

PERIODICO DI INFORMAZIONE

CENTRO
STORICO
FIAT

LANCIA

AUTUNNO/INVERNO 1964

14

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

Perché 2C?

Scatta la Fulvia 2C

L'autobus urbano 718



Luigi Firpo

Michelangelo e Galileo:
un centenario

Lancia Cavalleria

Gianni Mazzocchi

Pane, amore e automobile

Antonio Fessia

Motori a V stretto

Eleganza Lancia

Dario Zanasi

Lettere d'amore al Po



Il Salone di Torino

Millecento «Hi. Fi.»
ai piedi del Monte Bianco

Athos Evangelisti

Preistoria di un record



Ernesto Caballo

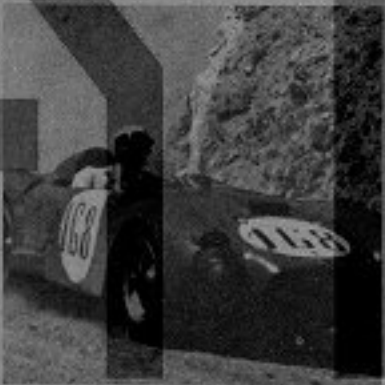
Nei «Marchés aux puces»
il tempo allo stato selvaggio



Lo sport dei clienti

Il nostro Piero Frescobaldi

Lancia nel mondo



Ferruccio Bernabò

Storia della Lancia:
Carrera 53 e Mille Miglia 54

Lancia d'Oro

Emilio Pucci

Resort: l'estate di Natale

DISTRIBUZIONE
IN OMAGGIO
Spedizione in
abbonamento postale
Gruppo IV

Responsabile:
SANDRO FIORIO

Direzione e segreteria:
RIVISTA LANCIA
TORINO
Via Vincenzo Lancia, 27
tel. 3331

Realizzato da
SERVIZIO STAMPA
LANCIA

Impaginazione a cura
dello Studio Calderini
di Bologna

Finito di stampare il
15-12-64 presso le Offi-
cine Grafiche Calderini
di Bologna

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

Quadro del pittore Guido Jannon (52); disegni di Giorgio Cavallio (14, 15, 60); fotografie di: Agent Foto, Torino (50); Foto Alegre, Oporto (55); Robert L. Ando, Londra (46, 47); Attualfoto, Bologna (47); Foto Battone, Torino (53); A. Bondi & C., Padova (23); Foto Branguli, Barcellona (51); Foto Bellini, Cordoba (Rep. Argentina) (45); Studio C.A.P.R.I., Parigi (50); E. Chiesa, Torino (34, 35, 56, 57); Fototecnica Ciavolino, La Spezia (51); A. Conzatti, Nancy (46); M. Ficarelli, Bari (49); Fototelestamp Villani (25); G. Ghedina, Cortina (23); Foto Ghidoni, Torino (51); Industrie Grafiche C. Zeppegno, Montecatini, Torino (31, 32, 33, 34); Italfoto, Firenze (22, 23); F. S. Kirbus, Buenos Aires (45); D. Minghini, Rimini (23); Moixio, Torino (28); Publifoto, Milano (54); Publifoto, Palermo (53); E. Puoli, Firenze (53, 59); E. Quirelli, Cremona (24, 25, 26, 27); Foto Sesener, Monaco (49); H. P. Sautert, Walldingen (45); Archivio U.T.E.T., Torino (8, 9, 10, 11, 12); J. Van Lent, Den Haag (47); T. Wilson & Part. Ltd., Londra (51)

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

Dans ce numéro:

1

POURQUOI 2C

Le prof. Antonio Fessia, Directeur Technique de Lancia, résume les principes selon lesquels, en partant du moteur Fulvia, on a réalisé la nouvelle version 2C à 2 carburateurs à double corps. L'étude se rapporte en particulier aux progrès obtenus sur les moteurs Lancia de 1100 cc en V étroit et aux relatives augmentations de puissance. Parallèlement, l'illustré technicien fait une analyse rapide des récents travaux sur les moteurs rotatifs et sur les turbines à gaz pour traction automobile, qui, du point de vue du rendement complexe, ne sont pas encore à même de rivaliser avec les moteurs alternatifs à combustion interne.

3

FULVIA 2C

La nouveauté la plus importante présentée par Lancia au 46e Salon de Turin est la berlina Fulvia 2C, qui, par rapport à la berlina normale, offre une série de concrètes améliorations techniques, pratiques et de confort.

La valeur du rapport de compression augmentée, les conduits d'admission et d'échappement modifiés et, en particulier, l'adoption de deux carburateurs à double corps ont porté la puissance du moteur à 71 CV CUNA à 6000 tr/min. En outre, les rapports de la boîte de vitesses et du propulseur ont été allongés et, par conséquent, les vitesses résultent sensiblement augmentées.

Les autres modifications concernent l'embrayage, l'installateur de freinage, la suspension, la direction, l'installation électrique et la banquette AIR, dont l'habitabilité a été augmentée.

5

L'AUTOBUS 718

Le nouvel autobus Lancia 718, dont plusieurs exemplaires circulent déjà à Gènes pour la Société des Tramways de cette Municipalité, répond pleinement aux caractéristiques techniques exigées par les services d'études des transports urbains. Les caractéristiques du châssis fourni par Lancia sont: moteur Diesel suralimenté, une puissance de 230 CV, boîte de vitesses automatique, pont AR breveté ayant le couple conique au centre et les réducteurs sur les roues, freins pneumatiques Multiplex, suspensions pneumatiques, direction hydraulique, plancher à 820 mm seulement du sol, poste de conduite avancé et surélevé, système de sûreté électropneumatique qui empêche au véhicule de bouger si les portes ne sont pas fermées.

8

MICHELANGELO ET GALILEO: UN CENTENAIRE

Puisque cette année il revient le double anniversaire de la mort de Michelangelo et de la naissance de Galileo Galilei, M. Luigi Firpo saisit l'occasion pour comparer les tempéraments de ces deux grands italiens, qui, dit-il, ne pourraient être plus différents: impulsif, colérique Michelangelo; doux et plein de bonhomie Galileo. En définitive les figures de ces hommes, l'auteur tire sujet pour souligner la diversité des temps où il vécut, l'Italie où Buonarroti œuvre garde encore sa primauté dans les arts et dans la vie civile; celle où vit Galileo c'est l'Italie des marinistes et de l'Arcadie. Dans cette diversité de temps, toutefois, il y a aussi la marque d'un progrès qui ne peut être brisé et qui accompagne le passage de l'humanisme orgueilleux au travail scientifique patient et tenace, même si plus humble.

13

LANCIA CAVALLERIA

Quelques photographies du documentaire en ton humoristique réalisé par Lancia à la suite du vaste consentement donné à l'initiative «Lancia Cavalleria». Le documentaire se propose d'adresser à tous les automobilistes un chaud appel à respecter davantage le code de la route.

14

PAIN, AMOUR ET AUTOMOBILE

M. Gianni Mazzocchi, directeur de la Revue «Quattro ruote», affirme qu'aujourd'hui l'automobile est nécessaire à l'homme pas moins que le pain et l'amour, puisqu'elle est un symbole de liberté individuelle et de bien-être. Malheureusement, en Italie il y a trop d'hommes politiques qui envisagent l'automobile non pas comme un précieux moyen de travail et un instrument de vie civile, mais seulement comme un objet de luxe, la cible facile d'une fiscalité excessive.

16

LE MOTEUR EN V ETROIT

M. le prof. Ing. Antonio Fessia, directeur technique de Lancia, commence son article par un bref aperçu historique d'où il ressort la priorité de Lancia dans le projet et dans l'emploi des moteurs en V étroit. En 1915 Lancia présente un premier projet de moteur avec cylindres en V; en 1919, on réalise le huit cylindres en V étroit monté sur la Triacca et ensuite, dûment modifié, sur la Lambda. Le rangement des cylindres en V étroit fut suggéré par la nécessité de disposer, sur les avions, de moteurs avec encombrement transversal diminué. Ensuite, ce principe de construction fut appliqué dans le domaine automobile, permettant ainsi la réalisation de moteurs avec encombrement longitudinal diminué. De la Lambda à l'Augusta, à l'Aprilia, à l'Ardea, à l'Apia jusqu'à la Fulvia, Lancia s'est gardée fidèle à ce principe. Après avoir examiné les caractéristiques typiques des moteurs avec cylindres rangés en V étroit, le prof. Fessia traite les problèmes de construction connexes avec ce type de moteur et termine par une comparaison entre les moteurs avec cylindres en ligne et ceux avec cylindres en V étroit.

24

LETTERES D'AMOUR AU PO

Pas de fiction journalistique dans ces lettres d'amour, parce que son auteur, Dario Zanasi, né et crié sur les bords du Po, est un amoureux authentique du grand fleuve. Les gens qui vivent sur les bords du Po, bien plus sur le Po, les pais groupés qui atteignent les bords du fleuve comme le but de leurs joyeuses parties de dimanche, les pont en fer et de bateaux, les carriers de sable, les bacs qui glissent comme «des nuages noirs attachés à l'eau». C'est un voyage poétique de la première humble veine d'eau jusqu'au fleuve majestueux qui s'élargit dans la plaine à travers laquelle il s'écoule, jusqu'aux terres jaunes et toujours en danger du Delta.

36

PREHISTOIRE DU RECORD MONDIAL DE VITESSE

M. Athos Evangelisti trace une «panoramique» allant du chariot à voile de Simon Stevin, qui coulait à 30 km/h poussé par le vent, aux véhicules à vapeur et électriques, qui ont ouvert la série des automobiles les plus véloces du monde: la Jeantaud de Chassoloup-Laubat et la «Jamais Contente» de Jenatton. L'auteur divise les soixante-six ans de l'histoire officielle de la vitesse maximale sur terre en deux périodes: de 1898 à 1914 et des années immédiatement suivant la 1ère guerre mondiale jusqu'à nos jours. La première période est définie héroïque: à chaque bond en avant, les vitesses atteintes par les records provoquent l'admiration, l'incrédulité du monde entier. Après la guerre, la chasse aux records devient une profession: les voitures à records deviennent des engins qui s'éloignent de plus en plus de l'automobile; les vitesses sur terre, bien que hautes, à un certain moment se soumettent plus la comparaison avec celles atteintes par les avions.

40

DANS LES MARCHES AUX PUCES LE TEMPS A L'ETAT SAUVAGE

Ainsi que Londres à Portobello Road, et Paris St. Owen et Clignancourt, Turin aussi a son marché aux puces: le Balon à Porta Palazzo, nommé aussi «Strasborg», c'est-à-dire le bourg des chiffons. Sur les étalages du «Balon» on trouve de tout: des vieux diques de Tompkins au manéquin en cuir d'une minidette d'il y a cent ans, à la marque écaillée de la Lancia Lambda et aux volants usés de voitures d'époque, parce que Turin a été, des toujours, la capitale italienne de l'automobile. Pourquoi survivent-elles ces ours des miracles? Peut-être sont-elles les fenêtres — dit Ernesto Caballa — que l'homme d'aujourd'hui veut laisser ouvertes sur le passé, vers les expériences de ses pères.

45

SPORT

Les clients sportifs de Lancia ont obtenu, pendant la saison 1964, de nombreux succès dans les compétitions automobiles de tout le monde, confirmant ainsi, par cet emploi particulièrement lourd, les qualités de nervosité et de solidité des voitures Lancia. Nous signalons, entre autres, les titres de champions d'Italie (résultats à homologuer) gagnés par Massoni (classe 3000 Tourisme), Corbellini (2000 Tourisme), Marini (1150 Grand Tourisme), la victoire dans la classe 2000 du championnat européen de Tourisme obtenue par Crosara avec la Fulvia 1800, et enfin le titre de championne absolue de France obtenu par Mademoiselle Claudine Bouchet.

48

SOUVENIR DE FRESCOBALDI

L'ému souvenir de Piero Frescobaldi — le jeune gentilhomme florentin mort dans la course de Francorchamps — rédigé par un de ses compagnons, un ami qui parta avec lui tant d'aventures sportives.

49

LANCIA DANS LE MONDE

1) Le Garm. Cet élégant trolleybus, construit pour la municipalité de la capitale égyptienne, a 12 mètres de long et a été réalisé sur onsembles mécaniques Lancia. 2) Le stand dressé par la Filiale de Bari à l'occasion de la 26e Foire du Levant: les très modernes véhicules industriels, de précieux instruments pour le développement du Midi. 3) Au Salon de l'Amusement, à Munich, les voitures Lancia présentées par «Auto-König», concessionnaire de Munich. Amusement, soit élégance de lignes et confort, qui justifient tout à fait la présence des voitures Lancia. 4) Une note délicate, M. Alfredo Della Seta, directeur commercial de Lancia, accompagnée à l'autel sa fille Nicoletta qui s'est mariée, le 19 Septembre passé, avec M. Stefano Gavazzi. 5) Approbation d'un souverain pour le coupé Fulvia. Pendant l'inauguration du «Motor Show» de Oslo, Oiaf V de Norvège s'arrête longtemps près du stand Lancia. Le roi est accompagné par M. Odd Groendal de la firme C. Paaske, notre concessionnaire de Oslo. 6, 7) Deux vues du 26 Salon International de l'Aéronautique de Turin. Dans le stand Lancia, une flotte entière de véhicules réalisés en vue des agences, nombreuses et particulièrement, des aéroports. Parmi ces véhicules il y a une autogare, équipée d'une place gigantesque, qui a une capacité de 31 tonnes et est à même de soulever aisément les carlingues des avions; un chasse-neige qui peut débayer, en temps de record, les pistes de la glace et de la neige; un tracteur pour semimorque tous terrains ayant une capacité de charge de 5000 kg et un poids rotatable de 20 tonnes. Dans la photo à droite, le Chevalier de Travail Carlo Pesenti, vice-président de Lancia, présente au ministre de la Défense Giulio Andreotti les véhicules qui sont le fruit d'une spécialisation pour le moment unique. 8) Le premier jumelage entre des ESA clubs, la SFRCA, concessionnaire Lancia de Milan, et la CAPI, concessionnaire Lancia de Carpi, ont patronné heureusement le jumelage entre les ESA clubs de leurs villes. Les ESA clubs étendent aux propriétaires de véhicules industriels Lancia le glorieux esprit de marque qui lie depuis plusieurs années les propriétaires de voitures Lancia. En outre, ces clubs offrent à leurs adhérents une précieuse assistance dans l'exécution de pratiques bureaucratiques, dans l'obtention de particulières conditions d'assurance, etc. Dans la photo, les participants au jumelage réunis dans la belle place de Carpi. 9) Foire de Tripoli. Le Royaume de Libye est un des marchés les plus favorables pour Lancia, non seulement pour les voitures, mais même pour les véhicules industriels et particulièrement pour les autobus. 10) La livraison, qui a eu lieu à La Spezia, des premiers véhicules spéciaux M.113 fabriqués sous licence de la maison américaine F.M.C. Cet engin amphibie, destiné au transport des troupes, est le résultat de la collaboration entre Oto Melara, Lancia et Fiat. 11) Dans le cadre d'une campagne contre les bruits organisée à Turin, défilé de voitures dans les rues du centre. A la tête du cortège, un groupe de voitures Lancia: il est compréhensible que des voitures, qui se rangent parmi les plus silencieuses du monde, se trouvent à la première place dans la lutte contre les bruits. 12) Foire de Barcelone. Au vernissage, M. Oscar Ravit, de la société concessionnaire des voitures Lancia pour l'Espagne, présente au sous-secrétaire d'Etat Mossori les voitures Lancia exposées dans la plus grande foire espagnole.

53

HISTOIRE DE LA LANCIA CARRERA 53 ET MILLE MIGLIA 54

Dans ce chapitre de l'histoire de Lancia, Ferruccio Bernabè parle de la période des courses avec voitures sport, étudiées et réalisées encore pendant les triomphales saisons sportives du modèle «820». Les nouvelles voitures, avec moteur à six cylindres en V, d'abord de 3000, puis de 3100 et enfin de 3300 cc dans les versions «D20», «D24» et «D25», débutèrent au printemps de 1953. Après de nombreux succès, elles achevèrent la saison par la formidable victoire dans la «Carrera Panamericana» (1er Fergio, 2e Turilli, 3e Castellotti). L'année suivante, le regretté pilote Alberto Ascari, triomphait dans la Mille Miglia, et les autres pilotes de l'Equipe Lancia l'emportaient, un peu partout, dans les épreuves sur route, sur piste et en côte.

In this issue:

1

WHY 2C

Prof. Antonio Fessia, Lancia Technical Manager, resumes the conceptions according to which, starting from the Fulvia engine, the new 2C version with two twin-choke carburetors has been developed. The report deals particularly with the improvements obtained, in past and recent times, on Lancia 1100 c.c. narrow-V engines, and with the relevant increases in power that have been reached. At the same time, this famous technician outlines a rapid analysis of the recent works on the rotary engine and on the gas turbine for vehicle traction, which, from the point of view of overall efficiency, are not yet in a position to compete with the classic internal-combustion reciprocating engine.

3

FULVIA 2C

The most important Lancia novelty at the 48th Turin Motor Show has been the Fulvia 2C sedan which, in comparison with the normal sedan, offers a series of technical, practical and comfort improvements. The increased compression ratio, the modification of the inlet and exhaust ducts and, particularly, the adoption of two twin-choke carburetors have increased the engine power to 71 HP (CUNA) at 6,000 r.p.m. In addition, the gearbox and propelling unit ratios have been lengthened so that the speed in each gear has turned out considerably increased. Other modifications concern clutch, brake system, steering gear, electric system and rear seat, habitability of which has been improved.

5

BUS 718

The new Lancia bus 718 — many of which already circulate for the Genova Bus Service — fully answers to the technical requisites the urban transport experts ask for. The characteristics of the chassis supplied by Lancia are: turbocharged Diesel engine developing 230 HP, torque converter gearbox, patented rear axle with bevel set at the centre and reduction gears on the wheels, Multiplex-type air brakes, air suspensions, hydrosteering, platform at only 670 mm (26.37 in.) from ground, advanced and raised driving position, finally an electro-pneumatic safety device preventing the vehicle from moving off when the doors are not closed.

8

MICHELANGELO AND GALILEO: A CENTENARY

This year being the 4th centenary both of Michelangelo's death and Galileo Galilei's birth, Mr. Luigi Firpo takes the opportunity of comparing the temperaments of the two great Italians who, he says, could not be more different: impulsive and choleric Michelangelo, sweet-tempered and good-natured Galileo. In outlining the figures of the two men, the author lays stress on the different times in which they lived: from the times when Italy still held the supremacy in the Arts and civilized living, during which Buonarroti operated, to those of the Marinists and Arcadia during which Galileo lived. This difference of times, however, is also the mark of a progress that could not be stopped and that brought to the passage from the proud humanism to the patient and tenacious, even if humbler, scientific work.

13

LANCIA CAVALLERIA

A few photographs of the documentary carried out in a humorous tone by Lancia, owing to the wide consent enjoyed by the «Lancia Cavalleria» (Lancia Chivalry) initiative. This documentary addresses all the drivers, inviting them to a scrupulous observance of the Road Code.

14

BREAD, LOVE AND AUTOMOBILE

Gianni Mazzocchi, editor of the review «Quattroruote», affirms that nowadays automobile is no less necessary to men than bread and love, because it is a symbol of welfare and individual freedom. Unfortunately, in Italy, there is still a great number of statesmen who do not consider automobile as a precious means of work or as an instrument of civilized life, but only as a luxury article, the easy butt of a heavy taxation.

16

THE NARROW-V ENGINE

Prof. Antonio Fessia — technical manager of Lancia — begins this article with a short historical sketch from which appears the priority of Lancia in designing and fitting narrow-V engines. A first design of V engine presented by Lancia in 1915 was followed, in 1919, by a narrow-V eight-cylinder engine which was fitted to the Triappa and then, properly modified, to the Lambda. The narrow-V arrangement of cylinders was suggested by the necessity of having, for the aeroplanes, engines with reduced transversal dimensions. Later on, this principle found application in the motor car field as well, thus allowing the designing of engines with reduced longitudinal dimensions. From the Lambda to the Augusta, Aprilia, Ardea, Appia, and up to the Fulvia, Lancia is adopting this construction design. After reviewing the characteristics typical of the engines with narrow-V cylinder arrangement, Prof. Fessia examines the construction problems concerning this type of engines and closes by comparing the in-line cylinder engines with the narrow V-type ones.

24

LOVE LETTERS TO THE PO

There is no journalistic fiction in these love letters. Because the author, Dario Zanasi — born and grown up on the banks of the Po — is a true lover of this great river. People who live on the Po banks, say on the Po itself, the merry companies which make of the river banks the destination for their Sunday excursions, the iron bridges, the pontoon-bridges, the sand quarries, the ferrying barges gliding like black clouds on the water: a poetic voyage from the first humble spring of water to the majestic river that becomes larger in the plain, and farther downstream up to the Delta young lands always in danger.

36

PREHISTORY OF THE WORLD SPEED-RECORD

Athos Evangelisti outlines a survey going from Simon Stevin's sailing-wagon which, pushed by the wind, could run at 30 k.p.h. (19 m.p.h.) to the steam and electric vehicles leading the series of the fastest cars in the world: Chassagnou-Labret's «Jeantaud» and Jenatton's «Jamaica Contente». The author divides the sixty six years of official history of the maximum speed on land into two periods: from 1898 to 1914 and from the years soon after World War I to present time. The first period is called the heroic age: every improvement in speed, obtained by recordmen, excited astonished admiration all over the world. After the war the hunt for records becomes a profession: record-cars become mechanical devices more and more dissimilar from automobile; this notwithstanding, speeds on land, however high they are, at a certain moment cannot bear comparison with those reached by aeroplanes.

40

AT THE «MARCHES AUX PUCES» TIME IS IN THE WILD STATE

Like London with Portobello Road and Paris with St. Owen and Clignancourt, Turin as well has its «marché aux pucés»: the «Balón» at Porta Palazzo, also called «Strasseborg», that is the suburb of rags. On the stalls, at the «Balón», everything can be found: from Tamegno's old records to the wicker dummy of a grissette of one hundred years ago, to the pealed emblem of a Lancia Lambda and to the consumed steering wheels of vintage cars; this because Turin is, from ever, the capital of Italian motor industry. Why do these miracle courts survive? They may be — Ernesto Caballo says — windows that modern men want to leave open to the past, to our forefathers' experiences.

45

SPORT

During the 1964 race season, as well, Lancia sports customers have obtained a great deal of successes in many contests all over the world, thus confirming, with this particularly heavy use, the considerable acceleration and robustness qualities of Lancia cars. Among other things, are to be pointed out: the Italian Championships (still to be homologated) won by Massoni (3500 Tour-

ing class), Corbellini (2000 Touring Class), Marini (1150 G.T. Class), Grassini's victory, with the Flavia 1600, in the 2000 Class of the European Touring Championship, and the France Championship for women won by Miss Claudine Boucher.

48

MEMORY OF FRESCOBALDI

The affected memory of Frescobaldi — the young Florentine gentleman fallen in the Francorchamps race — written by a companion of his, a friend who shared so many sports adventures with him.

