen, geschichtlichen, sozialen und kulturellen Aufstiege brachte. Ohne eine wahre künstlerische Tradition, wie in anderen italienischen Ländern, eröffnet sich Piemonte dem Barock auf den ehezeitigen Antrieb von Emanuel Filiberto hin, der Turin zur Hauptstadt des savoyischen Staates machte und von dessen Sohn Carlo Emanuele I., der das Unternehmen begann, der Stadt neue Geltung und Würde zu verleihen, genau zu der Zeit, als der Barock Fuss fasste. Hieraus entspringt das einzigartige einheitliche Gepräge des piemontesischen Barocks, der nicht nur kunstvolle Feinfühligkeit sondern auch eine Kulturschönung ausdrückt.

## 29 EIN "BESCHWERLICHER BERUF"

Carlo Mariani beschreibt in einer höflichen Satire den Beruf des Journalisten, der ständig Automobilfabriken besichtigen muss, nach einer fast feststehenden Prozedur, die ermüdet, einen fast schwerhörig macht, zerschlägt, aber das berufliche Gewissen zufriedenstellt. Dies ist eine der Pflichten des "beschwerlichen Berufs".

## 48 LANCIA IN DER WELT

1. Die Industriefahrzeuge Lancia auf der XXVII Messe "Fiera del Levante" in Bari.  
2-3. Auf der Frankfurter Automobilausstellung war Lancia mit Personenzugmaschinen sowie auch mit Industriefahrzeugen vertreten und konnte einen grossen Erfolg verzeichnen: unter anderem wurden zum ersten Mal auf einer internationalen Schau die neuen Modelle Flavia 1.8 und Flaminia 2.8 in ihren verschiedenen Ausführungen gezeigt.

## 45

4-5. Bei der Eröffnung des 50. Automobilsalons in Paris wurde Präsident Charles De Gaulle im Stand Lancia (siehe Farphoto) von Herrn Frederic Sannet, Generaldirektor der Fc. Roblow, Lancia Generalvertretung für Frankreich, empfangen.

6. Lancia hat auch an den Ausstellungen in Übersee teilgenommen, wie in San Francisco und Los Angeles; von der letzten zeigen wir unseren Stand.

**RICHTIGSTELLUNG** - Im Heft 11 unserer Zeitschrift haben wir im Zusammenhang mit der Eröffnung des Genfer Automobilsalons bedauerlicherweise den Herrn Präsidenten der Schweizerischen Eidgenossenschaft mit einem irigen Namen benannt. Der Name soll richtig lauten: Dr. Willy Spühler.

## 50 ITALIENISCHE ERINNERUNGEN "GIUSEPPE VERDI"

In diesem Jahr köhrt der 150. Jahrestag der Geburt von Giuseppe Verdi wieder. Wenige sind so vollkommen und volkstümlich berühmt wie Verdi, wenige Italiener so bekannt in der ganzen Welt. Aber wenn von seiner künstlerischen Biographie alles gesagt und geschrieben wurde, so ist doch wenig bekannt über Verdi mit seinem Geburtsland im Hintergrund, den Mann der Felder, der fest mit den Stätten seiner bescheidenen und armen Herkunft verbunden ist, dort wo die geistige und künstlerische Persönlichkeit des grossen Komponisten sich festigte, Stätten von denen D'Annunzio schreibt: «plane ed amò tutto».

Der Verfasser dieses Artikels beschreibt dieses Milieu, diesen bäuerlichen Ort Roncole, das bescheidene Geburtshaus: in Busseto beginnt Verdi mit seinen musikalischen Arbeiten, schreibt seine ersten Werke und wo seine Kinder, die alle im frühen Alter starben, geboren wurden. In der nahen Villa von Sant'Agata, in dem ruhigen Lande, lebt Verdi die Jahre seiner künstlerischen Vollreife.

## 58 "PHANTASIEVOLLE" MODE

Für den Herbst-Winter 1963 präsentiert Pucci Jackenkleider und Mantel aus weicher duftiger Wolle, in neuen und zarten Farben. Eine Kollektion, die für das bewegte Leben der Frau von heute geschaffen wurde, deren Linie "phantasiavoll" ist und die auch einige "Anzüge" für das Fernsehen, den Abend und das Haus aus bedruckten und bestickten Stoffen orientalischer Art umfasst.

## 58 LANCIA IN DER WELT

1. Ausstellungsraum des Lancia-Importeurs "Asia Motor Co. Ltd.", in Singapore (Malaien).  
2. Der neue Ausstellungsraum des Kommissionärs Mario Gidoni & Figli in Belluno.  
3. Der Verbrauchswettbewerb "Shell Economy Run", der in Hong Kong stattfand, wurde von den Herren Taylor und Tang Wah gewonnen, die den 1. und 2. Platz mit einer Flavia und einer Appia errichteten.  
4-5. Die neuen Ausstellungsräume der Kommissionäre A. Capogna in Frosinone und "O.K." in Ancona.  
6. Der Sitz unseres Importeurs A. Besse & Co. in Aden.

## 59

1. Beim Grossen Preis von Francorchamps dieses Jahres waren sämtliche Werkstattwagen längs der Rennstrecke von der Lancia.  
2. Ein neues Mitglied des Clubs "Lancia H. Fl.", Ingenieur Giorgio Carabelli, hat uns eine Photographie eines im Familienbesitz befindlichen Lancia 1911 eingesandt, zum Zeichen seiner langjährigen Treue zu unserer Firma.  
3. Ein festgehaltener Augenblick der gelungenen Gymkana, von unserem Kommissionär Giacomo Gattuso, in Caltagirone organisiert.

Die Ankunft Françoise Hardy auf dem Flughafen Casale, die zu der von Lancia am 29. Oktober dem Club Anna gebotenen Veranstaltung eingeladen wurde, zu Ehren der italienischen und ausländischen Journalisten, die anlässlich der Eröffnung der 45. Internationalen Automobilausstellung in Turin zusammengetroffen waren. An der Veranstaltung haben ferner Lello Lutazzi, Alighiero Noschese und Dany Ray teilgenommen.



CENTRO  
STORICO  
FIAT





CIA