49

LANCIA THROUGHOUT THE WORLD

1) Cairo. Built for the municipality of the Egyptian capital, this smart 12 m (39.37 ft.) long trolley-bus has been constructed on Lancia mechanical units. - 2) The stand prepared by the Lancia Branch in Bari on the occasion of the 28th Levant Fair: very modern commercial vehicles representing precious instruments for the development of Southern Italy. - 3) At the Furnishings Show in Munich, Lancia cars are presented by «Auto-König», the Munich Concessionaire. Furnishings, that is smartness and practicality of lines, the presence of Lancia cars is quite justified. - 4) A gentle note. Dr. Alfredo Della Seta, Lancia sales manager, gives his daughter Nicoletta away: on September 19th ult., she got married to Mr. Stefano Givazzi. - 5) A king congratulates on the Flavia Coupé: at the Oslo Motor Show, King Olaf V of Norway stops a long time in the Lancia stand. He is escorted by Mr. Odd Groendal of Messrs. C. Paaske, the Oslo Lancia Concessionaire. - 6) Two photographs of the 2nd Aeronautics International Show held in Turin. In the Lancia stand, an entire fleet of vehicles, produced in view of the many and particular requirements of airports, is shown. Among these vehicles, a truck crane, equipped with huge tongs, which has a capacity of 11 tons and can easily lift airplane cockpits; a snowplow able to clear — in record time — the air-strips of ice and snow; a semitrailer tractor for off-the-road operation which has a payload of 5,000 kg and a towing capacity of 20 tons. In the photograph on the right: Cavaliere del Lavoro Carlo Pascoli, vice-president of Lancia, illustrates to the Minister of Defence Giulio Andreotti the vehicles representing the fruit of a unique — till now — specialization. - 8) The first «twinning» between ESA Clubs. SIRCA, Lancia Sales Agency in Milan, and CARPI, Lancia Sales Agency in Carpi have successfully supported the «twinning» between the ESA Clubs of their relevant towns. The ESA Clubs — which represent the extension to the owners of Lancia commercial vehicles of that glorious make-spirit which has linked the owners of Lancia cars together for so many years — offer their members a precious aid in dispatching some bureaucratic business, in obtaining insurance terms particularly favourable, and so on. The photograph shows the people attending the «twinning» gathered together in the Carpi beautiful square. - 9) Tripoli Fair. The Kingdom of Libya is one of Lancia best markets, not only for cars, but also for commercial vehicles and buses in particular. - 10) La Speria. Delivery of the first M 113 special vehicles produced under licence of the American F.M.C. This amphibian vehicle, intended for the transport of troops, is the fruit of the co-operation among Oto Melara, Lancia and Fiat. - 11) A parade of cars through the centre streets during an anti-noise campaign organized in Turin. The procession is led by a group of Lancia cars: it is comprehensible that cars famous all over the world for their silent running are at the head in the struggle against noises. - 12) Barcelona Fair. In the «warmth-day», Eng. Oscar Ravà, of Lancia Concessionaire for Spain, illustrates to the Under-Secretary of State, Mr. Messori, the Lancia cars exhibited in the greatest Spanish fair.

53

THE LANCIA STORY CARRERA 53 AND MILLE MIGLIA 54

Ferruccio Bernabè has dedicated this chapter of the History of Lancia to the period of races with sports cars, designed and produced during the triumphal agonistic seasons of the «B 20» model. The new cars, with 8-cylinder V engines, first of 3,000 cc then of 3,100 cc and finally of 3,300 cc in the «B 20», «B 24» and «B 25» versions, made their debut in Spring of 1953 and, after a series of successes, closed that season with a massive victory in the Panamerican «Carrera» (1st Fangio, 2nd Taruffi, 3rd Castellotti). The following year, the late lamented driver Alberto Ascari won the Mille Miglia, whilst the other drivers of the Lancia Team dominated almost everywhere in road, track and uphill racing.

In diesem Heft:

1

WARUM «2C»

Prof. Dr.-Ing. Antonio Fossia, technischer Zentraldirektor bei Lancia, beleuchtet die Entwicklung der Version 2C (zwei Doppelvergaser) aus dem ursprünglichen Fulvia-Motor. Diese Entwicklung ist hauptsächlich das Ergebnis der im Laufe der Zeit bei den Eng-V 1100 cm Lancia-Motoren erzielten Leistungsverbesserungen. In der Abhandlung werden vergleichsweise auch die neueren Drehkolbenmaschinen und die zum Fahrzeugantrieb verwendeten Gasturbinen herangezogen, die jedoch noch nicht in der Lage sind, in der Leistung an die klassischen Hubkolben-Verbrennungsmotoren heranzukommen.

3

FULVIA 2C

Die wichtigste Neuheit bei Lancia auf dem 48. Turiner Salon war die Limousine Fulvia 2C, welche verglichen mit der ursprünglichen Ausführung eine Reihe technischer, praktischer und komfortmässiger Verbesserungen aufweist. Insbesondere der Einbau von zwei Doppelvergäsern, die erhöhte Verdichtung und die Bearbeitung der Saug- und Auslasskanäle haben die Motorleistung auf 71 PS (CUNA) bei 6000 U/min erhöht.

Ausserdem sind die Unterstellungsverhältnisse verbessert worden, was wegen der Geschwindigkeiten in den einzelnen Gängen erheblich höher stehen. Weitere Verbesserungen betreffen die Kupplung, die Bremsanlage, die Aufhängungen, die Lenkung, die elektrische Anlage und den vergrösserten Nutzraum der hinteren Sitzplätze.

5

STADTBUS 718

Vom neuen Stadtbus Lancia 718 sind bereits einige Einheiten von der Gemeinde Genua in den Stadtverkehr eingesetzt worden. Der neue Stadtbus ist auf die neuesten Forderungen des modernen Stadtverkehrs abgestimmt, wird von einem mit Turbolader versehenen 230 PS-Motor angetrieben und ist ausgerüstet mit automatischem Getriebe, patentierter Hinterachslenkung, bei zentral gelegener Kegelradnabe und Radunterstützung, pneumatischer Multiplex-Bremsanlage, Luftfederung, hydraulischer Lenkung, Fahrzeugboden 670 mm über der Fahrbahn; Fahrersitz vorgeschoben und überhöht; elektro-pneumatische Stöpsleinrichtung zur Verhinderung des Anfahrens bei offenen Türen.

8

MICHELANGELO UND GALILEO: GEMEINSAME JAHRHUNDERTFEIER

Im Zusammenhang mit der diesjährigen, doppelten Jahrhundertfeier vom Tod des Michelangelo und von der Geburt des Galileo stellt Luigi Firpo vergleichsweise das Temperament dieser zwei grossen Italiener gegenüber: impulsiv und jähzornig Michelangelo, mild und gütlich Galileo. Ähnlich verhalten sich auch die Zeitalter, in denen die beiden lebten. Buonarroti wirkte noch in der Zeit, als Italien die Oberherrschaft in den Künsten innehatte; Galileo hingegen lebte im Zeichen der «Arcadia» und des «Marinismus». Der Gegensatz trägt jedoch auch das Anzeichen des unaufhaltsamen Fortschritts in sich, in dem der Übergang vom stolzen Humanismus zur gedulden und strebsamen, wenn auch beschleunigten wissenschaftlichen Forschung erfolgt.

13

«LANCIA CAVALLERIA»

Eine Reihe von Fotografien aus dem Dokumentarfilm, der im Zusammenhang mit der erfolgreichen Initiative «Lancia Cavalleria» gedreht wurde. Darin werden alle Autofahrer in humorvoller Weise eingeladen, die Strassenverkehrsordnung gewissenhafter zu befolgen.

14

BROT, LIEBE UND AUTOMOBIL

Gianni Mazzocchi, Direktor der Zeitschrift «Quattroruote», behauptet, heute sei das Automobil nicht weniger wichtig, als das tägliche Brot und die Liebe. Das Auto gilt heute als Ausdruck persönlicher Freiheit und des Wohlstandes. Leider gibt es in Italien Politiker, die das Auto nicht als unerlässliches Mittel der Arbeit und des zivilen Lebens, sondern als Luxusgut ansehen; daher wird es allzuleicht übermässigen Steuerbelastungen ausgesetzt.

16

DER ENG-V-MOTOR

Prof. Ing. Antonio Fossia, technischer Zentraldirektor bei Lancia, legt in einer historischen Kurzschau dar, wie Lancia in der Konstruktion und Anwendung des Eng-V-Motors an erster Stelle steht. Nach einer ersten, 1915 erschienenen Konstruktion dieser Art, wurde 1919 ein Eng-V-Achtzylindermotor verwirklicht, der zuerst auf Lancia Trikappa und später auf Lancia Lambda montiert wurde. Die Eng-V-Anordnung sollte ausserdem den Bau von Flugzeugmotoren mit verringertem Querschnitt ermöglichen. Später diente sie dazu, die Längsausmass der Fahrzeugmotoren zu verringern. Die Reihen der Lambda, Augusta, Aprilia, Andes, Appia und Fulvia weisen alle diesen Motorbaustyp auf. Nach der Erörterung der wichtigsten Merkmale und Konstruktionsfragen der Eng-V-Motoren, zieht Prof. Fossia abschliessend einen Vergleich zwischen den Motoren mit Reihen- und V-Anordnung und jenen mit Eng-V-Anordnung der Zylinder.

24

LIEBESBRIEFE AN DEN PO

Es handelt sich um Liebesbriefe im wahren Sinne des Wortes: der Verfasser, Dario Zanzi, ist dem Ufern des Po geboren und grossgewachsen, ist in den grossen Strom innig verliebt, verliebt in das Volk, das dort lebt: in die Sonntagsausflügler, die an dem Ufer das Po fröhliche Stunden verbringen; in die Eisen- und Bootsbrechen, die sich vom einen zum andern Ufer erstrecken; in die zahlreichen Fähren, die wie «schwarze Wolken über dem Wasserspiegel ziehen». Vom springenden Borsbach bis zum majestätischen Strom, der sich durch die Ebene schlängelt und neugierig, immer gefährdet, dem Delfingelicht ins Meer ergiesst; in den Augen des Verfassers eine Lebensreise voll Dichtung und Wahrheit.

36

GESCHWINDIGKEITS-BESTLEISTUNGEN DER LANDFAHRZEUGE

Athos Evangelisti bietet einen Überblick über Vorgeschichte und Geschichte der Geschwindigkeitsrekorde von Landfahrzeugen. Unter den Vorfahren der heutigen Schnellfahrzeuge befinden sich der windgetriebene Segelwagen von Simon Stevin mit einer Spitze von 30 km/h, die bereits schnelleren Dampfmaschinen und besonders die elektrischen Wagen «Jeantaud» von Chasseloup-Laubat und «Jamais Contente» von Jenatton. Die sechszehnjährige Geschichte der offiziellen Geschwindigkeitsbestleistungen dieser Art sind in zwei Perioden geteilt: die erste von 1898 bis 1914, das ist das heroische Zeitalter, in dem die Welt vor den für damals unglaublichen Spitzenleistungen steht; die zweite von den zwanziger Jahren bis auf heute, wo der Rekordlauf zur Berufstätigkeit geworden und die Rennwagen kaum noch dem konventionellen Automobil ähneln und trotz ihrer rasenden Leistungen vom Flugzeug an Geschwindigkeit weit überholt werden.

40

AUF DEN «FLOHMÄRKTE» STEHT DIE ZEIT STILL

Wie Portobello Road in London, St. Owen und Clignancourt in Paris, gibt es auch in Turin einen «Flohmarkt»: den «Bolon» auf dem Porta Palazzo-Platz, auch Lumpenviertel (nach piemontesischer Mundart «Strassberg») in Anlehnung an den bekannten Stadtnamen genannt. Neben den Spielplätzen Tamagno's, dem Mannequin aus Weidengeflecht aus Grossmutterzeiten und anderem alten Kram findet man hier auch abgegratzte Kühlerwaben vom Lancia Lambda und abgenutzte Lenkräder von Veteranwagen — Turin ist seit Anfang die Hauptstadt des Automobils gewesen. Wie kommt es dazu, dass all dieser alte Kram auf diesen Flohmärkten erhalten bleibt? Es sind gleichsam — schreibt Ernesto Caballo — Fenster, die der moderne Mensch auf die Vergangenheit offen lässt, um auf die Lebenserfahrung der Väter zurückblicken zu können.

45

SPORT

Die sportliebenden Lancia-Kunden haben in der Sportwagen 1954 in aller Welt Bestleistungen erzielt und hierdurch die qualitativen Vorzüge unserer Serienwagen bewiesen. Insbesondere verweisen wir auf folgende Siege: Italienische Meisterschaft, gewonnen (noch nicht

homologiert) von Messeri (Klasse 3000), von Corbellini (Tourenwagen Klasse 2000), von Marini (Gran Turismo Klasse 1100); europäische Meisterschaft im Europa-Pokal für Tourenwagen, gewonnen von Crosina auf Fulvia 1000 für die Klasse 2000; französische absolute Meisterschaft für Damen, gewonnen von M. de Claudine Bouchet.

48

FRESCOBALDI ZUM ANDENKEN

Ein kurzes Lebensbild des jungen Sportlers aus Florenz Pietro Frescobaldi, der in Frankreichs tödlich verunglückte, verfasste von einem Freund, der mit ihm zahlreiche Sportabenteuer teilte.

49

LANCIA IN DER WELT

1) Kalos von der Gemeinde der ägyptischen Hauptstadt eingesetzt. Obus, der mit mechanischen Aggregaten Lancia ausgerüstet ist. 2) Stand Lancia auf der 28. Internationalen Messe in Brüssel: die von unserer dortigen Filiale ausgestellten Industriefahrzeuge sind dazu bestimmt, zur wirtschaftlichen Entwicklung des Südens beizutragen. 3) Hauseneinrichtungsschau in München: die von unserem Münchner Importeur ausgestellten Personenwagen rechtfertigen ihre Anwesenheit auf der Schau durch die stilvolle Eleganz der Linienführung und durch die Zweckdienlichkeit der Ausstattungen. 4) Familienergebnis: unser Verkaufsleiter Dr. Alfredo Della Seta begleitet die Tochter Nicoletta zum Traualtar, wo sie den Lebensbund mit Herrn Stefano Gavazzi schliesst. 5) Seine Majestät von dem Coupé Flavia: König Olav von Schweden besichtigt anlässlich der Eröffnung der Motor Show in Oslo den Stand Lancia, begleitet von Mr. Odd Groenland von unserer Osloer Vertretung, Fa. C. Paaske.

6, 7) Zwei Bilder von der 2. Internationalen Flugwettbewerbsschau in Turin: Lancia stellt eine Reihe von Sonderfahrzeugen für Flugdienstzwecke aus. Darunter einen riesengrossen Lastträger, der bei einer Tragkraft von 11 t zugleich einen Flugzeugrumpf hochheben kann; ein Schneeschleppfahrzeug zum raschen Freilegen der Rollbahnen von Eis und Schnee; einen Gefälle-Sattelschlepper von 5 t Traglast und 20 t Anhängelast. Bild rechts: Cav. del Lavoro Ing. Dr. Carlo Pesenti, stellvertr. Vorstand bei Lancia, erläutert dem Verteidigungsminister G. Andreotti die ausgestellten Fahrzeuge. 8) Die erste Verbrüderungsfeier zwischen ESA-Clubs: die beiden Lancia-Verbrüderungen SIRCA in Mailand und CARPI in der gleichnamigen Stadt haben als Paten der Verbrüderung der ESA-Clubs der genannten Städte beigewohnt. Die ESA-Clubs vereinen die Besitzer von Lancia-Industriefahrzeugen zum Zwecke gegenseitigen Beistands bei der Durchführung von humanitären Vorgehen, Versicherungsangelegenheiten u. dgl. Bild: das Treffen der Club-Mitglieder auf dem schönen Hauptplatz von Cagli. 9) Industriemesse in Tripoli: Lybien ist für Lancia eines der besten Märkte für Personen- und Lastwagen und insbesondere für Autobusse. 10) La Spezia: Übergabe der ersten auf Lizenz F.M.C. gebauten Sonderfahrzeuge M 113. Es handelt sich um für den Truppentransport bestimmte Amphibienfahrzeuge, die unter der Zusammenarbeit der Firmen Oto Melara, Lancia und Fiat erzeugt werden. 11) Im Rahmen einer in Turin gegen die Ruhestörung durch Verkehrsräusche unternommene Aktion zehnen hunderte von Wagen durch die Strassen des Stadtzentrums. Den Zug eröffnet ein Lancia: bekanntlich gehören die Lancia Wagen zu den geräuschkleinsten der Welt. 12) Industriemesse in Barcelona: Ing. Oskar Ravà von unserer spanischen Hauptvertretung zeigt dem Unterstaatssekretär Messeri die auf der wichtigsten Messeveranstaltung Spaniens ausgestellten Lancia-Fahrzeuge.

53

GESCHICHTE DES HAUSES LANCIA CARRERA 53 UND MILLE MIGLIA 54

Ferruccio Bernabè widmet dieses Kapitel der Geschichte Lancia dem Zeitalterschnitt, in dem Lancia in der Kategorie der Sportwagen die grössten Erfolge verzeichnete. Diese Wagen wurden noch zur Zeit der unbefriedigten Sportleistungen des 520 entwickelt. Die neuen Sportwagen D 20, D 24 und D 25, mit einem 6-V-Motor von 3000, 3100 u. 3300 cm³ ausgerüstet, wurden im Frühjahr 1953 eingesetzt und beschliessen die Saison nach einer ununterbrochenen Reihe von Erfolgen mit dem grossartigen Sieg in der «Carrera Panamericana» (1. Fangio, 2. Taruffi, 3. Castellotti). Im folgenden Jahr siegte Alberto Ascari im Mille Miglia und auch alle anderen Fahrer der Lancia Equipe gingen aus den verschiedenen Strecken-, Rundbahn- und Bergrennen als Sieger hervor.

PERCHÈ 2C?

Il motore alternativo a combustione interna resta oggi imbattuto come mezzo di trazione per veicoli stradali. Compete con la trazione elettrica per i trasporti su rotaia, compete con la turbina a vapore per la propulsione navale. Ha esso raggiunto a tutt'oggi le colonne di Ercole del suo sviluppo? Pensiamo di no.

I competitori diretti, quali la turbina a gas e il motore cosiddetto ad equipaggio rotante (Wankel e analoghi), hanno fatto negli ultimi anni grandi progressi e se lo sviluppo del motore alternativo a stantuffi di tipo classico non procedesse tuttora vivacemente, gli inseguitori potrebbero nel futuro pensare di accorciare le distanze.

Ci permettiamo di pretendere che, per quanto concerne la costruzione in serie, il motore Fulvia, impostato tenendo conto nel fissare le sue caratteristiche costruttive, della possibilità di incorporare gli elementi di progresso in tempi successivi, costituisca una prova evidente della vitalità del motore a stantuffo e che l'introduzione accanto al ben noto Fulvia normale di una Fulvia 2C (due carburatori doppi) consenta di dare forma completa alla dimostrazione accontentando i legittimi desideri dei Clienti più raffinati.

Per meglio chiarire il nostro pensiero riportiamo qui di seguito due efficaci rappresentazioni di questo progresso e cioè:

— in Fig. 1: l'incremento nel tempo della potenza massima dei motori Appia e successivamente Fulvia, la cui cilindrata è stata rigorosamente mantenuta 1100 cm³;

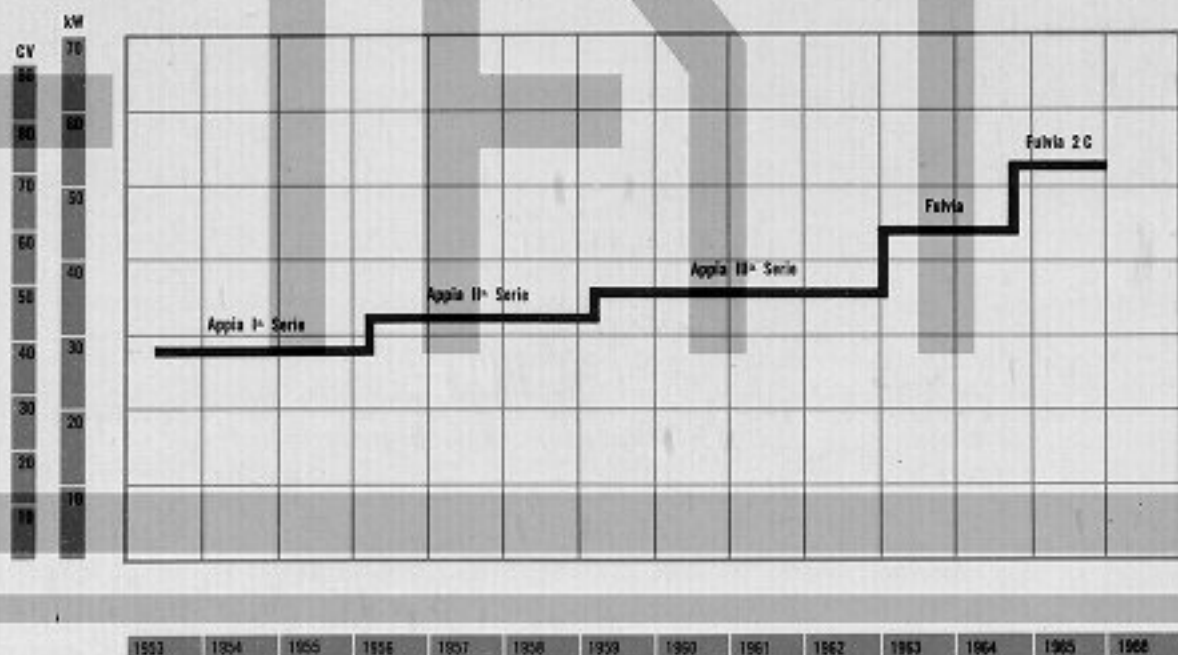
— in Fig. 2: il confronto delle pressioni medie esterne sempre crescenti sviluppate dai cinque motori citati in Fig. 1 e riportate di contro al regime angolare.

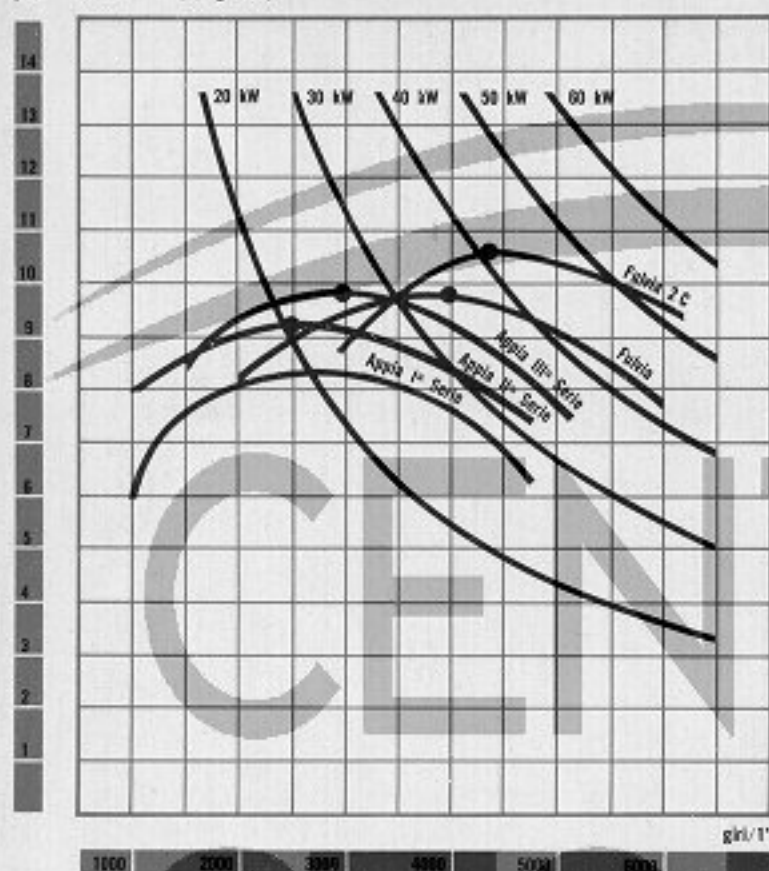
Essa mostra anche come al crescere delle pressioni medie esterne (effettive) e delle potenze specifiche salendo nella famiglia delle iperboli (curve di eguale potenza) il regime di coppia max debba necessariamente aumentare.

Le figure ci pare non richiedano, nella loro evidenza rappresentativa, alcuna spiegazione.

Potrà esserci domandato quali siano i provvedimenti di base che hanno consentito i progressi rispettivamente del Fulvia normale sull'Appia terza serie e successivamente del Fulvia 2C sul Fulvia normale.

Il primo passo, come è noto, si sintetizza nello studio di una testata nella quale le valvole sono azionate con comando diretto da parte di due alberi di distribuzione sistemati sulla testa stessa. Contemporaneamente venivano





studiati particolari accorgimenti nel tracciato dei condotti di ammissione e di scarico che giustificano l'incremento di potenza a parità qualitativa del combustibile impiegato.

Per il secondo passo, che poteva anche essere pensato come un adattamento del motore all'impiego del supercarburante, non ci si è voluti accontentare di semplici modifiche e si è ristudiata a nuovo l'alimentazione del motore presupponendo l'installazione di 2 carburatori gemelli in luogo di un carburatore composto.

Già nella nostra memoria generale sullo sviluppo dei motori in V stretto che, per cortese concessione dell'Institution of Mechanical Engineers di Londra, viene pubblicata tradotta e parzialmente riassunta su queste stesse colonne, avevamo osservato che il tallone di Achille del motore in V stretto consisteva nel fatto che i condotti dei cilindri, anche se singoli, dovevano forzatamente risultare di lunghezze differenti e perciò la distribuzione dell'aria e del combustibile ai vari cilindri non era del tutto perfetta.

Conseguentemente si prevedeva che, con una carburazione indipendente per ciascun cilindro (cioè che infatti si ottenne con l'adozione di due carburatori gemelli e cioè con quattro diffusori del tutto eguali fra loro), potesse essere risolto il problema.

Se si confronta il motore a combustione interna a questo stadio di sviluppo con i concorrenti cui si è sovraccennato risulta che la turbina, pur con l'uso di scambiatori di calore per recupero e con combu-

stione su più stadi, non potrà, con i combustibili oggi noti, competere con il motore a stantuffo sul piano del rendimento termico.

Per quanto riguarda infine i motori cosiddetti a stantuffo rotante dobbiamo osservare che i punti di più difficile soluzione sono almeno tre:

1) la traiettoria delle palette è condizionata dal profilo delle pareti e pertanto la risultante delle forze d'inerzia e delle forze dei gas operanti è talmente elevata che il problema delle tenute richiede procedimenti eccezionali non solo nella costruzione originale ma soprattutto nella manutenzione;

2) le forze d'inerzia delle masse rotanti, che agiscono sui cuscinetti interni sottoposti alle elevate temperature delle camere di combustione, sono anche esse elevatissime;

3) il rendimento complessivo del motore, oltre a subire le perdite di lavoro cagionate dall'attrito degli organi di tenuta sul corpo della camera, soffre per ragioni termodinamiche della cattiva combustione che si svolge durante la fase di trafilamento laminare dei gas sulle luci.

Perciò la pressione media esterna finora realizzata sui motori a stantuffo rotante è di gran lunga inferiore a quella dei motori a stantuffo e, per ragioni che ai laici non parevano evidenti, le forze d'inerzia hanno costretto a limitare le velocità angolari a valori eguali od inferiori a quelli dei nostri modesti motori a stantuffo.

Infine osserveremo che lo spostamento del regime di coppia massima (cfr. Fig. 2) connesso con la richiesta delle maggiori potenze specifiche non sempre è correttamente avvertito da chi discute di motori senza l'ausilio di una analisi sufficientemente approfondita. Esso impone al guidatore una condotta adeguata al fine di ottenere il completo sfruttamento delle qualità caratteristiche del motore, senza di che consegue una fatale degradazione delle prestazioni della vettura.

L'accrescimento di queste ultime ha richiesto l'adozione di opportuni provvedimenti per:

- 1) mantenere come sempre al minore possibile livello le vibrazioni trasmesse dal motore alla carrozzeria;
- 2) diminuire lo sforzo di azionamento dei freni a parità di azione frenante;
- 3) rendere più diretta l'azione del meccanismo di guida.

Su questi ed altri punti di dettaglio viene riferito in altra parte di questa Rivista.

A. F.

La nuova Fulvia 2C è stata una delle più interessanti novità del 46° Salone di Torino, accolta con vivo compiacimento da quanti, già apprezzando le concrete doti meccaniche, di rendimento e signorilità

SCATTA LA FULVIA



della versione normale (la cui produzione continua regolarmente), desideravano poterne ottenere un impiego ancora più brillante.



Il motore, modificato con l'introduzione di due carburatori doppio corpo, nuovi condotti di aspirazione e scarico, rapporto di compressione aumentato al valore 9:1, ha anzitutto consentito un sensibilissimo incremento di potenza a tutti i regimi, con massimo di 71 CV CUNA a 6000 giri/minuto, mentre la coppia massima risulta adesso di 9,4 mkg a 4300 giri.

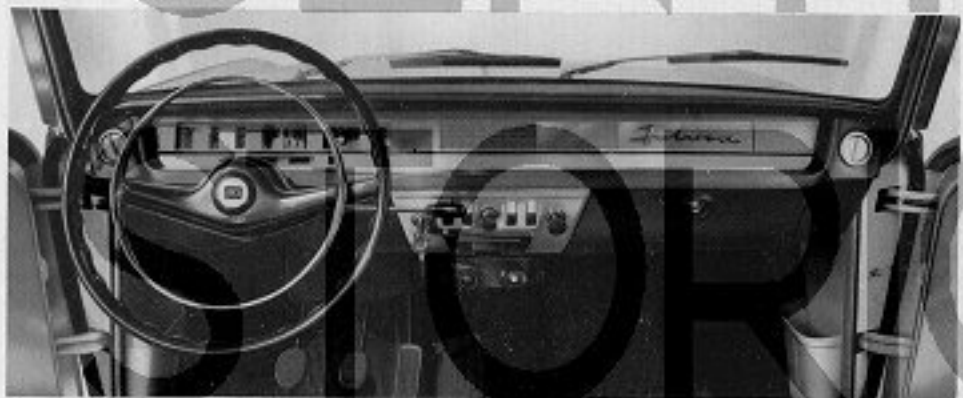
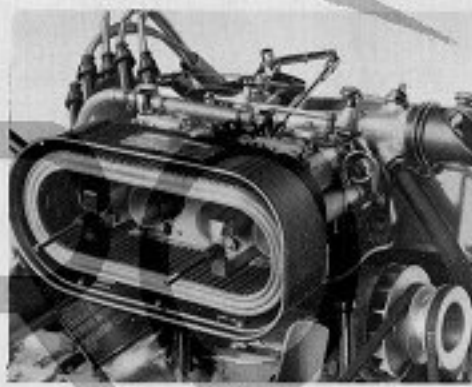
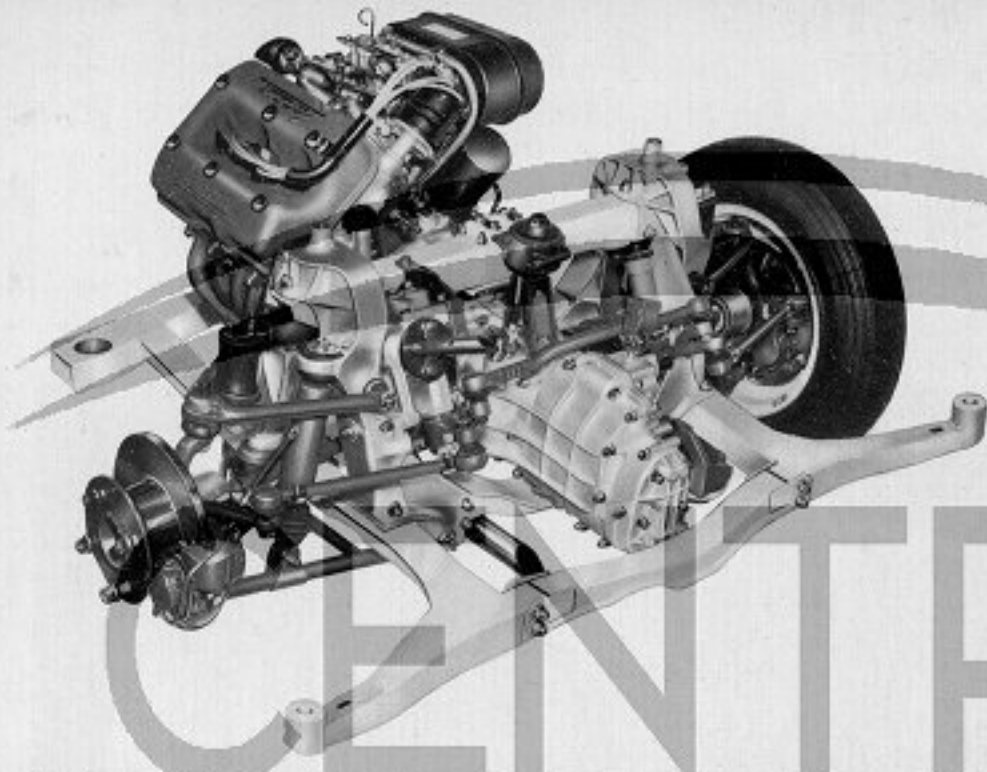
L'elasticità di funzionamento del 2C è perfetta, grazie all'assoluta sincronizzazione dei carburatori ottenuta

in virtù di una rigorosa coassialità delle farfalle, per cui l'alimentazione è esattamente distribuita tra i quattro cilindri.

Ma la Fulvia 2C offre anche altre migliori meccaniche. Il cambio e il gruppo di riduzione finale hanno rapporti maggiorati, per cui le velocità massime nelle singole marce risultano aumentate a: 39 km/h in I, 70 in II, 108 in III, oltre 145 in IV. La veemenza di accelerazione è documentata dai seguenti dati: da 0 a 80 km/h in 10" 3/5; da 0 a 100 in 17";

il chilometro con partenza da fermo in 37"

Ancora: nuovo comando della frizione, di tipo meccanico flessibile anziché a tiranteria rigida, che assicura grande progressività di spunto specialmente in retromarcia; guida meno demoltiplicata; sospensione anteriore resa più silenziosa con l'introduzione di nuove boccole e di nuovi tasselli antiscrechiolanti; nuova pompa freni con pozzetti di alimentazione separati che realizzano un minor sforzo sul pedale (20-30 kg



con due persone a bordo) e una decelerazione sorprendente: da 100 km orari all'arresto completo in appena 55 metri.

Perfezionamenti anche nella carrozzeria, che esteticamente è rimasta invariata, salvo nei paraurti, che sulla 2C sono privi di borchie. Anzi tutto è stata realizzata una ancor maggiore silenziosità interna grazie a una più razionale sistemazione degli attacchi del motore al telaio ausiliario e di questo alla scocca. Poi è stata aumentata la profondità dei sedili posteriori che, unitamente all'incavo ricavato sugli schienali delle poltroncine anteriori, consentono una più confortevole sistemazione dei passeggeri.

Inoltre è stato riveduto e potenziato l'impianto di riscaldamento e di ven-

tilazione nell'interno vettura, con la adozione di condotti di maggior diametro e di un ventilatore più efficace. Sul quadro portastrumenti è stato aggiunto il contagiri, utilissimo per sfruttare convenientemente le più spinte doti del motore. Infine anche l'impianto elettrico ha beneficiato di perfezionamenti, tra cui il

porta-valvole fusibili portato all'interno della vettura, nella sezione centrale ribaltabile del cruscotto, per consentire la massima facilità di ispezione.

La Fulvia 2C è insomma più che mai la millecento più completa, brillante, signorile attualmente disponibile sull'intero mercato mondiale.



Le principali innovazioni della Fulvia 2C: motore più potente, due carburatori doppio corpo, quadro portastrumenti con contagiri, impianto elettrico centralizzato, più spazio all'interno.

IL NUOVO AUTOBUS URBANO



LANCIA 718

Ing. ROMEO ROMANINI

*Dirigente Servizio progettazione
aggregati meccanici - autotelai*

Oggi l'autobus urbano, fra tutti gli autoveicoli industriali, è forse il più complesso, perché i requisiti cui esso deve rispondere sono molti, tutti indispensabili e talvolta contrastanti. Dopo lunghe approfondite elaborazioni di tutti gli elementi del problema, si è giunti a definire quali devono essere alcune delle caratteristiche tecniche cui l'autobus urbano ideale deve rispondere. Esse sono:

Potenza motrice: deve essere di 10 ÷ 12 kW/t; elevata, come si vede, ma necessaria se si vuole che il veicolo abbia quella accelerazione e raggiunga quella velocità massima da cui dipende l'economicità del servizio. È chiaro, infatti, che quanto più alta è la velocità commerciale del veicolo, tanto maggiore è la sua capacità di trasportare nello stesso tempo il massimo numero di passeggeri.

Cambio: automatico o semiautomatico. Non è più ammissibile un cambio normale; le condizioni del traffico in cui si svolge il servizio oggi sono tali da rendere assolutamente necessario, per la stessa sicurezza della circolazione, alleviare la fatica del conduttore.

Il cambio automatico, se giustamente studiato e proporzionato, utilizza-

rà sempre in modo sufficientemente corretto la potenza sviluppata dal motore, indipendentemente dall'abilità del conduttore.

Il cambio semiautomatico, cioè quello con giunto idraulico e cambio telecomandato a preselezione, lascia ancora a chi guida, senza troppo affaticarlo, la possibilità di scegliere la migliore utilizzazione della potenza motrice, e consente inoltre un rendimento un po' più elevato. Con un cambio siffatto, adoperato con intelligenza, un buon conduttore ottiene prestazioni ancora superiori a quelle che si realizzano con il cambio automatico.

Guida. Se si considera l'enorme numero di manovre che il conduttore

di un autobus urbano è costretto a compiere durante il suo turno di lavoro, si giunge alla conclusione che la guida deve essere servoassistita. È stato ampiamente dimostrato in sede scientifica la rilevante differenza di energia consumata da un conduttore di autobus urbano a seconda che guidi un veicolo dotato o no di servoguida.

Freni. Il problema della frenatura è già difficile per un veicolo normale; diventa estremamente complesso per un autobus di servizio urbano. Si pensi quante volte, nelle 24 ore, la energia cinetica che il motore imprime al veicolo dev'essere trasformata in calore dai freni. Si può ben dire che nel veicolo urbano, motore e freni compiono un lavoro quasi uguale. E c'è di più: se il motore manca, il veicolo si ferma senza pericolo per l'incolumità delle persone, sia di quelle a bordo sia di quelle circolanti sulla strada. Ma se cedono i freni, la situazione diventa immediatamente drammatica. Basta questa considerazione a giustificare l'estrema cura che il progettista di un veicolo siffatto deve porre nello studio dell'impianto di frenatura. Ed è logica conseguenza la realizzazione di impianti a due o più circuiti indi-



pendenti, poiché quanto più grande è il numero dei circuiti, tanto maggiore è il grado di sicurezza che si può raggiungere.

Sospensioni. La marcia di un veicolo in servizio urbano, veicolo nel quale, per imprescindibili ragioni di economia di esercizio, una notevole aliquota dei passeggeri viene trasportata in piedi, deve essere tale da non arrecare disturbi sia ai trasporti sia al personale di servizio.

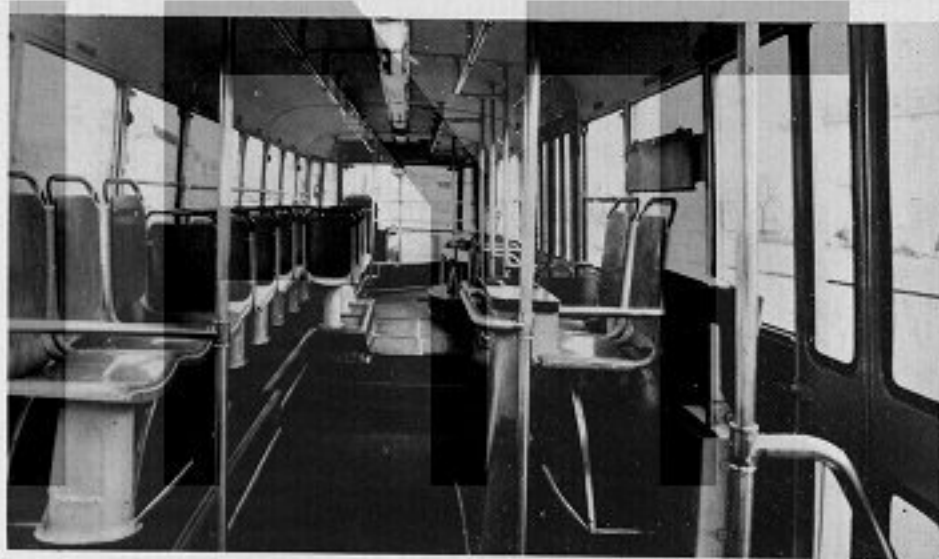
Il tipo di sospensione che risulta rispondere nel modo migliore a queste esigenze è quello misto, realizzato in modo che l'effetto pneumatico sia integrale, è cioè il sistema nel quale la massa del veicolo nudo insiste sulla sospensione elastica in acciaio, mentre il carico utile è supportato dall'azione di opportuni dispositivi pneumatici, azione commisurata alla effettiva grandezza della massa imposta.

Questo tipo di sospensione consente anche il livellamento, dei cui vantaggi parliamo subito in appresso.

Altezza del piano di calpestio. Deve essere la minore possibile. Oggi l'altezza massima ammessa è di 700 mm da terra, quota raggiungibile con due soli gradini. La cosa ha una importanza grandissima perché, così facendo, si riduce notevolmente il tempo di arresto alle fermate con conseguente aumento della velocità commerciale del veicolo (quest'ultima dipende infatti anche dal tempo necessario alla salita e alla discesa dei passeggeri).

L'autobus urbano Lancia « 718.101 ». È equipaggiato con motore Diesel ad iniezione diretta sovralimentato con turbina a gas di scarico, che sviluppa la potenza di 230 CV.

L'interno del « 718 ». L'adozione di gomme semplici ha consentito, fra l'altro, di eliminare la strozzatura all'ingresso che, rallentando il flusso dei passeggeri, diminuisce la velocità commerciale degli autobus.



È pertanto essenziale cercare di rendere sempre più rapido e sicuro il flusso del pubblico. Il problema non è di facile soluzione, perché al di sotto del piano di calpestio devono trovar posto tutti gli organi meccanici del veicolo. Considerando il pia-

no di calpestio a 700 mm da terra, osserviamo anzitutto:

a) che il pavimento ha uno spessore che, per quanto ridotto, misurerà almeno 20 mm;

b) che fra il pavimento e gli organi meccanici fissi (ma su tamponi elastici), quali ad esempio motore e cambio, bisognerà lasciare una luce di almeno 15 mm; tale luce sull'assale anteriore e in particolare sul ponte posteriore, dovrà consentire, anche con sospensioni pneumatiche livellate, la normale corsa di escursione dovuta al molleggio, la quale, per quanto ridotta, non potrà essere inferiore a 50 mm;

c) che, dato un passo del veicolo di $5,4 \div 5,5$ m, e dovendosi evitare che troppo facilmente, pur viaggiando su strade urbane, qualche organo meccanico venga a contatto con il terreno, bisognerà lasciare fra terreno ed organi meccanici almeno una luce di 200 mm (in corrispondenza del ponte, essendo questo proprio sulle ruote, tale luce potrà essere ridotta a 150 mm).

A conti fatti, per gli organi meccanici restano a disposizione appena 465 mm. Questo spiega perché su un autobus urbano tutto deve essere speciale e studiato con particolare attenzione.

Particolarmente difficile si presenta la soluzione del ponte e del cambio: infatti, la coppia conica deve essere in grado di trasmettere coppie dell'ordine di $600 \div 700$ kgm e, nel cambio, il giunto idraulico o il convertitore di coppia dovrebbero avere le dimensioni delle giranti non superiori a 420 mm, il che, per le potenze e coppie da trasmettere come quelle

richieste, non è facilmente realizzabile.

Posto di guida. Il conduttore di un veicolo urbano, date le dimensioni del mezzo e le strade in cui deve muoverlo, deve essere sistemato in modo da avere la massima visibilità,

e perciò nella posizione più alta e più avanzata possibile.

Scocca portante o autotelaio. È preferibile l'autotelaio. La ragione è semplice: il costruttore degli organi meccanici ha così la possibilità di provare questi ultimi anche su strada nella loro esatta posizione di montaggio con gli impianti idro-elettropneumatici definitivi; e, quando consegna al carrozziere il telaio per la applicazione della scocca, è già materialmente sicuro della riuscita delle parti di sua costruzione. Per di più c'è l'apprezzabile vantaggio che tutti i veicoli, anche se carrozzati da ditte diverse, avranno tutti gli organi e tutti gli impianti nella stessa identica posizione; non è poco, perché ciò facilita enormemente eventuali riparazioni e sostituzioni.

La richiesta che la Soc. Uite di Genova, attraverso il dott. ing. Angelo Tondi, Capo Servizio Trazione e Impianti, fece alla Lancia stilando il capitolato per la fornitura di un gruppo di veicoli urbani, era improntata ad un alto grado di modernità costruttiva e di economia di esercizio, secondo le indicazioni dettate su queste stesse colonne dal Direttore Centrale Tecnico della Lancia nell'articolo « Tendenze moderne nella costruzione degli autobus urbani », (Rivista Lancia n. 5, estate 1961).

Posti di fronte alla complessità del compito e soprattutto al ristretto termine concesso per la realizzazione, tanto lo scrivente quanto l'ing. De Virgilio, cui è affidata la progettazione dei motori Diesel, si dedicarono con entusiasmo allo studio del veicolo. L'efficienza dell'organizzazione tecnica della Lancia fu sfruttata in pieno, ed ora parecchi esemplari

del nuovo autobus circolano per le strade di Genova. Lo abbiamo denominato « 718.101 ».

È un autobus urbano a 2 assi con gommatura in semplice sia anteriormente sia posteriormente, dal peso complessivo a pieno carico di 15 tonnellate (101 posti oltre il conduttore e il bigliettaio). Le sue caratteristiche principali sono:

- motore Diesel ad iniezione diretta con sovralimentazione con turbina a gas di scarico, posto sotto il pavimento fra il primo ed il secondo asse, che sviluppa 170 kW (230 CV) pari a 11,3 kW/t;

- cambio automatico SRM (Svenska Rotor Maskiner costruito su licenza in Italia dalla OM) con convertitore di coppia a due fasi idrauliche e presa diretta il cui rapporto di conversione massima allo spunto è di 3,1;

- ponte posteriore, brevetto Lancia, di tipo speciale abbassato con coppia conica al centro e riduttori sulle ruote;

- freni pneumatici con impianto del tipo Multiplex, brevetto Lancia, a doppio circuito indipendente anche nell'alimentazione (doppio circuito automatico e doppio circuito modulare). È dotato, inoltre, di un freno idraulico incorporato nel cambio il cui azionamento, automatico, è comandato dal primo tratto di corsa del pedale freno, e di un freno di stazionamento a comando meccanico, indipendente da tutti gli altri,

ed agente sulle ruote dell'asse posteriore; i freni sono a tamburo sull'asse anteriore e a disco sull'asse posteriore;

- sospensioni pneumatiche anch'esse a circuiti indipendenti (un impianto per l'asse anteriore, un altro per l'asse posteriore);

- guida idraulica tipo F.Z.;

- piano di calpestio a 670 mm da terra, cui si accede con 2 gradini, uno di 390 mm e l'altro di 280 mm;

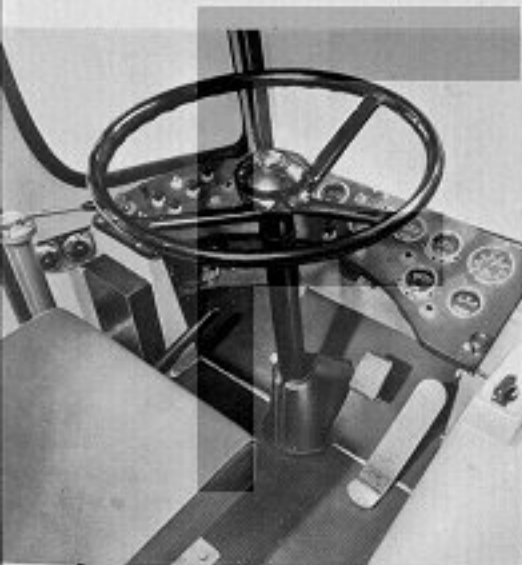
- posto di guida sopraelevato di 400 mm rispetto al piano di calpestio e totalmente avanzato;

- sistema di sicurezza elettro-pneumatico per impedire al veicolo di muoversi (non consente neppure di accelerare) se le porte non sono perfettamente chiuse;

- tre ampie porte per la salita e discesa dei passeggeri rispettivamente poste negli sbalzi e fra gli assi;

- telaio speciale che viene consegnato al carrozziere completo di tutti gli organi e gli impianti, già collaudato su strada.

R. R.



Il posto di guida del nuovo autobus Lancia. Sistemato nella posizione più alta e più avanzata, il conducente gode della massima visibilità. Il cambio è automatico, la guida è servoassistita e i freni, brevetto Lancia, sono pneumatici (a disco quelli posteriori) a doppio circuito e integrati da un freno idraulico.



L'autotelaio del « 718 ». Si noti il ponte posteriore, brevetto Lancia, di tipo speciale abbassato, con la coppia conica al centro e i riduttori sulle ruote.

MICHELANGELO E GALILEO:

Quattrocento anni or sono, il 18 febbraio 1564, si spegneva a Roma Michelangelo Buonarroti; tre giorni prima a Pisa era nato Galileo Galilei. Non tanto la coincidenza sorprende, in quel gran secolo in cui l'ingegno italiano sembra avvampare di innumerevoli bagliori, quanto la continuità quasi simbolica, la fiaccola che passa di mano in mano, e l'arco immenso di storia italiana, che è abbracciato dalle esistenze di questi due vegliardi geniali.



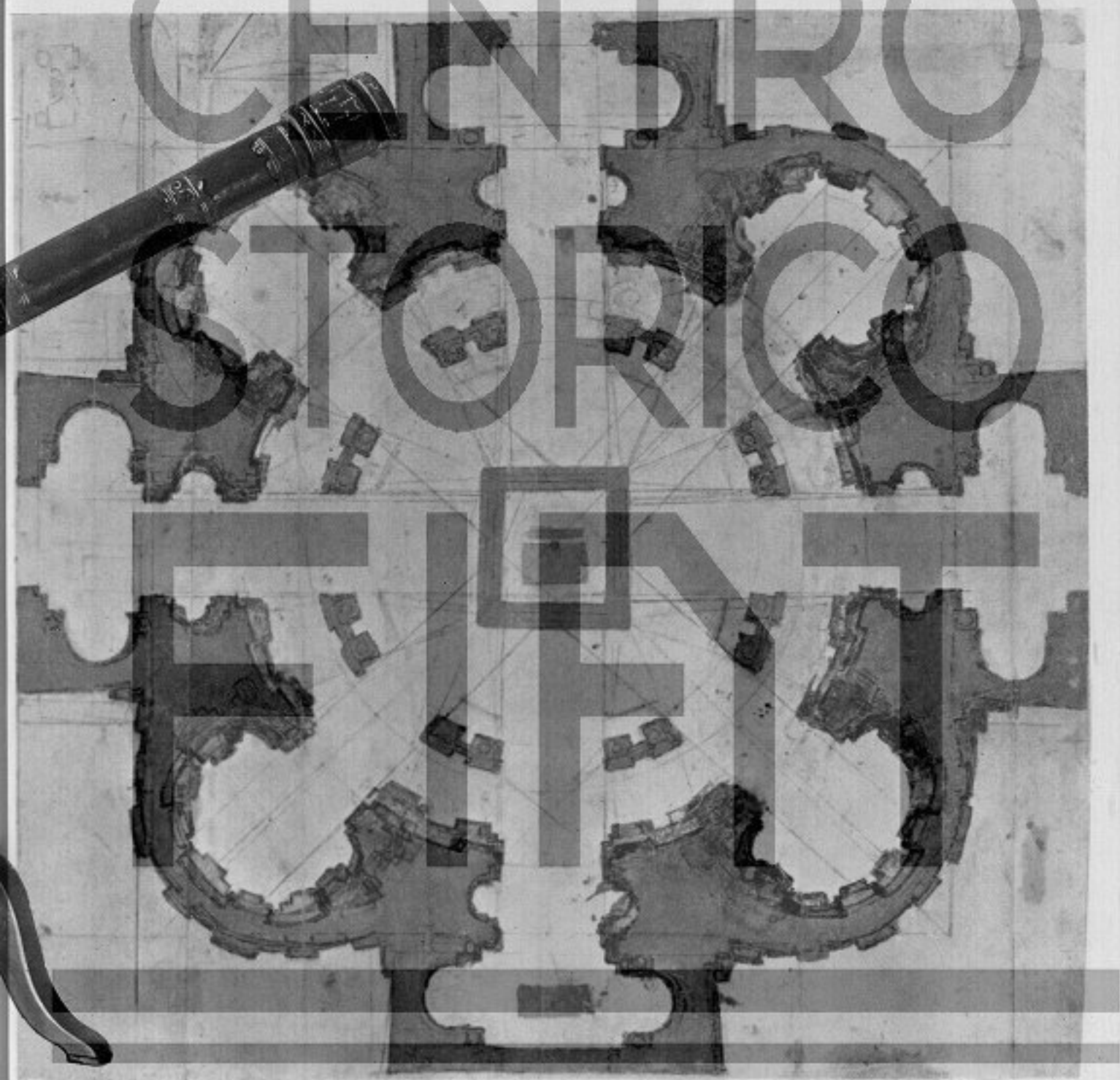
Il primo era nato nel 1475, quando il principato del Magnifico si avviava a far di Firenze l'Atene d'Italia, e il secondo moriva nel 1642, in un paese ormai in preda ad una decadenza sonnolenta sotto gli ultimi rampolli malaticci della Casa medicea.

Senza la straordinaria longevità del Buonarroti, li avrebbe separati con una cesura profonda quella svolta cruciale che a mezzo il Cinquecento spezzò irreparabilmente la vita politica, culturale e religiosa d'Italia. Michelangelo appartiene infatti alla prima metà del secolo, a una stagione in cui la Penisola divisa, ma pur sempre opulenta e rigogliosa, può illudersi ancora di perpetuare all'infinito il suo primato nelle arti e nelle

raffinatezze del vivere civile. Genio precocissimo, quando il secolo sorge sta dando l'ultima levigatura alla Pietà vaticana, nel 1503 termina il David, nel '12 la volta della Sistina. Non a caso il suo progetto più tormentoso, il suo vagheggiamento inappagato sarà la tomba di Giulio II, il papa bellicoso che aveva sperato di levare in armi l'Italia al grido di: — Fuori i barbari! —. Uno dei « prigionieri » scolpiti per il piedistallo mostra appunto un atleta in catene che sembra destarsi da un sonno profondissimo, e con immensa fatica tenta di levare il capo verso la luce: ma un altro dei « prigionieri », pur senza lacci, è abbandonato ormai alla mortale stanchezza della rassegnazione. Non a caso sarà proprio

UN CENTENARIO

di LUIGI FIRPO



Michelangelo a tentar di fortificare nel '28 gli spalti di Firenze repubblicana e a vederla ben presto piegare, sconfitta irreparabilmente dall'assedio e dal tradimento. La decadenza si consuma giorno per giorno sotto ai suoi occhi, fino all'instaurazione della supremazia spagnuola sancita a Cateau Cambrésis, definitivo suggello della servitù d'Italia. E accanto al declino politico vedrà consumarsi con angoscia, nell'intimo della sua tormentata coscienza religiosa, quello dell'unità cristiana: dapprima la rottura luterana, poi la sconfitta degli uomini della Riforma cattolica, uomini come Contarini, Pole, Flaminio, cui andavano le simpatie di colei che Michelangelo, già avanzato negli anni, guardò come spirituale ispiratrice: Vittoria Colonna. Prevalse invece il fanatismo del Carafa, fu instaurata l'Inquisizione, si accesero i roghi, e nell'Italia sconfitta e impoverita la religione divenne per i più cerimoniale esteriore, osservanza formale, abitudine coatta.

A questo mondo che lo circonda — un mondo ingrato, sempre più deserto di sincerità e di coraggio — guarda il Buonarroti degli anni tardi, quello che i ritratti ci hanno tramandato con un viso ossuto, la figura macerata, il naso schiacciato dal pugno di un violento, e nell'espressione un che di pesto, di trito, di amaramente sconsolato. Remoto è ormai il suo mondo giovanile con le immagini ignude di potente bellezza, il modello eroico che aveva studiato nella staticità solenne dei suoi maestri veri: Giotto e Masaccio; lontana la gioia operosa con cui soleva gettarsi contro il marmo intatto con violenza frenetica per liberarne la perfetta forma, che lo spirito vi scorgeva rinchiusa, anelante a liberarsi da quell'opprimente « soverchio » che la teneva prigioniera. Certo, la sua vita morale s'è fatta più ricca, la concezione del destino umano più austera, ma l'artista è ormai aspro, sarcastico, scontroso, preso da una visione tragica del mondo dominato dal dolore, conscio della vanità delle cose, assorto in una assidua contemplazione della morte. Anche il culto della bellezza, il forte operare per imprimere nelle cose l'idea intraveduta, la dedizione ultima al suo destino di artista non reggeranno di fronte a questo senso di inesorabile sfacelo. Lo sconsolato pessimismo cristiano ricondurrà assiduamente Michelangelo a esplorare il dramma della deposizione dalla Croce, fino alla dissoluzione della forma, all'espressione del dolore puro della martoriata Pietà Rondanini. Alla sua morte apparirà come un glorioso sopravvissuto di generazioni remote, e l'età opportunistica e fiacca imiterà la sua pittura nei modi fluenti e convenzionali del manierismo, forzerà le misure della sua rivoluzionaria libertà di architetto per avventurarsi nei capricci del barocco.

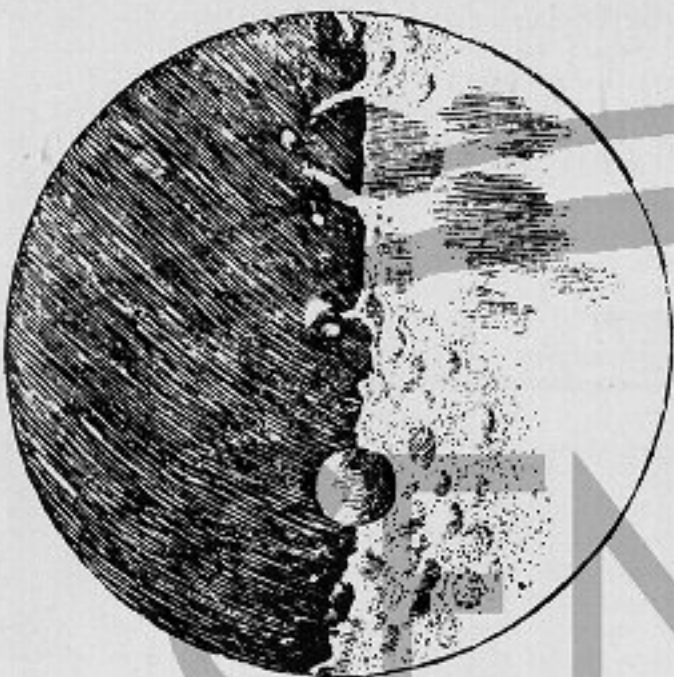
Quel mondo che Michelangelo vedeva sorgere con amarezza e disgusto fu quello in cui a Galileo toccò di vivere quasi senza accorgersene. Ma la politica era per lui più remota della faccia della luna e la religione una credenza ferma e tranquilla, senza tormenti né dubbi. I temperamenti non avrebbero potuto essere più diametralmente opposti: tanto l'artista è risentito, scaltro, collerico, saturnino, quanto lo scienziato è bonario, dolce, flemmatico, gioviale. Attorno a lui il successo sembra schiudersi, precoce e facile, dovunque, come per incanto. E precoce, superbamente facile appare l'ingegno dell'uomo, squisiti i modi, ilare e affettuoso il carattere, l'animo aperto alla musica e alle lettere, stupenda la capacità di esprimere con nitidezza analitica, in stile ricco ma piano, ogni più arduo concetto.



« ... il Buonarroti degli anni tardi, quello che i ritratti ci hanno tramandato con un viso ossuto, la figura macerata, il naso schiacciato dal pugno di un violento e nell'espressione un che di pesto, di trito, di amaramente sconsolato. »

« genio precocissimo, quando il secolo sorge Michelangelo sta dando l'ultima levigatura alla Pietà vaticana... »





«... quegli che aveva recato
a tutti gli uomini di scienza
gli avvisi squillanti
del Nunzio Sidereo,
quegli che per primo
aveva scoperto le montuosità della Luna,
l'anello di Saturno...»

SIDEREVS NVNCIVS

MAGNA, LONGEQVE ADMIRABILIA

*Spectacula pandens, suspiciendaque proponens
vnicuique, praefertim verò*

PHILOSOPHIS, atq. ASTRONOMIS, qua è

GALILEO GALILEO PATRITIO FLORENTINO

Patavinii Gymnasij Publico Mathematico

PERSPICILLI

*Nuper à se reperti beneficio sunt observata in LVNÆ FACIE, FIXIS IN-
NUMERIS, LACTEO CIRCVLO, STELLIS NEBVLOSIS,*

Apprime verò in

QVATVOR PLANETIS

*Circa IOVIS Stellam disparibus intervallis, atque periodis, celesti-
tate mirabili circumvolunt; quos, nemini in hunc usque
diem cognitos, nouissimè Auctior depræ-
hendi primus; atque*

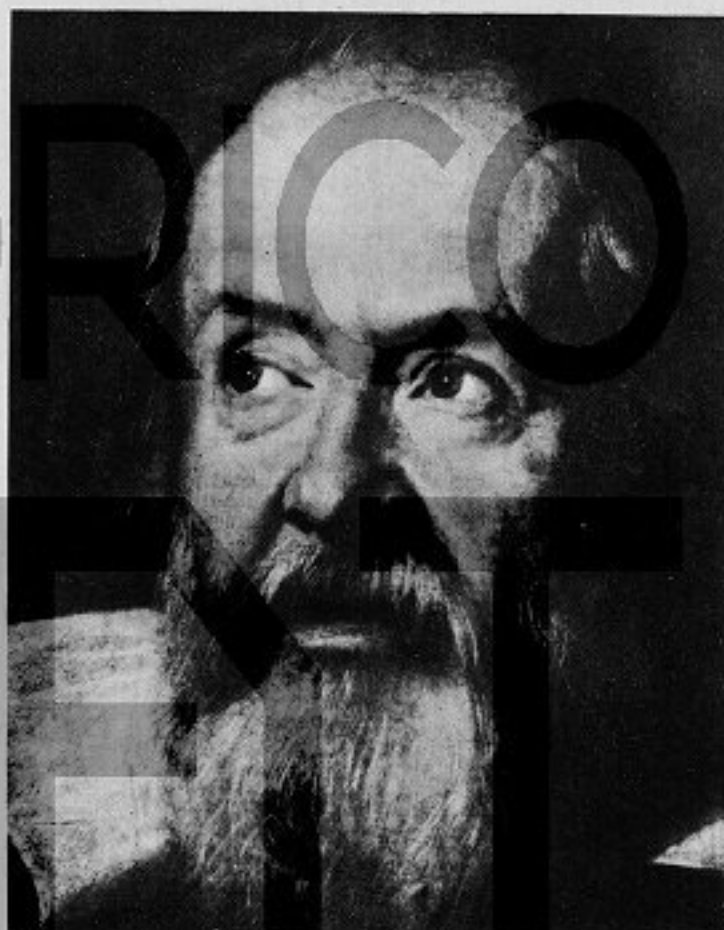
MEDICEA SIDERA

NVNCVPANDOS DECREVIT.

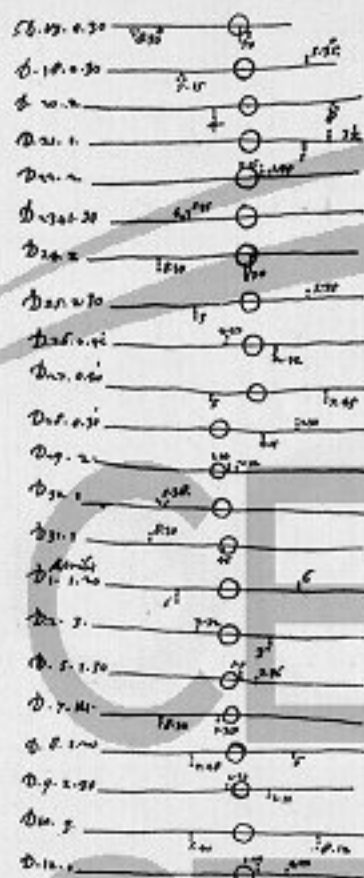


VENETIIS, Apud Thomam Baglionum. M. DC. X.

Superiorum Permissu, & Privilegio.



«...scienziato bonario,
dolce, flemmatico.
Attorno a lui
il successo sembra schiudersi
precoce e facile,
dovunque, come per incanto.»



LANCIA CAVALLERIA

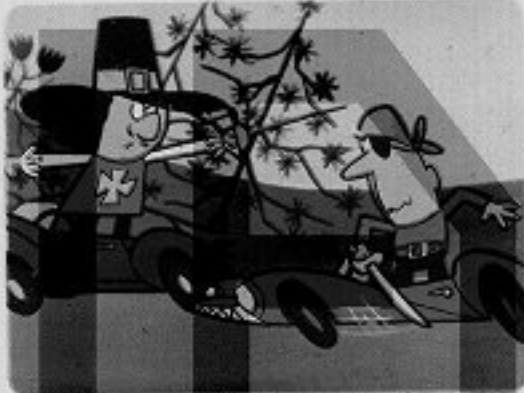
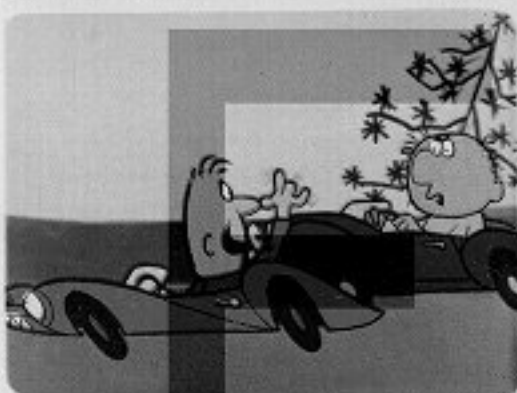


L'iniziativa del Lancia Cavalleria ha avuto il più ampio successo. Ormai si contano a migliaia le vetture Lancia che circolano nel mondo con il caratteristico guidone che porta la scritta « Lancia Cavalleria ».

Tale iniziativa è stata da tutti definita lodevole ed additata ad esempio di intelligente tentativo di educazione stradale. Incoraggiata da questi consensi, la Lancia ha provveduto a far realizzare un documentario, del quale qui accanto sono riprodotti alcuni fotogrammi, in cui è svolto, dopo alcuni esempi in chiave umoristica di inconvenienti dovuti a scarso rispetto delle norme del Codice della strada, un caldo invito ai guidatori di vetture Lancia in particolare e a tutti gli automobilisti in generale all'osservanza delle norme del Codice e soprattutto al rispetto dei diritti altrui.

I CAVALIERI
DELLA STRADA

CARTOONS FILM



PANE, AMORE E AUTOMOBILE

GIANNI MAZZOCCHI

Non si vive di solo pane, d'accordo. Però il pane è una necessità « vitale ». Dacci oggi il nostro pane quotidiano — dice la preghiera cristiana. E l'amore, cosa c'è di più « vitale » dell'amore?

L'amore di Dio, l'amore per i genitori, l'amore coniugale, l'amore per i figli, l'amore per il prossimo: è sempre l'amore che dà vita, che « muove il sole e l'altre stelle », come disse Dante. Pane e amore: il duo diventa un trio perfetto quando arriva l'automobile.

Esageriamo? Certo è esagerato sostenere che l'automobile sia una necessità vitale come il pane e l'amore: si può vivere benissimo anche senza possedere l'automobile, anche senza averla mai vista; ma sul « benissimo » c'è da fare qualche riserva.



Si pensi, per intendere la riserva a cui accenniamo, al tenore di vita dei cinesi e a quello dei nordamericani. « Grazie, direte voi, gli americani sono più ricchi, perciò hanno l'automobile ».

Ecco, qui non siamo più d'accordo: gli americani non hanno l'automobile perché sono ricchi, ma sono diventati ricchi perché hanno capito, per primi, che occorre avere l'automobile.

Quando in Italia l'automobile era ancora un oggetto di curiosità, un lusso, un passatempo sportivo, voglio dire prima del 1915, in America Ford costruiva già in un anno più di 300.000 vetture del modello T. Oggi il modello T può sembrare anche ridicolo, ma è indubbio che fu

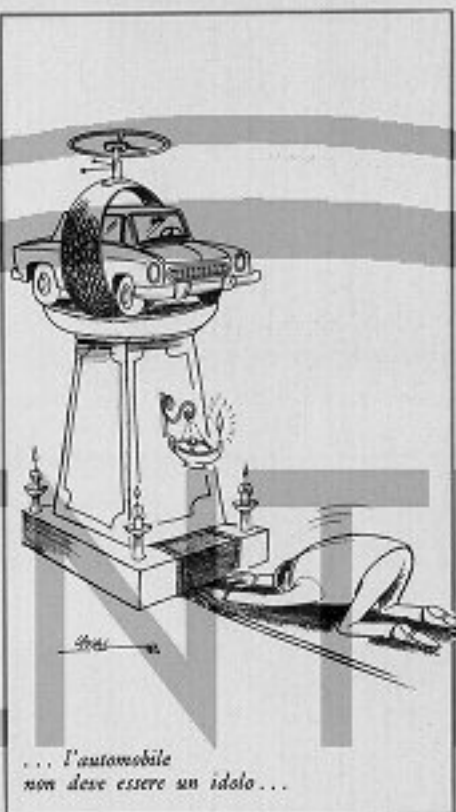
uno degli artefici del benessere americano.

Che sarebbero state le campagne americane senza l'automobile?

Come si sarebbero sviluppati i quartieri residenziali vicino alle enormi città senza l'automobile per tutti?

Il concetto che l'automobile sia alla base del benessere economico, che l'automobile sia un mezzo di lavoro, uno strumento di vita civile, dopo 50 anni, non è ancora entrato nella testa di molti nostri politici. Peccato: è un grave peccato per ragioni economiche, per ragioni sociali, per ragioni individuali perché l'automobile è oltre tutto espressione di libertà, cioè della più alta fra le conquiste umane.

Andare, vedere e vincere nella lotta quotidiana per la vita sono i com-

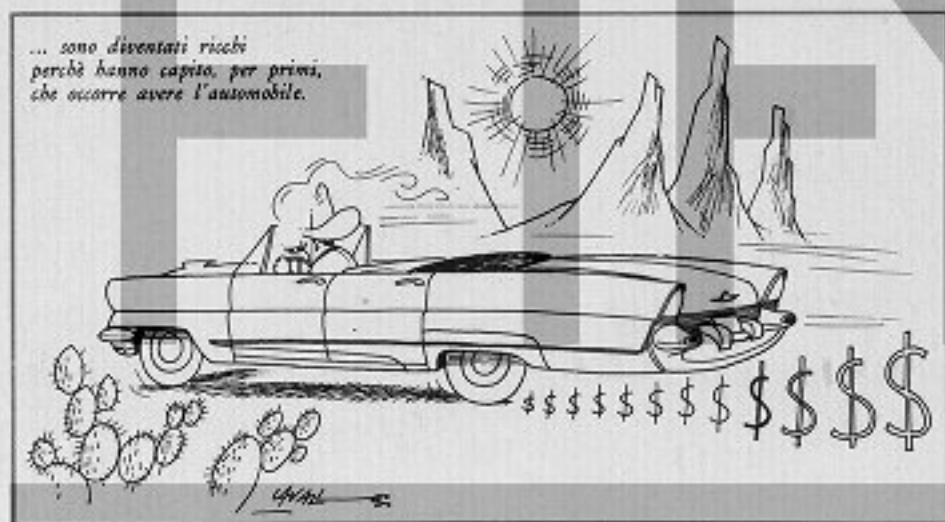


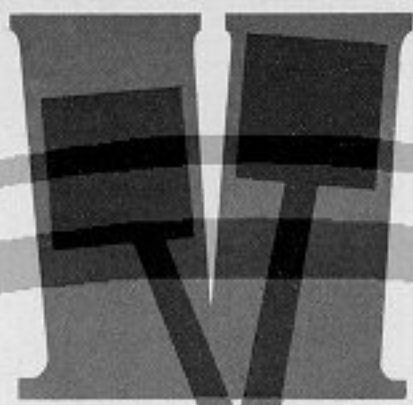
piti che l'automobile ci facilita o più ci faciliterebbe se avessimo migliori strade e maggiore quantità di posteggi.

Le automobili vanno sempre, silenziose, veloci, sicure (purché il guidatore non sia un incosciente) e sarebbero anche economiche e potrebbero moltiplicare i benefici del lavoro umano se non fosse il prediletto bersaglio di una fiscalità che, con espressione estremamente gentile, si può definire « ottusa ».

« Pane, amore e automobile », « con giudizio » aggiungiamo: l'automobile non deve essere un idolo, ma deve avere il posto che le spetta al servizio di una vita più serena e più libera. ... senza pensare che, se c'è pane e automobile... ci sarà più facilmente anche l'amore.

G. M.





di ANTONIO FESSIA

MOTORI A V STRETTO

GENERALITÀ

L'adozione di motori con cilindri disposti in V ad un angolo minore del normale, allo scopo di ridurre il loro ingombro trasversale per l'installazione su aeromobili, fu proposta fin dal 1915. Il brevetto Lancia n. 149301 rivendicava un motore con cilindri in V stretto caratterizzato dal fatto che l'albero a gomiti aveva i perni di manovella sfalsati rispetto al calettamento normale di un angolo eguale al complemento di quello dei due piani dei cilindri.

Come esempio di applicazione veniva esposto un motore a 8 cilindri in cui i piani dei cilindri formavano fra loro un angolo di 60° invece di 90° ed i perni di manovella erano corrispondentemente sfalsati di 30° (figg. 1 e 2).

Un motore corrispondente al brevetto menzionato fu progettato e costruito nel 1917. Questo motore era a 12 cilindri in V con un angolo di 50° (invece di 60°) munito di perni di manovella per ogni gruppo di cilindri, ogni cilindro avente uno spostamento relativo di $\pm 10^\circ$.

Poiché l'ostacolo principale alla riduzione dell'ingombro trasversale era costituito dall'interferenza fra i cilindri nella loro parte inferiore, un nuovo schema fu sviluppato e coperto dal brevetto n. 179163 del 1919. Le rivendicazioni di tale brevetto erano le seguenti:

1) un motore policilindrico a combustione interna con due banchi di cilindri disposti in modo che l'intersezione fra i piani degli stessi banchi avvenisse su una retta posta sotto l'asse di rotazione dell'albero a gomiti;

2) un motore con le caratteristiche rivendicate al punto 1), con perni

di manovella disposti in modo tale che il punto morto esterno dei vari cilindri fosse raggiunto ad intervalli di tempo equispaziati (fig. 3).

Il campo di applicazione di questo tipo di motore mutò, alla fine della 1ª Guerra Mondiale, da quello aeronautico a quello automobilistico, fermo restando che lo scopo dell'applicazione stessa era quello di ridurre l'ingombro trasversale. Secondo il sistema preconizzato con detto brevetto, furono progettati e costruiti due motori: il primo, modello 68, era un 8 cilindri destinato alla vettura denominata Trikappa; il secondo, modello 67 (fig. 4), era destinato ad essere montato sulla ben conosciuta vettura Lambda.

Entrambi i motori avevano l'angolo fra il banco di cilindri di 14° e i loro piani assiali si incontravano in una retta posta 120 mm sotto l'asse dell'albero a gomiti. Malgrado lo « styling » delle vetture di qualità degli anni tra il 1920 e il 1930, imponesse dei cofani abbastanza lunghi — ciò che avrebbe permesso l'adozione di motori in linea di grande ingombro longitudinale — lo schema particolare del motore dell'autovettura Lambda mostrò di avere, nel pratico impiego, qualità tali da giustificare la produzione in serie sempre più estesa. Per questa ragione lo schema fu mantenuto su tutti i motori a 4 cilindri costruiti dalla Lancia dopo quello dell'autovettura Lambda e così sull'Augusta, Aprilia, Ardea ed Appia, l'ultimo dei quali fu prodotto praticamente immutato dal 1952 al 1963. Infine, dopo accurate analisi, esso fu ancora scelto per il motore della nuova vettura Fulvia (fig. 5), destinata a sostituire l'Appia.

CARATTERISTICHE GENERALI

La caratteristica fondamentale del tipo di motore in esame è costituita non solo dalla riduzione in ingombro trasversale, ma soprattutto da quella più importante dell'ingombro longitudinale. Se la vettura è munita di un motore a trasmissione in un solo gruppo indipendentemente dal fatto che esso sia posto nella parte anteriore del veicolo, il quale in questo caso avrà la trazione anteriore, ovvero nel compartimento posteriore, cioè posteriormente all'asse posteriore del veicolo, vi sono solo tre soluzioni:

1) motore con un albero posto trasversalmente rispetto al piano di simmetria del veicolo;

2) motore con i cilindri in linea;

3) motore in V (in caso limite, quando l'angolo del V sia eguale a 180°, si tratterà di un motore piatto).

La soluzione con asse motore posto trasversalmente in generale richiede un cambio di velocità incorporato parzialmente o totalmente nello stesso motore e consente di evitare l'uso di ingranaggi conici. Questa disposizione non verrà discussa nella presente nota, la quale si limiterà al confronto fra motori in linea, piatti (a cilindri contrapposti), in V di 90° e in V stretto.

I motori piatti impongono l'uso di basamenti in due parti e di due teste cilindri; inoltre l'albero di distribuzione, normalmente uno ma preferibilmente due per ridurre la lunghezza delle aste comando valvole, deve essere disposto nel basamento. L'uso di alberi di distribuzione disposti sulle teste fu adottato solo per motori sportivi di alto prezzo a causa delle difficoltà di comandare due (o preferibilmente quattro) alberi di

1, 2) Disegni originali del brevetto Lancia, presentato nel 1915, relativo ad un motore a cilindri in V di 60°.

3) Disegno originale del brevetto Lancia presentato nel 1919. A quell'epoca i motori con cilindri in V stretto passarono dall'applicazione aeronautica a quella automobilistica.



distribuzione posti a notevole distanza dall'albero a gomiti.

Poiché le condizioni di bilanciamento di tali motori sono ottime, essi furono adottati per vetture di alta qualità, ad esempio la Flavia che è derivata dal prototipo Camsa Caproni del 1947. I loro gruppi cilindri con basamento possono essere fatti in lega leggera fusa sotto pressione, con canne in umido montate con metodi classici sebbene costosi.

I motori, in V e quelli in V stretto non possono essere agevolmente realizzati con canne in umido, in particolare quelli a V stretto. La faccia superiore delle canne dovrebbe formare un certo angolo con l'asse dei cilindri, fatto che genera difficoltà per la buona tenuta delle guarnizioni. Queste difficoltà furono in taluni casi considerate così gravi che si giunse a realizzare soluzioni con cilindri disassati ma con assi paralleli fra di loro disposti in due banchi (fig. 7).

L'ultima fase di sviluppo è pertanto costituita da un gruppo di cilindri, in un solo blocco di disegno molto

semplice. Questo pezzo può essere facilmente fuso con anime in « shell moulding » e la composizione della ghisa scelta in modo da assicurare le migliori condizioni di resistenza all'attrito, data la notevole facilità della fusione stessa. La faccia superiore del gruppo cilindri è lavorata lungo un semplice piano sul quale è montata la testa cilindri.

Per quanto concerne le teste cilindri, i motori presi in esame presentano fondamentalmente le seguenti soluzioni:

1) I motori con cilindri in linea hanno in generale una sola testa cilindri: gli assi delle valvole sono posti in un solo piano per i tipi ordinari di camere di combustione ovvero in due piani per quelli aventi camere di combustione emisferiche.

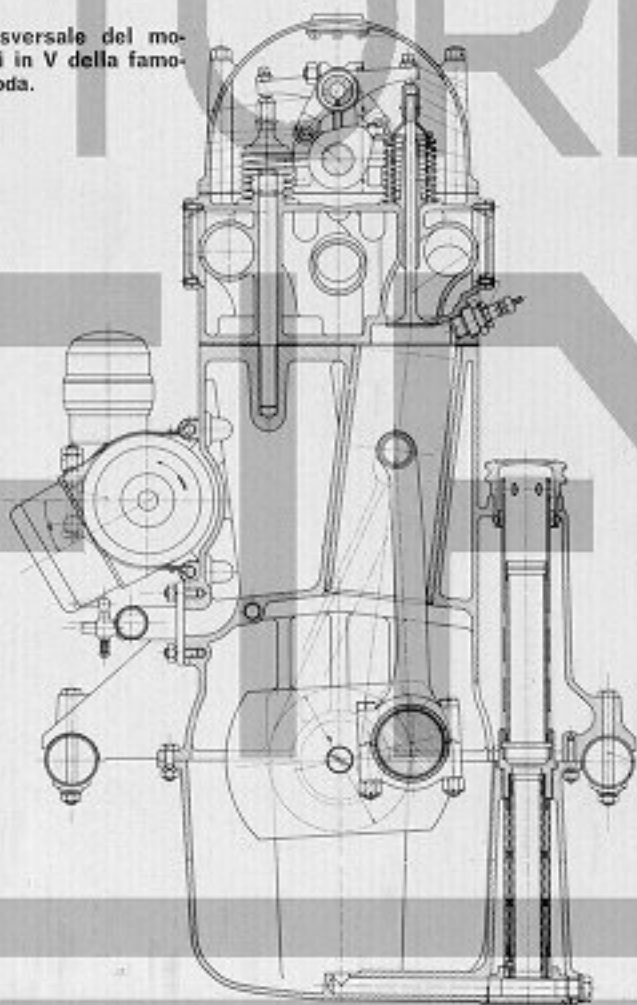
2) I motori in linea e quelli in V di 90° devono essere muniti di due teste in ognuna delle quali le valvole sono disposte in un solo piano ovvero, se la camera di combustione è emisferica, in due piani. E comunque possibile sistemare, anche in questo caso, le valvole in un solo piano parallelo all'asse dell'albero a gomiti ma in questo caso gli assi non sono paralleli fra loro e il movimento deve essere trasmesso con bilancieri di forma opportuna (ad S).

3) I motori in V stretto hanno delle teste cilindri in un solo pezzo e le valvole sono disposte in quattro piani a due a due fra loro paralleli (figg. 5 e 8).

La fusione di tali pezzi è alquanto complessa, ma il punto più delicato della sistemazione è costituito dal fatto che i condotti di aspirazione interni alla testa sono di lunghezze differenti fra loro, ciò che tende a produrre una distribuzione della miscela non corretta, a meno dell'adozione di particolari disposizioni.

Sebbene per ragioni architettoniche il miglior schema comporterebbe l'uso di un carburatore orizzontale, esso non venne adottato proprio a causa dell'imperfetta distribuzione della miscela, inconveniente che invece non si presenta sensibile con lo schema a carburatore invertito. Soluzione perfetta è quella che contempla 2 carburatori orizzontali gemelli, potendosi in tal caso adottare per le due coppie di cilindri regolazioni lievemente differenti. E molto probabile che l'iniezione nei condotti possa essere applicata con vantaggio appunto per le ragioni suddette. Nessuna difficoltà fu invece incontrata nell'esecuzione delle tubazioni di scarico.

4) Sezione trasversale del motore a 8 cilindri in V della famosa Lancia Lambda.



5) Il motore a 4 cilindri della recentissima Lancia Fulvia mantiene lo schema del motore della Lambda.

BILANCIAMENTO

Lo schema del motore in V stretto è la risultante di 2 banchi di due cilindri, i quali sono disassati in senso opposto rispetto all'asse dell'albero a gomiti. La fig. 6 rappresenta lo schema del motore a V stretto tipico e la fig. 7 rappresenta invece lo schema di un motore limite a file di cilindri fra loro paralleli e con disassamento maggiore in valore assoluto per i cilindri in cui esso è positivo ($b_1 - a_1$) e minore per

quelli in cui esso è negativo ($b_2 - a_2$). In detti schemi sono riportati i simboli relativi ai valori contenuti nella tabella 1. Secondo l'analisi della dinamica dei motori alternativi con cilindri disassati, contenuta nell'opera di Biezeno e Grammel, l'accelerazione dello stantuffo contiene per il 1°, 3° e 5° ordine valori positivi per i termini sinoidali.

La tabella 2 contiene i valori dei coefficienti A_j^* ed A_j di confronto fra un manovellismo normale e uno disas-

sato avente i valori di λ e β corrispondenti al motore Lancia Fulvia. Da detta tabella si può dedurre che, siccome i termini in $\sin$ non accrescono l'ammontare delle forze non equilibrate del motore, le condizioni di bilanciamento sono di poco differenti da quelle di un motore in linea e i momenti sono grandemente inferiori a quelli di un motore ordinario in V di 90° per i quali, come è noto, si è dovuto ricorrere all'uso di alberi con piccoli contrappesi opportunamente disposti.

TABELLA 1

Tipo motore	b mm	l mm	r mm	θ	β	β'	α	α'	Φ
79 Lambda	15,275	245	60	14°	0,062	0,254	10°	11°44'10"	20°
88 Augusta	13,72	170	39	18°15'2"	0,081	0,351	13°	15° 8'11"	26°
99 Aprilia	13,85	185	42,5	17°40'	0,075	0,326	12°3'19"	14°24'39"	24° 6'38"
100 A Ardea	14,82	155	34	17°40'	0,096	0,436	13°	15°52'10"	26°
808.07 Appia	18,776	160	37,5	10°14'	0,117	0,500	10°	13°56'	20°
818.00 Fulvia	18,936	153	33,5	12°53'28"	0,124	0,565	12°16'20"	15°33'47"	24°32'40"
200.05 { cilindri 1-3	47	230	120	0°	0,204	0,783	9°19'37"	16° 2'58"	13°
{ cilindri 2-4	— 19				— 0,083	— 0,317	3°45'23"	6°25' 1"	

(Il valore β corrisponde al rapporto b/l , che è il rapporto fra lo spostamento dei cilindri e la lunghezza delle bielle; il valore β' corrisponde al rapporto b/r , ed è il rapporto tra lo spostamento dei cilindri e la lunghezza di manovella).

TABELLA 2 - Coefficienti dell'accelerazione dello stantuffo in un motore a cilindri sfalsati.

(Calcolato per il motore Lancia 818.00 dell'autovettura Fulvia. Per i confronti nella colonna a destra sono stati riportati i coefficienti per un motore con la stessa lunghezza l di biella e corse stantuffo $2r$, ma con un disassamento $b=0$).

$\frac{x}{\omega^2 r}$	A_j^*	A_j
$+\cos \phi x$	1,0000	1,0000
$+\sin \phi x$	$A_1^* = 0,1270$	—
$+\cos 2\phi x$	$A_2^* = 0,2261$	$A_2 = 0,2213$
$-\sin 3\phi x$	$A_3^* = 0,0070$	—
$-\cos 4\phi x$	$A_4^* = 0,0038$	$A_4 = 0,0035$
$+\sin 5\phi x$	$A_5^* = 0,0002$	—
$+\cos 6\phi x$	$A_6^* = 0,0003$	$A_6 = 0,0003$

LUNGHEZZA SPECIFICA

Onde confrontare correttamente le lunghezze di tipi differenti di motori a 4 cilindri è necessario fare astrazione dalla particolare conformazione delle parti terminali anteriori e posteriori, cioè di quelle da cui sono derivati i comandi dell'albero di distribuzione, accessori, ecc. Pertanto assumeremo come lunghezza base la lunghezza dell'albero a gomiti misurata fra le facce esterne del primo e ultimo braccio di manovella (L_0 della fig. 9).

Come modulo lineare ci riferiremo a due diversi valori di lunghezza:

- 1) diametro del cilindro;
- 2) radice cubica della cilindrata unitaria.

La tabella 3 contiene per vari tipi di motori Lancia e per l'autovettura R8 Renault i valori fondamentali della cilindrata dei due moduli significativi sovraccennati, dell'interasse fra i cilindri di ciascun banco nei motori a V stretto e la lunghezza L_0 suddetta. Infine le ultime due colonne della tabella stessa contengono valori dei coefficienti K_{11} e K_{12} e cioè il rapporto fra la lunghezza L_0 dell'albero di distribuzione e i due moduli significativi per il motore. Dalla tabella si può rilevare come il motore Lancia Appia, munito di albero a gomiti con due soli supporti, raggiunga il valore minimo per entrambi i coefficienti. Detto valore si mantiene piccolo ed è approssimativamente lo stesso per motori piatti

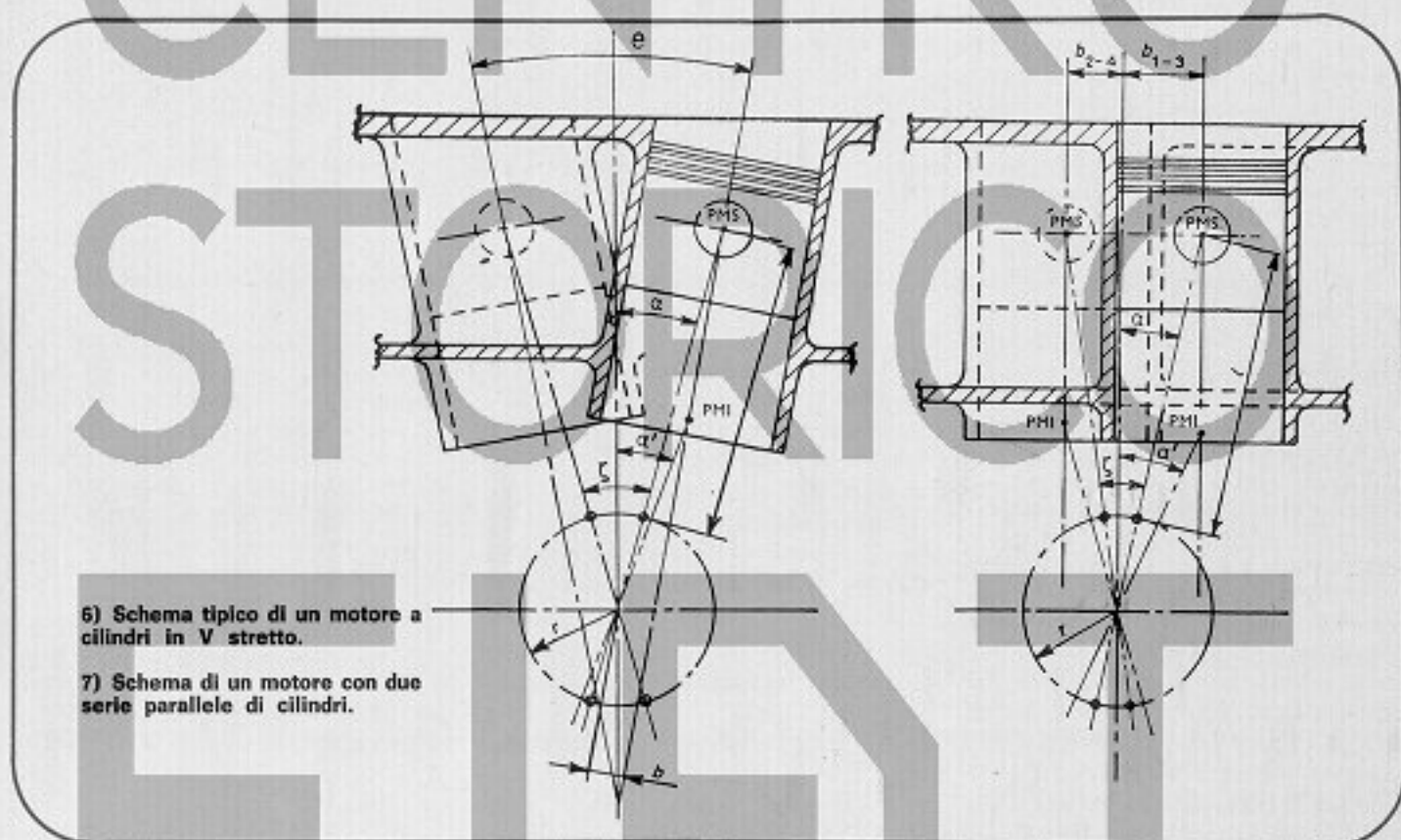
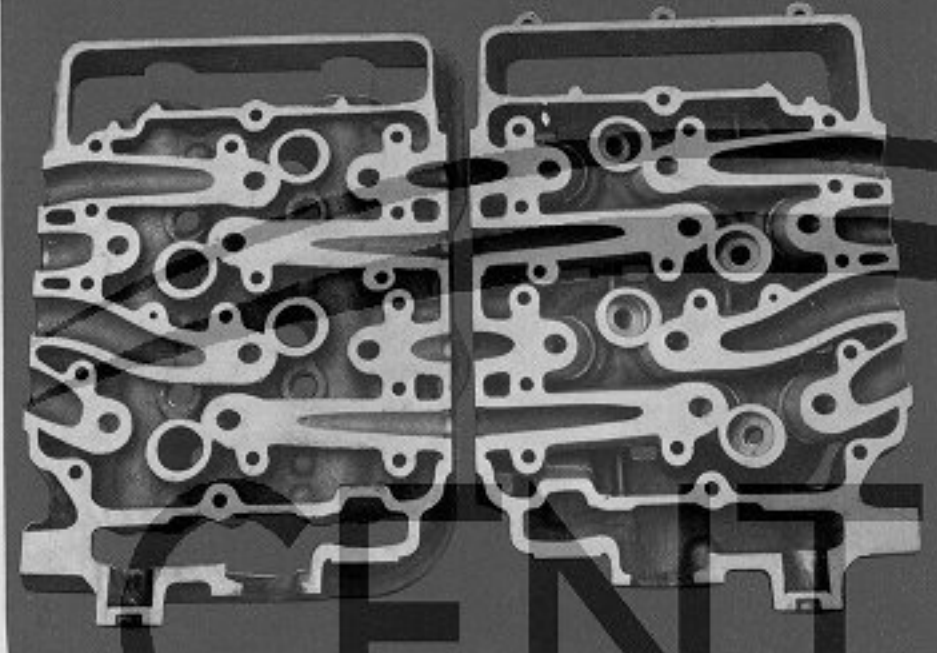


TABELLA 3

Tipo motore	Cilindrata cm ³	N. supporti	D mm	$m = \frac{a}{10 \sqrt[3]{V/z}}$ mm	L mm	L_0 mm	K_{11} L_0/m	K_{12} L_0/D
79 Lambda	2570	3	82,5	86,3	141	250	2,90	3,03
88 Augusta	1196	3	69,8	66,9	116	210	3,13	3,00
99 Aprilia	1486	3	74,6	71,9	121	213	2,96	2,85
100 A Ardea	903	3	65	60,9	105	189	3,10	2,91
808.07 Appia	1090	2	68	64,8	82	176	2,71	2,60
815.00 Flavia	1500	3	82	72,1	130	231,5	3,21	2,82
818.00 Fulvia	1091	3	72	64,9	116	207,5	3,20	2,88
200.05	2534	3	82	85,9	188	338	3,93	4,12
R8 Renault	956	5	65	62,1	—	310	5,00	4,77



8) I motori a cilindri in V stretto hanno delle teste cilindri in un solo pezzo e le valvole sono disposte in quattro piani a due a due fra loro parallele.

e a V stretto muniti di alberi a gomiti su tre supporti. Notevolmente più elevati sono i valori relativi a un motore tipico a 4 cilindri in linea munito di 4 supporti.

Si può da ciò concludere che agli effetti della lunghezza specifica i motori a V stretto o piatti sono approssimativamente equivalenti e presentano notevoli vantaggi al confronto dei motori in linea, specialmente ove il numero dei supporti sia 5.

Naturalmente, per completezza della analisi, deve essere dimostrato che la riduzione conseguita nella lunghezza specifica dell'albero a gomiti ne mantenga la rigidità al livello desiderato. Accurate ricerche furono condotte per misurare le deformazioni causate nell'albero a gomiti da due diversi tipi di momenti flettenti:

1) In un primo tipo di sollecitazione fu applicata una forza sul perno centrale dell'albero a gomiti il quale era supportato sui perni esterni. Per quanto concerne l'albero a gomiti del motore R8 Renault, venne applicata ancora una forza sul perno centrale supportando l'albero una volta sui supporti estremi ed una seconda volta su quelli intermedi.

2) Come secondo tipo di sollecitazione fu scelta l'applicazione di un momento flettente costante lungo tutto l'albero. Per realizzare questo tipo di sollecitazione furono applicate due forze eguali e contrarie a distanza opportuna dall'asse dell'albero e furono registrate le flessioni. Con questo metodo di applicazione dei momenti si introduce un piccolo errore dovuto al fatto che le deformazioni non sono causate da un puro momento flettente ma anche da for-

ze di compressione lungo l'asse dell'albero a gomiti stesso. Una accurata misura dell'errore così introdotto mostrò che una complicazione ulteriore dell'attrezzatura di ricerca era inutile.

Durante le ricerche furono non solo misurate le deformazioni ma anche gli angoli fra le tangenti alla linea elastica nei perni e nei bracci di manovella con ordinari metodi di misura a riflessione.

I risultati hanno dimostrato che la rigidità degli alberi particolarmente corti dei motori in V stretto, sia con due che con tre supporti di banco, può reggere il confronto con la rigidità dell'albero a gomiti di un motore a 4 cilindri in linea e 5 supporti.

Inoltre le esperienze mostrarono che le deformazioni corrispondono a quelle calcolate applicando i metodi ormai molto anziani ma tuttora validi di Bach, Pfeleiderer e Ensslin.

I vantaggi di usare un numero elevato di supporti non sono ancora

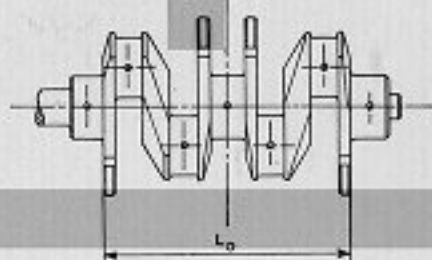
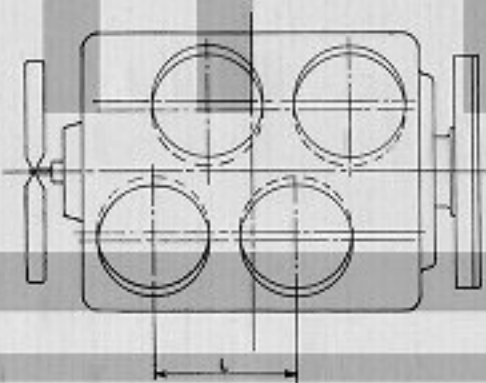
stabiliti in modo positivo, ma si può intendere che la più importante ragione per l'adozione di un tale tipo di costruzione consiste nella possibilità di usare alberi in ghisa speciale. Le prove di flessione sovrariportate mostrano che alberi fabbricati con tale materiale potrebbero anche essere sperimentati su motori a V stretto con alberi a gomito di bassa lunghezza specifica.

CONCLUSIONE

Da quanto detto si può concludere che i motori a V stretto hanno lunghezze specifiche ridotte come i motori in V di 90° e in ogni caso molto inferiori a quelle di motori ordinari con cilindri in linea.

Le analisi dei costi di produzione mostrano che il costo per unità di cilindrata del motore Fulvia è molto prossimo a quello del motore Flavia, malgrado il fatto che entrambi i motori siano a 4 cilindri e la loro cilindrata totale molto differente. A.F.

(Memoria presentata dal prof. dr. ing. Antonio Ferri al Symposium sulla tecnica dei piccoli motori di serie, tenutosi a Londra per iniziativa del "The Institution of Mechanical Engineers - Automobile Division")



9) Rapporto fra l'interasse dei cilindri di ciascun banco e lunghezza dell'albero a gomiti nei motori a V stretto.

Ricordo dell'estate,
della stagione
dei concorsi d'eleganza.
Donne abbronzate,
cani di razza
e meravigliose automobili
in passerella.

A Tirrenia per la « Pina d'oro »,
al Casinò di Venezia
per il « Festival del colore »,
al concorso d'eleganza
a Fiesole,
alla parata « Città d'Este »,
e ancora a Rimini,
a Cortina, ad Alassio.

In ognuna
di queste stupende cornici,
le vetture Lancia
hanno conquistato premi
e riconoscimenti.

Tutti i modelli Lancia:
Flaminia, Flavia, Fulvia,
dalle berline ai coupé,
ai cabriolet,
alle versioni sportive.

In queste pagine
pubblichiamo una selezione,
ovviamente sintetica,
delle molte testimonianze fotografiche
che ci sono pervenute
sui successi
delle vetture Lancia
durante la « stagione dell'eleganza ».



ELEGANZA





*Lettere
d'Amore al Fo*

CENTRO

STORICO

FIFT



I seguaci del grande fiume aumentano

Ricordo delle disastrose inondazioni di una volta

Un viaggio da Piano del Re fino alle terre giovani e precarie del delta

di DARIO ZANASI

Sono andato a vedere il punto originario, la prima vena d'acqua del Po (salendo ai 2040 metri di Piano del Re, sotto il Monviso) quasi con lo stesso animo reverente con cui i tedeschi vanno a visitare il Mausoleo di Teodorico. È stato un omaggio tardivo ma doveroso al fiume paterno che ha commentato con l'afono andare delle sue acque, col rombo delle sue piene, la mia infanzia, la mia giovinezza e poi una parte dell'età matura. Il Po mi è sempre stato familiare così come la casa dei miei genitori, in una strada cremonese che porta alla chiesa piuttosto campagnola di San Bernardo, retta per tanti anni da un rubicondo ed erculeo parroco, don Carlo Piola, che aveva la stessa forza del Jean Valjean dei *Miserabili*; che avrebbe potuto pure lui sollevare un carro stracarico per salvare un disgraziato rimasto sotto le ruote.

Se chiudo gli occhi e penso al mio mondo padano d'allora, rivedo una sterminata moltitudine di pioppette dalla scorza bianca, liscia come la pelle delle belle ragazze della Bassa che lavoravano nelle filande o strofinavano con uno straccio gli scuri tavoli di noce delle osterie canticchiando le parole di *Creola*, canticchiando « per pietà sorridimi, se l'amor m'assal! ». Riascolto nei boschi, lungo le rive, la voce monotona del cuculo e quella, altrettanto instancabile, del crepitacolo delle ragnelle, nei lunghi e caldi pomeriggi dei mesi estivi. Risento il sapore dell'acqua del fiume. Un sapore dolciastro, caratteristico, indimenticabile.

Da qualche tempo a questa parte il Po sta crescendo nella considerazione di molti italiani. Viene finalmente scoperto, dopo tanta indifferenza, dopo tanta incuria, da un numero sempre più grande di estimatori, di amatori, di artisti. I suoi seguaci aumentano. È nata perfino un'associazione, quella degli « Amici del Po » che è presieduta dal dottor Gianfranco Crespi, un giovane e intelligente assessore del Comune di Milano che ha la taglia dell'atleta.

Gli amici del Po si danno convegno in varie località del fiume da cui salpano a bordo di motoscafi e di grosse barche per intraprendere lunghe e festose navigazioni. Quache volta si ritrovano anche

a Revere, nel ristorante dell'indimenticabile Angelo Berti (ora condotto con eguale bravura dalla vedova e dal figlio) che è posto in un edificio quasi attaccato al primo argine del grande fiume; in un edificio da cui si percepiscono, specie nelle silenziose ore notturne, i profondi respiri, gli ansiti, i gorgogli, gli scrolli della corrente che va a sbattere contro i piloni del ponte.

Della crescente popolarità del Po ho avuto una prova anche in occasione della mia recente visita al Piano del Re, dove mi ha accompagnato Ezio Quirelli, il valente fotoreporter di Cremona che si dedica da molti anni a ritrarre con sensibilità e con amore tutti gli aspetti del più grande fiume italiano. Venivamo da Piacenza. Dopo Saluzzo abbiamo imboccato Valle Po. Era l'ultima domenica d'agosto. La giornata era abbastanza buona, nonostante qualche traccia di nubi temporalesche e un po' di foschia all'orizzonte.

« La nostra sarà una visita intima, privatissima — ave-





vo detto al mio compagno di viaggio —. Lassù, con questo tempo incerto, forse non troveremo nessuno e non sarà male». Da Saluzzo a Paesana la strada sale dolcemente, quasi inavvertitamente. Però, nella vicinanza di Paesana, ho provato una certa delusione, un certo rammarico. L'esiguo letto del Po era infatti completamente asciutto, appariva ingombro soltanto di grossi sassi e di macigni polverosi. Possibile una magra così esasperata, così crudele?, dicevo fra me. Temevo di avere smarrito per sempre la pista dell'acqua, il filo del magnanimo fiume. Ma poi mi sono ricordato, pur essendo un padano della Bassa, che le acque del Po, proprio in quella zona, e per un tratto di circa cinque chilometri, si infiltrano nel sottosuolo ghiaioso per poi ricomparire alla superficie.

Da Paesana a Crissolo la salita si fa dura, è quasi del 10 %. Fiancheggiato da balsamiche conifere e da smeraldini minuscoli prati il Po è ancora uno spumeggiante torrentello alpino. Le sue sponde (un'altra piccola delusione) erano popolate di gitanti di varie province che pranzavano all'aperto, negli spiazzi erbosi. Altre automobili continuavano a salire. « Già, peccato, oggi è domenica — ho detto piuttosto stizzito al mio amico — è una giornata dopolavoristica, un po' frastornata dalla gente ». Tuttavia, subito dopo, mi sono riconciliato in cuor mio con tutte quelle famiglie domenicali, venute anch'esse a rendere omaggio al grande fiume che i mitografi, così come il Rodano, chiamarono Eridano.

Hanno finito per piacermi le loro facce soddisfatte, sorridenti, scurite dal sole. Ho finito per apprezzare il loro gagliardo impegno nutritivo commentato dallo scartocciare di carta oleata e dal rumore dell'acqua, in un'atmosfera fresca, ossigenata, resa verdognola dall'ombra degli alberi.

Anche il paese di Crissolo era affollato come se fosse giorno di sagra, del patrono, con la processione di un santo di legno dalle tinte luccicanti. Abbiamo parcheggiato la nostra vettura sotto l'antica meridiana che mi ha riportato agli occhi l'Angelo col quadrato solare della

cattedrale di Chartres (« E verrà il tempo in cui l'Angelo del Giudizio annuncerà che non esiste più tempo »). Abbiamo mangiato qualcosa essendo giunti all'ora canonica. Poi siamo saliti, lungo una strada piuttosto pericolosa, sprovvista di paracarri, fino al piano della Regina e al Piano del Re per portare il nostro affettuoso saluto alla gelida culla del Po.

La più alta montagna delle Alpi Cozie, il Monviso, era in gran parte coperta da una brumosa nuvolaglia. Alcuni alpigiani dai grossissimi zoccoli si aggiravano in mezzo ai turisti offrendo del cacio pecorino molto magro e salato, che tagliavano poggiando la grossa forma sul petto così come fa il ciabattino col cuoio delle suole quando lavora sul deschetto.

Lungo la via del ritorno ci siamo fermati quattro o

Lettere d'Amore al Po



cinque volte sui ponti o in luoghi panoramici per osservare il paziente lavoro dei pescatori di trote che, immersi nell'acqua fino al ginocchio, gettavano l'esca accanto ai macigni fra cui il pesce frequentemente s'acquatta in attesa d'afferrare qualche preda. L'indomani mattina, dopo la sosta a Casale Monferrato (una città loquace, militaresca) ci siamo soffermati a lungo accanto al vecchio ponte di ferro sul Po alla confluenza col Ticino. Un cordiale cimelio costruito nel 1912 « per concordi energie di Comuni e Provincia ». Un bonario monumento del tempo di *Tripoli bel suol d'amore*, ornato ai due ingressi da quei trofei di corona e bandiere, sempre in ferro, che caratterizzavano i Tiri a Segno principio di secolo, fieramente frequentati ogni domenica dai nostri nonni dalle giacche di velluto e dai cappelli con la piumetta di fagiano o di gallo cedrone.

Alla confluenza del Ticino finisce il corso medio e comincia il grande fiume, comincia la grande arteria che bagna una delle valli più ricche e civili del mondo. Il corso d'acqua s'allarga, prende un passo sempre più lento e solenne. È il Po della Lombardia, il Po in cui s'annegò, nuotandovi durante un temporale, uno dei suoi innamorati, il quasi settantenne Giovanni Carnevali detto il Piccio, il patetico e sconsolato pittore che è ritenuto un precursore degli impressionisti. Le due sponde sono quasi sempre boscose, arruffate, verdissime. Le albe e i tramonti, quando è la bella stagione, fanno spettacolo, sono commoventi, memorabili.

I ponti di ferro. I ponti di barche. I cavatori di sabbia. I pescatori che ci sono sempre e in gran numero, ancorché si lamentino per il fatto che le fabbriche, da un po' d'anni a queste parti, stanno inqui-

nando le acque del fiume. Camminando sulle rive, quando s'affaccia la luce del giorno e quando s'avvicina il crepuscolo, si avvertono i tonfi dei cavedani che giocano sui fili della corrente. Dove non c'è il ponte fanno servizio le lentissime barche-traghetto, cariche di uomini, di biciclette, di ciomatori. Vanno da una riva all'altra, come nuvole nere attaccate all'acqua.

Gli affluenti di sinistra, sempre ricchi d'acqua, sono i più salubri. Quelli di destra sono rapaci, rovinosi, discontinui. Di qui l'importanza di adeguate difese.

Gli argini del Po, una volta, fino a poche decine d'anni fa, non avevano la robustezza di quelli d'oggi, che in molti tratti hanno l'aspetto di una lunga e quasi inespugnabile fortezza. Gli argini, a quei tempi, sotto la spinta furiosa dell'acqua, dimostravano frequentemente d'aver l'esiguità e la precarietà di un vallo di sabbia, di un effimero riparo propenso a lasciarsi inzuppare come un biscotto nel latte tiepido.

I miei compagni ed io, da ragazzi, al tempo dello sgelo, al tempo in cui i boschi padani s'ingemmano e formano una nuvola giallina e trasparente, preavvertivano come da segni cabalistici il pericolo delle inondazioni più disastrose. Quando la neve si scioglie la corrente del fiume porta a valle fiori torbidi di spuma. E sempre stato così, a ogni primavera. Tuttavia, in un dato giorno, quei fiori avevano una loro singolare, viscosa, maligna evidenza. Minacciavano di farsi smisurati come certe infestazioni dei paesi equatoriali.

Poco dopo, infatti, il fiume diventava una vorticosa rapida di fango, un bisonte che assaltava a testate le palizzate delle sponde. E la corrente strappava e portava al mare lunghi rami di salice, tronchi d'albero, grossi ceppi di legna che facevano gola ai pescatori rivieraschi i quali li inseguivano con le barche allo scopo di farne combustibile per l'inverno successivo.

Sotto quella spinta gli argini scricchiolavano e talvolta si fendevano. Il Po qua e là tracimava, irrompendo nei campi. Qualche inondazione raggiunse i quartieri bassi della città lombarda degli insigni liutai, che appariva così più raccolta e turrita nella scenografia dei suoi campanili e delle sue chiese di mattone sanguigno. Ricordo che si poteva andare in barca nei boschi, in mezzo ai nidi affogati degli uccelli e alle bisce d'acqua che scappavano via contorcendosi velocemente. Si poteva andare, a bordo di speciali imbarcazioni dal fondo piatto, chiamate *venete*, fra i pioppeti allagati fra cui si dice s'aggirasse segretamente Antonio Stradivari per scegliersi i legni adatti ai suoi prodigiosi violini.

In seguito il Po, ripeto, venne imbrigliato, ammansito da difese sempre più solide, cosicché le disastrose inondazioni nei corsi medio e inferiore sono diventate sempre meno frequenti. (E proprio a questo fatto taluni fanno risalire la colpa degli sfoghi collerici avvenuti recentemente nel delta, oltre che al continuo abbassamento del terreno, dovuto, si dice, alle pompe metanifere.)

Quanto alla navigazione in vasta e regolare misura sul Po, in quei tempi ormai lontani era un problema di cui si parlava continuamente, ma senza costrutto. Era voce ricorrente, insistente, ma soltanto teorica. Qualche vaporetto. Qualche grossa imbarcazione che si affidava a un fiume capriccioso, instabile, sempre mutevole nel suo corso. Il pontile di cemento armato che venne costruito, ad esempio, accanto alla « Società Canottieri Baldesio » (un luogo che rappresenta la lunga villeggiatura di gran parte della borghesia cremonese) per molti anni rimase praticamente opera morta.

Il Po continuava a scorrere, maestoso e deserto, tra

due sponde gremite di pioppeti in cui si smarrivano gli innamorati. Fra le immagini della mia giovinezza mi tornano agli occhi soltanto gli incatramati barconi carichi di sabbia e di sassi, alati faticosamente con grosse funi da file di uomini curvi, seminudi, bruciati dal sole, lucidi di sudore come cavalli da tiro. Risento sotto la vampa della grande estate l'eco delle loro voci aspre che si spandevano sul letto del fiume su cui d'inverno andavo qualche volta a caccia di anitre selvatiche con la spingarda, a bordo di un piatto barchino camuffato a prua da un falasco, da un fascio d'erba di palude.

Ci sarebbe voluto un piano organico, con opere durature, per dare un assetto di tranquilla navigabilità al paterno fiume che è l'aorta dell'Italia settentrionale. D'altra parte, a spingerci a compiere quello che finalmente si comincia a fare ora, dopo tanta inerzia, dopo tanti indugi, c'erano i mirabili esempi dei nostri avi, i quali dimostrarono — con la loro lungimirante acutezza, con la loro commovente tenacia e pur coi mezzi limitati d'allora — che i canali e i fiumi sono strade preziose ed economiche, quasi sempre collegate l'una all'altra e quindi propense a lunghissimi viaggi.

Se le nostre speranze si avverano, se le opere già cominciate arriveranno tutte alla meta, il Po diventerà un fiume navigabile come la Senna, come il Reno. Presto, dalla Svizzera si potrà arrivare fino al mare, con pesantissimi carichi, e viceversa.

Dal canto mio, pur invecchiando, continuo a mandare lettere d'amore al Po. Quando ho una giornata libera mi reco a visitare le sue sponde boschive, le sue trattorie dove si mangia il pesce fritto. Vado a conversare con *Burtal* e col *Mento*, che hanno due baracche che d'inverno si coprono di brina e di galaverne. Amo il fiume nelle giornate limpide, calde, illuminate da altissimi cieli celesti, ma mi piacciono anche le sue nebbie spesse, quasi impenetrabili, che appannano il fiume e fanno scomparire in un attimo le barche dei pescatori dietro il loro schermo.

Mi reco anche sul Po ferrarese, sul Po polesano, dove c'è il mio amico *Nadal* che frigge le anguille e i capitoni in una amplissima padella oppure su una robusta griglia. (Le une e gli altri egli li chiama *el pes*, il pesce, per antonomasia.) Poi, poco dopo Polesella, comincia il Po della foce, coi suoi pigri e numerosi bracci che scorrono a pelo delle strade, dei viottoli rivieraschi, così da apparire, in certi punti, dei fiumi pensili. Comincia il delta con tutta la sua silenziosa poesia, la sua miseria, la sua disperata tenacia perché legata a terre giovani, precarie, strappate al mare e, ogni tanto, risommerse dal mare e dal fiume che si azzuffano.

La gente del delta è sempre vissuta come su una zattera assediata da acque tempestose. S'è assuefatta a ricavare orti da isole sabbiose e a coltivarli fra continui allarmi di burrasche e di inondazioni. Una volta era costretta a bere l'acqua del fiume e il medico condotto, durante il suo giro quotidiano in barca, fra i casolari più isolati, s'accorgeva se c'era un malato grazie a uno straccio bianco che pendeva davanti alla porta.

Ho assistito, nella mia qualità di giornalista, a parecchi esodi da Isola Camerini e da altre località del delta. Scene che stringevano il cuore. Nei piani superiori delle case inondate, al posto dei profughi, subentravano i ratti e le bisce d'acqua. Il fiume e il mare si confondevano all'orizzonte. Ci volevano settimane, mesi, prima che la terra riprendesse il suo assetto, la sua instabile pace di limbo conteso dalle necessità degli uomini e dalle collere disastrose della natura.

D. Z.



Al 46° Salone internazionale di Torino, la Lancia era presente con due grandi stand nella sezione vetture e in quella degli autoveicoli industriali, entrambi affollatissimi per tutti i dodici giorni della rassegna specialmente attorno alle novità: la berlina Fulvia 2C, la Flaminia Super Sport 3C carrozzata da Zagato (portata sullo stand a metà Salone e apprezzatissima dai buongustai della vettura sportiva per la sua bella linea filante, a coda mozza, che consen-

te una velocità di 210 chilometri orari), e gli autotela industriali Esagamma 718 (per autobus urbano) ed Esagamma 715 (interurbano): il primo è già

in normale produzione e circola da qualche mese in parecchie unità a Genova, acquistate da quella Azienda Urbana; l'altro è stato presentato come prototipo. Naturalmente, accanto a queste novità, era esposta tutta la gamma di modelli Lancia: Fulvia normale, Flavia 1500 e 1800, Flaminia 2800 in tutte le versioni sullo stand vetture, autobus interurbano 703 e Superjolly anche nelle numerose nuove versioni sullo stand autoveicoli industriali.

IL SALONE DI TORINO

Proprio nella giornata conclusiva della manifestazione, l'annuncio portato dal Ministro Colombo della decisione del Governo di revocare con decorrenza immediata la tassa speciale di acquisto sulle vetture nuove, ha portato uno squarcio di sereno sul chiuso orizzonte dell'industria e del mercato automobilistico italiano. L'immediata reazione, specie tra i consumatori, è stata senza dubbio positiva, soprattutto sul piano psicologico, ed è augurabile che a « non lunga scadenza » se ne possano trarre benefici concreti. L'interpretazione che è lecito dare alla situazione che ha consentito il provvedimento dovrebbe in-

fatti indicare un miglioramento della situazione economica generale del Paese, e quindi il ritorno a quella fiducia che costituisce elemento indispensabile per la ripresa del mercato.

Ma è ovvio che tale ripresa non potrà seguire un andamento ascensionale altrettanto rapido come quello che, in

senso inverso, aveva fatto seguito alla istituzione della sovrattassa, anche senza tener conto dei fattori stagionali che notoriamente avversano durante i mesi invernali, il volume delle vendite di automobili.

Augurandoci comunque che il periodo più difficile sia per essere superato per quanto riguarda il mercato delle autovetture, rimangono aperti gravi problemi e difficoltà nel settore degli autoveicoli industriali, settore per il quale urgono provvedimenti atti a superare una crisi che ha assunto proporzioni allarmanti.

ALFREDO DELLA SETA - Direttore Commerciale



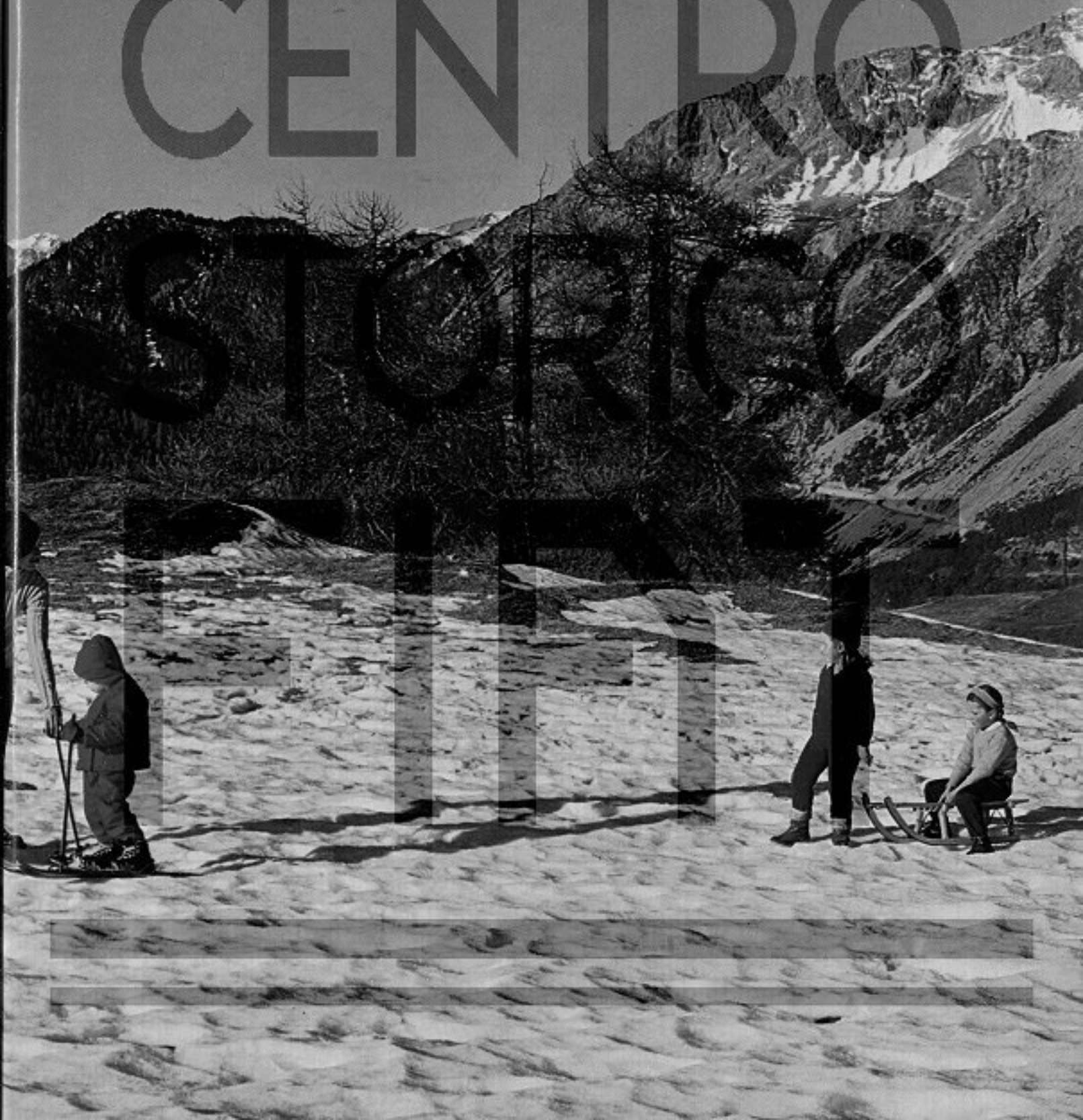


INTRO STORICO

CENTRO

STORICO

ITALIA







CENTRO

STORICO

MILLE CENTO HI-FI

Per iniziativa del « Lancia Hi. Fi. », ha avuto luogo il 12 e 13 settembre scorso, in Valle d'Aosta, il 4° Raduno degli iscritti a questo singolare sodalizio dei fedelissimi della Lancia. È stato, come per i precedenti convegni di Biella, Torino e Roma, un magnifico successo: oltre 1100 partecipanti, provenienti da ogni parte d'Italia e dall'estero; una riprova dell'attaccamento dimostrato dai Soci alla Fabbrica — cioè a una marca, a una bandiera, a un ideale — che ha felicemente coronato gli sforzi della Presidenza e del Segretariato del « Lancia Hi. Fi. » per tenere la manifestazione all'altezza di una tradizione che risale ormai al 1960.

Una manifestazione che così validamente contribuisce a rinsaldare l'amichevole vincolo di reciproca cordialità e simpatia tra la Fabbrica e i clienti che con fiera consapevolezza ostentano sulla calandra delle loro vetture lo scudetto glorioso del « Lancia Hi. Fi. ».

Sono state due giornate intense, gioiose. Molti soci si sono ritrovati — numerosissimi erano i « veterani » di questi convegni —, vecchie amicizie si sono rinnovate, altre ne sono nate. L'atmosfera ricca di fervore e, in più di un'occasione, di entusiasmo, la bellezza solenne dei sovrastanti ghiacciai del Monte Bianco, del Cervino, del Rosa, hanno fat-

to il resto, apportando alla manifestazione l'amalgama sovrano di calorosi rapporti umani.

Una rapida cronaca dell'avvenimento. Appuntamento sabato 12 settembre, in una splendida giornata di fine estate, ad Arnaz, con interessante visita ai moderni stabilimenti della Sirca-Davit Compagnia Generale Dolciaria e omaggio di prodotti della stessa a tutti i partecipanti. Poi, visita alle nuove Terme di Saint Vincent, cocktail e colazione nei saloni del Casinò.

Il col. Castaldi, rappresentante del Consiglio Regionale della Valle d'Aosta, ha dato il benvenuto ai parteci-



1) Il presidente del « Lancia Hi. Fi. », comm. Guido Alberto Rivetti e il vice-presidente della Lancia, Cavaliere del Lavoro dott. Ing. Carlo Pesenti.



2) Colazione per i « millecento » nel salone del Casinò di Saint Vincent. L'atmosfera è cordiale, da vecchi amici; non importa se ci si è incontrati per la prima volta, un punto d'intesa c'è sempre: « la mia Lancia... ».



AI PIEDI DEL MONTE BIANCO

panti, e successivamente il presidente della Lancia, dottor Massimo Spada, ha ringraziato i Soci Hi. Fi. per le dimostrazioni di saldo attaccamento alla Fabbrica, da essi costantemente dimostrato; il comm. Guido Alberto Rivetti, presidente del Club « Lancia Hi. Fi. », ha rivolto simpatiche parole di plauso per il continuo sviluppo del sodalizio, e con l'occasione ha consegnato al geom. Mario Pinto la tessera di 4000° socio, testimonianza del costante incremento numerico del Club.

Al termine dei discorsi, calorosamente applauditi, il noto presentatore Corrado ha simpaticamente intrattenuto i convenuti ed ha estratto

a sorte i premi che numerose fabbriche fornitrici della Lancia e i Commissionari Lancia avevano offerto per essere messi in palio tra i partecipanti. La sorte è stata particolarmente benigna con il sig. Carlo Impallomeni, di Firenze, che è risultato vincitore della vettura Fulvia offerta dai Commissionari italiani della Lancia.

Successivamente, il pomeriggio del sabato e tutta la giornata di domenica sono stati dedicati alle varie escursioni previste dal programma, in Valle d'Aosta, ai trafori alpini ed a Losanna. Mete preferite, la traversata in funivia da Courmayeur a

Chamonix (con le indimenticabili visioni del Dente del Gigante, della Mer de Glace, del complesso del Bianco); la salita in funivia da Cerwinia al Plateau Rosa e al Furggen; la visita ai famosi castelli della Val d'Aosta — Issogne, Fenis, eccetera — e alla interessante zona archeologica di Aosta. Altri Soci hanno invece preferito spingersi fino a Losanna, attraverso il Traforo del Monte Bianco, per visitarvi l'Esposizione Nazionale Svizzera.

E così la manifestazione si è conclusa, lasciando in tutti il più grato ricordo e la speranza di ritrovarsi ancor più numerosi alla quinta riunione del « Lancia Hi. Fi. ».



3) Con la consegna della tessera al geometra Mario Pinto, i Lancia Hi. Fi. sono quattromila. Il comm. Rivetti mentre appunta il distintivo all'occhiello del quattromillesimo socio.

4) Il simpatico presentatore della RAI-TV, Corrado, estrae i premi, offerti da fabbriche fornitrici della Lancia e dai concessionari Lancia, messi in palio fra i partecipanti al raduno « Hi. Fi. ».

5) L'arrivo del Lancia Hi. Fi. ad Arnaz, per la visita allo stabilimento della Compagnia Generale Dolciaria Sirca-Davit.



LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

ANIS... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE
PARTEN... 16 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.
FRANGER... 20 fr. ÉTRANGER... 40 fr.

14 Mars 1903. — N° 235.

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne... 1 fr. 50
La Page... 600 fr.
ENCARTAGE... 500 fr.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^e)



(Cliché: Agence Arbel)

133 KILOMÈTRES A L'HEURE ! CH. S. ROLLS, L'HOMME DU KILOMÈTRE EN 27 SECONDES

(D'après les résultats de la course de 1000 mètres)

ATHOS EVANGELISTI

PREI STO RIA DI UN RECORD



In sessantasei anni di storia ufficiale, la massima velocità terrestre è passata dai 63 chilometri all'ora della Jeantaud del conte di Chasseloup-Laubat ai 648,728 orari dell'Uccello Azzurro di Campbell.

Più di dieci volte tanto: da un punto di vista « tecnico », la progressione è soddisfacente e rispecchia con fedeltà l'evoluzione subita dall'automobile nell'arco di tempo che separa i due limiti. L'opinione dei più, del pubblico, sembra però essere differente, almeno a giudicare dal fatto che il record di Campbell non ha suscitato l'entusiasmo che in passato toccava ad imprese del genere. Par quasi che la corsa al titolo di più veloce sulla terra stia perdendo il suo magico fascino. Forse perché schiacciata, avvilita, dal confronto con avventure spaziali? O piuttosto perché, non più bel gesto né bella impresa — quasi la manifestazione di un'ansia antica e istintiva —, oggi è diventata soltanto, o soprattutto, una manifestazione d'efficienza industriale?

« In quanto tempo? » Di fronte a una distanza da percorrere, l'uomo si è sempre posto questa domanda, già prima, molto prima, che l'automobile facesse la sua comparsa. Al principio del secolo XVII Simon Stevin, un matematico olandese, cercò di imbrigliare la forza dei venti. Costruì un grande carro a vele sul quale trovavano posto venti persone; dicono le cronache che sulla sabbia battuta della spiaggia il carro di Stevin raggiunse i trenta chilometri all'ora.

Il veicolo mosso da una sorgente autonoma di energia nacque più tardi. Sulla metà del Seicento, a Pechino, il gesuita Padre Verbiest uomo di scienza ma anche tecnico di valore — non soltanto era astronomo di Corte ma anche sovrintendente alle imperiali fonderie di cannoni — costruì un veicolo spinto da una primitiva turbina a vapore. Venticinque anni più tardi, il fisico inglese Isaac Newton disegnò un carro che avrebbe dovuto muoversi sfruttando la spinta di reazione del vapore che usciva da un tubo posto sulla parte posteriore del veicolo; all'incirca lo stesso principio dei moderni aviogetti.

Secondo la storiografia ufficiale, il veicolo a motore ha però un altro padre: il francese Nicolas Joseph Cugnot, capitano d'artiglieria durante il regno di Luigi XV. Nel

Cinque anni di lavoro e tre miliardi di lire per il « Bluebird », la mobilitazione di un esercito di tecnici, per un lungo periodo l'appoggio e la collaborazione di oltre settanta industrie motoristiche britanniche: questo il prezzo del record mondiale di Donald Campbell. La velocità oggi costa cara, tanto cara che c'è chi si chiede se il gioco valga ancora la pena.

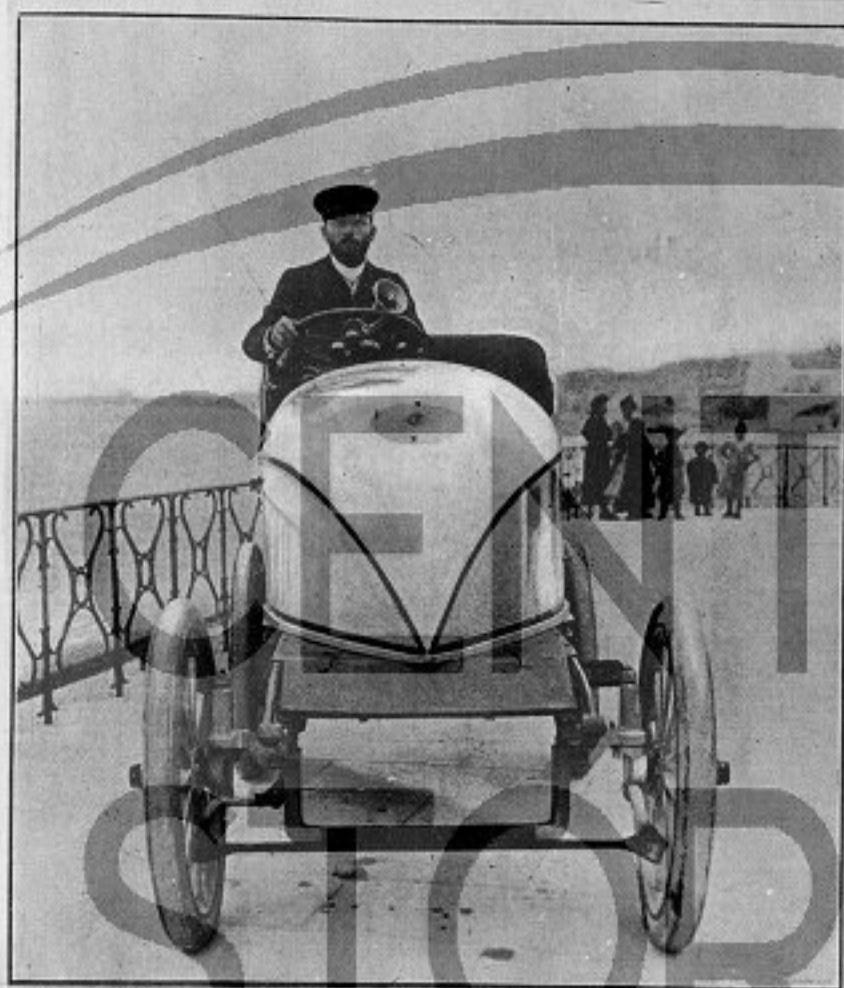
1770 Cugnot costruì un trattore per artiglieria a tre ruote, dotato di generatore di vapore con motore a due cilindri. Con quattro persone a bordo il veicolo compì un breve viaggio muovendosi a poco più di 4 chilometri all'ora. Un successo, tuttavia il destino di Cugnot e quello della sua macchina non furono dei più felici. Esiliato, il fin troppo geniale ufficiale poté ritornare a Parigi soltanto dopo la caduta di Luigi XVI. Il trattore finì dimenticato nei magazzini dell'Arsenale e lì rimase finché qualcuno pensò che gli toccasse un posto al Museo parigino delle Arti e dei Mestieri, dove si trova tuttora.

Erasmus Darwin, nonno di Charles Darwin; William Murdock, assistente di Watt; Richard Trevithick: gli epigoni del veicolo semovente sono tutti inglesi. Mentre il lavoro di Darwin fu soltanto teorico, Murdock progettò la prima « locomotiva » costruita in Gran Bretagna e per primo applicò il principio del vapore ad alta pressione. Con Trevithick siamo già all'Ottocento, al secolo in cui il vapore — per molto tempo considerato la migliore, anzi la sola risposta al problema di muoversi senza l'ausilio della forza animale o di altre forze naturali — dovrà cedere il passo al motore a scoppio e la vaporiera, confinata alla via ferrata, scomparirà dalle strade. Nel 1801 Trevithick sperimentò la sua costruzione: con otto passeggeri a bordo il veicolo raggiunse una velocità massima prossima ai 15 km/ora.

Dal vecchio al nuovo mondo, dall'omnibus di Trevithick alla mostruosa escavatrice di Oliver Evans — pesava 17 tonnellate, era lunga 9 metri — che trova posto nella storia del veicolo a motore soltanto per la sua capacità di muoversi in modo autonomo e per essere il primo veicolo semovente costruito in America. La patria del veicolo a vapore rimase però l'Inghilterra. Il carro di Julius Griffith (1821), che con tre tonnellate di carico viaggiava a 8 chilometri orari, si dimostrò mezzo di trasporto più economico del carro a cavalli. Walter Hancock (1833), forse il più geniale dei vaporieri, progettò una decina di veicoli e affrontò il problema della distribuzione dei pesi adottando la disposizione: vano passeggeri nella parte anteriore, caldaia nella parte posteriore e motore al centro. E poi Sir Goldworthy Gurney, Burstall e Hill, il dottor Church, Squire, William Summers e Nathaniel Ogle. Fra i non inglesi Luigi Pagani e Virginio Bordini.

Le velocità aumentarono, il « coach » di William James (1829) sfiorò i 25 chilometri all'ora, quasi i 40 (senza passeggeri) la diligenza di Summers e Ogle. Impaurito da ciò che stava accadendo sulle strade dell'isola, il governo britannico promulgò il « Locomotive Act » che imponeva il primo limite di velocità nella storia dell'automobile: 5 chilometri all'ora.

Verso la fine del secolo la massima velocità su strada toccava ancora ai veicoli a vapore. Prima con l'« Obeisante » (1873) — un omnibus con apparato motore a 4 cilindri, cambio a 3 velocità, differenziale, sospensione



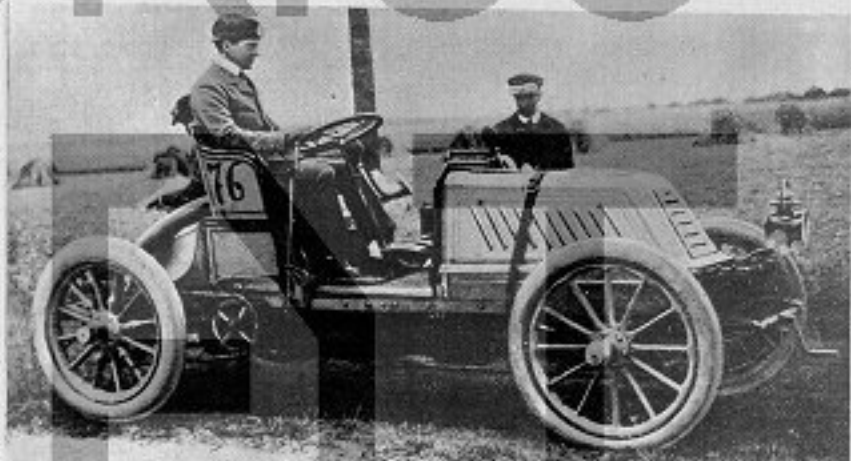
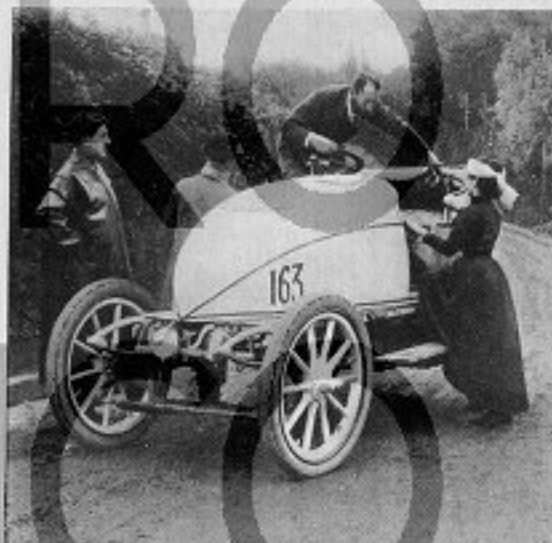
130 KIL. 805 A L'HEURE!

LÉON SERPOLLET, AU DÉPART DE LA COUPE HENRI DE ROTHSCHILD

1) Per la vettura a vapore di Serpollet un insolito terreno di caccia ai primati: la Promenade des Anglais a Nizza.

2) Anche in salita la « vaporiera » è la più veloce: i mille metri dell'arrampicata al Gaillon vengono percorsi in 36", ossia a cento chilometri all'ora.

3) « Un recordman miliardario », dice la didascalia: è il giovane W. K. Vanderbilt, il primo nome americano nella ancora breve lista dei più veloci del mondo. La vettura è una Mors: 4 cilindri, 9232 cmc, 122,478 km/h.



anteriore indipendente, ruote sterzanti su pivots — e poi con la « Rapide » del 1880, Amédée Bollée raggiunse velocità di punta di 40 e di 60 chilometri all'ora. De Dion e Bouton con il loro triciclo a vapore vinsero nel 1887 il concorso indetto dalla rivista « Le Velocipède ». Va detto che il triciclo di Albert de Dion era il solo concorrente, tuttavia la velocità fu notevole: 60 km/h, così almeno la testimonianza di un turista inglese che si prestò gentilmente a controllare il tempo di corsa con il suo orologio da tasca.

Barsanti e Matteucci (1856), Stefano Lenoir (1860), August Otto e Ernest Langer (1875): questi nomi rappresentano a grandi linee le tappe genealogiche del motore a scoppio. La macchina costruita da Lenoir (1862-63)

andò da Parigi a Joinville a neppure sei chilometri all'ora; una velocità modestissima, eppure le vaporiere erano già condannate. Nel 1884 Enrico Bernardi costruì un triciclo a benzina che durante la corsa Torino-Asti-Torino (1886), la prima gara automobilistica italiana, sfiorò i 60 orari.

Il motore endotermico non era il solo nemico del vapore; sul finire del secolo ebbe infatti grande fortuna l'automobile elettrica. Nel 1896, sulla pista di Rhode Island, una « elettrica » di costruzione americana, la Riker, corse a 43,5 chilometri all'ora. L'anno successivo la « triplete » elettrica di Darracq raggiunse i 61 orari. Poco più tardi la « Torpedo », anch'essa costruita negli Stati Uniti, fece segnare sul chilometro il tempo di 36", un record ufficioso; quasi i cento l'ora.

Il 18 dicembre 1898 i tre rivali si trovarono di fronte per decidere chi fosse il più veloce. Viene da chiedersi perché ricorrere ad un « triangolare » quando sarebbe bastato tenere conto dei risultati delle corse, una dozzina, disputate fino a quel momento. L'obiezione è facile: allora come oggi, erano le macchine più robuste, o quelle più fortunate a vincere le corse, quasi mai le più veloci.

Chasseloup-Laubat con la Jeantaud elettrica da 40 CV, due Bollée a vapore (tre ruote, 9 CV), un triciclo de Dion con motore a scoppio: questi gli attori. Teatro del meeting un tratto deserto di strada fra St. Germain e Constance, nei pressi del villaggio di Achères non lontano da Parigi.

Vinse la vettura elettrica e con 63,157 chilometri all'ora, Chasseloup-Laubat si conquistò il diritto di aprire la serie degli uomini più veloci del mondo. Un regno breve il suo, neppure trenta giorni. Il belga Jenatzy, che non aveva potuto partecipare alla « prima » a causa di un guasto alla sua « Jamais Contente », chiese una seconda prova. Le due elettriche si affrontarono sulla strada di Achères. Il belga ebbe la meglio e migliorò il record di oltre tre chilometri. Senza dubbio suggerita dall'intenzione di « penetrare » nell'aria, la forma della « Jamais Contente » era quella di un grosso sigaro; al centro l'angusto abitacolo dal quale Jenatzy sporgeva « dalla cintola in su ».

Per tutto il 1899 il record rimbalzò da Chasseloup a Jenatzy, e da questi a quello, finché il belga portò la « Jamais Contente » a superare largamente il muro dei cento all'ora; 105,904: un limite fantastico, lontano dalle possibilità di tutte le macchine del tempo. Il record di Jenatzy resistette tre anni, fino al giorno in cui Leon Serpollet presentò, al pubblico elegante che si assiepava ai bordi della Promenade des Anglais a Nizza, il suo « uovo di Pasqua », una vaporiera dal muso semi-ovoide che demolì il record di Jenatzy correndo il chilometro lanciato a quasi 121 km/h. In meno di tre anni la massima velocità su terra era quasi raddoppiata. Oltre a quello di Serpollet, nel 1902 altri tre records: Vanderbilt, Fournier, Augières, tutti e tre su Mors. Punta più alta i 124 orari superati da Augières.

Secondo alcune testimonianze, il 1903 si aprì con un record (quasi 133 km/h) che non venne riconosciuto, quello stabilito dall'On. Charles Stewart Rolls, nel parco di Clipstone, con una Mors. Il « Locomotive Act », ancora in vigore, costringeva gli sportivi britannici dell'automobile a comportarsi come congiurati. Le manifestazioni motoristiche venivano organizzate in segreto e disputate nelle grandi tenute di campagna, lontano dagli occhi della polizia. Il record continuò a salire; con Duray la Gobron-Brillié, una rivoluzionaria automobile con motore a pistoncini opposti funzionante ad alcool, arrivò a 134, poi a 136; Henry Ford con la sua « Arrow » volò a 147 all'ora sulla superficie gelata del Lago St. Clair, nel Michigan.

Gli americani scoprirono Daytona, una striscia di spiaggia larga 700 metri e lunga 25 chilometri; durante la bassa marea la sabbia offriva una superficie levigata e resistente come il cemento. Il miliardario con il pallino dell'automobile, W. Kiram Vanderbilt, inaugurò la pista naturale nel gennaio del '04, portando, con una Mercedes, il record mondiale a 148,510. Rigolly con la Gobron-Brillié scelse invece il lungomare di Nizza: 152,500, ancora un « muro » che cadeva; a Ostenda Rigolly fece meglio superando i 166. Prima che l'anno finisse ancora un balzo in su: 168,188 della Darracq di Baras.

Con una vettura della stessa marca, ma molto più po-

tente, Victor Hemery riuscì a portarsi al di sopra dei 176 orari. Dopo l'impresa di Hemery una lunga battuta d'arresto, quasi che la grossa Darracq, con i suoi ventidue litri e mezzo di cilindrata, rappresentasse il limite massimo di ciò che l'automobile poteva offrire in fatto di velocità. Dalla fine del 1905 al 1909, la caccia al primato, sospesa in Europa, proseguì in America, tuttavia, non sappiamo se a torto o a ragione, nessuno dei records d'oltre Atlantico venne riconosciuto. Uno di questi episodi vale però la pena di essere ricordato.

Nel gennaio del 1906 Fred Marriott, sulla spiaggia di Daytona, spinse la sua « Torpedo » a 205 chilometri all'ora. Costruita dai fratelli Stanley, la « Torpedo » viene ancora oggi portata ad esempio del massimo sviluppo raggiunto dall'automobile a vapore. Grazie alla compattezza del generatore e dell'apparato motore, la carrozzeria costruita in legno era molto più bassa e filante di quella delle vetture europee e il peso non raggiungeva i 900 chilogrammi. Gli Stanley prepararono un'altra vaporiera che avrebbe dovuto superare i trecento all'ora e mettere al sicuro il primato per molti anni a venire. Marriott tentò l'impresa nella primavera del 1907 ma un lieve avvallamento nella sabbia provocò la catastrofe. Il pilota se la cavò a buon mercato ma il volo della Stanley mise la parola fine alle avventure sportive dell'automobile a vapore.

Nel 1909, inaugurando la pista inglese di Brooklands, Hemery, alla guida di una « Blitzen Benz », migliorò il proprio primato portandolo a 202,500 km/h. Negli Stati Uniti il popolare Barney Oldfield andava da una fiera di paese all'altra esibendosi con una Benz identica a quella di Hemery; nel 1910 a Daytona, Oldfield riuscì, con 211 chilometri all'ora, ad inserire il proprio nome nell'elenco dei primatisti del mondo. Intanto i reggitori dello sport automobilistico internazionale fissarono nuove norme per il riconoscimento dei records, una di queste prescriveva che la velocità doveva essere calcolata su due tratti, andata e ritorno. Fu così che nel 1914 Hornsted (su Benz), che aveva rispettato il nuovo regolamento, si trovò a detenere il record mondiale con 199 km/h, cioè un limite inferiore a quello di Hemery stabilito su di un solo tratto.

Mentre l'Europa era in guerra, negli Stati Uniti Ralph de Palma con una Packard superò i 240 all'ora e Tommy Milton con una Duesenberg bimotore i 250, ma i due records non furono omologati.

A guerra finita l'inseguimento al primato riprende. Tutto però è diverso: lo spirito, gli uomini, le cose. Fino al 1914 le macchine più veloci del mondo erano state delle automobili da corsa i cui nomi parlavano alla fantasia della gente. D'ora in avanti saranno degli ordigni specialissimi, degli ibridi che chiedono ai motori da aeroplano la potenza che ancora manca all'automobile. Jenatzy, Serpollet, Fournier, Duray, Rigolly, de Caters, Barney Oldfield, Hemery erano arrivati al primato dopo essersi conquistata una popolarità nelle corse; erano già dei campioni, degli eroi del loro tempo.

A. E.

D'ora in avanti quella del recordman sarà una professione. Non che questo tolga valore alle loro imprese, ma Eldrige, Campbell, Sea-grave, Eyston e Cobb, non diventeranno mai degli eroi, dei personaggi del loro tempo; resteranno dei tecnici in camice bianco che preparano le loro imprese come uno scienziato prepara un'esperienza di laboratorio.

Feticci dell'epoca

NEI «MARCHÉS AUX PUCES» il tempo allo stato selvaggio

ERNESTO CABALLO

Nell'«Opera dei Mendicanti», nei libri di Dickens e di Hugo si avverte già l'atmosfera di questi «parchi nazionali» degli oggetti usati, deperiti.

Lo si può verificare frequentando Portobello Road e Caledonian Market a Londra, Saint Ouen e Clignacourt



a Parigi; oppure nel mercato torinese del Balôn, nel milanese «O' bei o' bei» in quelli romani di Porta Portese e Campô dei Fiori.

La «piazza franca» di Forcella, a Napoli, vanta la tradizione più antica: un commercio che dura da 25 secoli, dall'era greca e pitagorica.



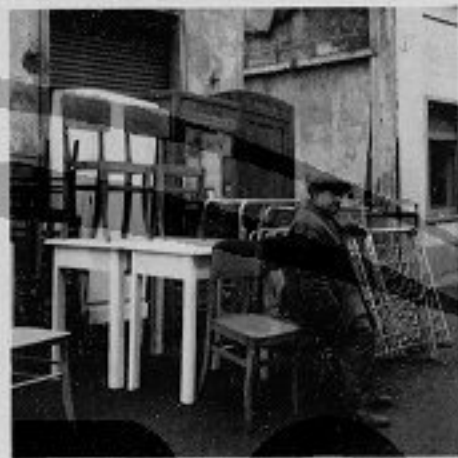
A Londra, a Portobello Road, c'è uno zingaro vestito nel più eteroclitico dei modi: avvolto in una pelliccia con una magiostrina alla Maurice Chevalier; l'incarnazione della coesistenza assurda dell'inverno e del solleone. Troneggia dal suo banco, ricco di rami battuti di ogni formato e stile; ci riporta a tempi piuttosto lontani che non sappiamo datare. Questa è l'impressione corrente se visitiamo un *marché aux puces* che è magazzino e repertorio di secoli alla rinfusa, o di un tempo allo stato selvaggio, il meno accessibile, ma anche il più ambito dai moderni, gente pianificata dagli orari e dai congegni della cibernetica.

Una signora ci ha detto che quello zingaro di Portobello Road discende diritto a noi dalla partitura di John Gay e Pepusch, gli autori della *Beggar's Opera* (Opera dei Mendicanti) rappresentata la prima volta a Londra il 28 gennaio del 1728. Quel sottobosco umano affiorava — a denunciare la sua frustrazione, i suoi diritti confiscati — da una corte dei miracoli, «abitata» da cose inutili, cadenti.

Era gente che rifiutava la lacrima come nobilitazione, e protestava negandosi una propria anagrafe; che si immergeva nel caos del suo mondo costituito da arredi e scenari anacronistici, ma ancor vivi, spesso, aggressivi. La «reificazione», questo assumere l'oggettività glaciale delle cose in mezzo alle cose, in una nuova e disumana solidarizzazione, non deve essere la scoperta dei sapienti d'oggi, primi fra tutti i filosofi. Tutt'al

più, nei nostri anni, sembra diventata epidemica. E più di una scenografia della *Beggar's Opera* ci ricorda certi scorci di Portobello Road, come di tanti altri *marchés aux puces* di Parigi, Roma, Torino e, vorremmo aggiungere, degli stessi cimiteri delle automobili. Ovviamente, nel testo dell'«Opera dei Mendicanti» c'è l'impegno di un'equivoca scomposizione e di un capovolgimento di significati che non passerebbe mai per la testa degli allegri allestitori di questi mercati.

Se si volesse poi risalire alle fonti dell'autentica bibliografia che in tanti secoli si è stilata su questi luoghi, si dovrebbero citare i commenti del protogiornalista Addison ai bandi reali e civici che regolavano simili empori: bandi gremiti di ordinanze, divieti, esortazioni e ammonimenti più velleitari che sancibili; tutto un possibilismo che si adegua alla natura stessa sfuggente



Erano i simboli di un sottobosco umano abitato da cose inutili, scadute, deperite in una corte dei miracoli.

Un sociologo potrebbe illustrare la «durata» di questi colossi di ferrivecchi stracci e croste di cuoio arte degradata.

Li frequentavano soggetti che denunciavano la loro frustrazione e i loro diritti confiscati rifiutando la lacrima come nobilitazione.

Questo ambiguo medioevo sembra adesso finalmente tramontato.



di questi mercati, che sono la confusione diventata mercuriale e che emanano intorno una grande aria commemorativa. E calzerebbe pure qualche citazione dalla *Bottega dell'antiquario* di Charles Dickens; come, per l'ambito francese, dalla vittorughiana *Nostra Signora di Parigi* con la descrizione di luoghi dove avviene la catastrofe della materia, dove tutto si stempera nell'indistinto (o, forse, è l'ultimo tentativo di rabberciare un universo che crolla).

Ad ogni modo, il senso dell'ordine e del disordine convivono nella storia; e nella nostra società, sempre più organizzata e sempre più irriverente, non tramonta l'interesse per i *markés aux puces*; anzi, qualcuno li considera alla stregua di parchi nazionali delle masse e delle bagattelle; ed è il riconoscimento di una

Scendendo lungo Portobello Road si va a una festa. Il mercato è aperto soltanto il sabato dalle 10 alle 17,30; i titolari delle bancarelle hanno altri negozi in differenti quartieri di Londra. Ma il sabato è la loro giornata di gala. Ai margini della via, ciuffi di verdure occhieggiano fra la paccottiglia, i ferrivecchi, i mobili d'epoca e i mobili rifatti, perché a Portobello sono ammessi anche i fruttivendoli: ed è un accostamento che accresce la carica di eterogeneità tipica di mercati siffatti.

C'è abbondanza di rami, di peltri; gli argentieri hanno una franchezza che ci fa trascolare, vigili come siamo, di proposito, a cogliere la minima aria truffarda. Se il loro articolo è placcato, lo dichiarano espliciti: l'argento è puntualmente segnato al mille, con un mar-



loro funzione che non si esaurisce con il semplice atto della compravendita. Su quei banchi si possono trovare i feticci di altre epoche, residui di forme e strumenti che abbiamo troppo presto e sconsideratamente abbandonato. Una tale archeologia suburbanista e domestica certe volte ci serve a vivere, oppure a vincere il disgusto di vivere. Per i patiti del ramo, risultano essere dei paradisi terrestri, la dimostrazione flagrante che l'uomo è più primitivo di quanto certe cricche sostengano, e che la provvisorietà è il suo connotato più riconoscibile. Questi *bric-à-brac* ci offrono in liquidazione tutto il passato: il sacro, il solenne, l'ignobile, disponibile a tutti i nostri desideri. Frequentarli è forse un modo di scegliere la ragione dei padri, di rendere omaggio alla loro pazienza di esistere, alle lente macchine della loro pena.

chio recante a lato un leone sovente con la data di fabbricazione.

È uno dei rari posti in Inghilterra in cui la gente, venditori e clienti, assume qualche volta atteggiamenti melodrammatici, quasi un birignao, e dove si richiedono, almeno in una certa misura, più i gesti che i fatti. Visitandolo si può ripassare certa storia inglese sociale e letteraria. Ai lati di Portobello Road si allineano le botteghe interne delle vecchie case; risulta evidente la mistificazione degli oggetti delle vetrine, nei confronti del mercato dove tutto si consuma all'aperto: entusiasmi, diffidenze e quell'istinto di avventura e di scoperta che poi si rivela un azzardo inaccessibile.

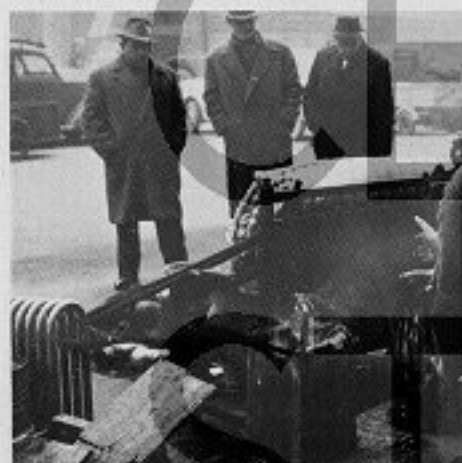
Sui clienti stranieri si fanno molte osservazioni di costume: si dice che i turisti italiani siano i più sensibili alle suggestioni delle anticaglie in vendita; gli

americani, i più disincantati, ma ciò non impedisce che acquistino un coacervo di oggetti senza discriminazione — sembrerebbe a peso —. Intanto l'uomo del banco osserva: « Chi viene a Portobello impara a invecchiare bene », forse alludendo al miracolo di sopravvivenza di quelle cose decrepite, un miracolo che i mercanti sanno coltivare come una pianta in serra.

Seguiamo ad andare verso questo nostro medioevo privato visitando la piazza del Caledonian Market, nell'omonimo quartiere, ai margini del porto di Londra; è ancora un mercato ebdomadario (il venerdì, dalle 9 alle 13); negli altri giorni ci si dedica alla pazzia del lavoro o all'inerzia del riposo comandato. A Caledonian Market si disseziona, si dissocia il tempo. Uno può chiedere: « Che secolo è fuori di questa piazza? »; ed è lecito anche rispondere: « È il VII secolo dopo John

Rue Mouffettard — oltre la Sorbona e il Pantheon —, oggi in disarmo; quelli di Saint Ouen e di Clignancourt, nei « faubourgs », con mille botteghe e cinque fiere *en plein air*, tra le quali il Marché Biron, dove però hanno succursali i famosi antiquari di Boulevard Magenta e di Quai Voltaire. Non si imboschi fra i tralicci del Village Suisse, presso la Torre Eiffel.

A questo punto la cosiddetta terza cultura, la sociologia, che vuol essere l'ago della bilancia fra umanisti e tecnocrati, dovrebbe illustrarci la « durata » di questi colossi di ferrivecchi stracci carta da macero e arte degradata; c'è, insopprimibile, il richiamo della stupenda superfluità delle cose inutili, deperite che ci galvanizza. Oppure l'uomo moderno, tra i fondali di vetro e cemento che l'hanno catturato, vuole queste



Sono luoghi dove si attua la catastrofe della materia dove tutto si stempera nell'indistinto; o, forse, è l'ultimo tentativo di rabberciare un universo che crolla.

Per i patiti, i « marchés aux puces » risultano essere dei paradisi terrestri, la dimostrazione flagrante che l'uomo è più primitivo di quanto crediamo, e che la provvisorietà è il suo connotato più riconoscibile. Una tale archeologia suburbanista e domestica può aiutarci a vivere.

Ford » senza peraltro turbare il rondò che i Plantageneti, i Tudor, gli Stuart fanno intorno alle bancarelle. (Agli orli della piazza non ci sono siepi di verdura come a Portobello Road, ma stoffe di Manchester o... biellesi.) Fra le attrattive del Caledonian Market ci sono i fondi — inesauribili — delle decorazioni: c'è da trovarsi blindati di stelle al merito, di patacche da commende, di collari e gran tosoni che vi pesano come gioielli, coccarde iridate, galloni, greche, alamari, talché il versetto ammonitore dell'*Ecclesiaste* sulla vanità e sull'esibizionismo riceve la più drastica delle smentite.

Se uno aspetta messaggi che contengano più futuro che passato eviti questo e tutti gli altri *marchés aux puces*, che sono la vera terra del rimorso; ci schiantano sotto la forza terribile della ripetizione degli oggetti, delle loro forme. Eviti a Parigi il mercato di

brecce polverose aperte, non dico verso la tradizione, ma verso il sentimento della tradizione. Essere del tutto nuovi, a faccia a faccia con il domani, è davvero un'impossibilità.

Certi frammenti, anche i più umili e inconsistenti di ieri, diventano i nostri *totem*. Così, non poche case d'oggi sembrano delle tombe egizie con le batterie rituali e ingombranti di oggetti *démodés*. Di nascosto molti di noi si allestiscono il salotto di Nonna Speranza. Si accetta la regressione, magari a cavernicolo. Come il turismo, la pratica antiquaria, seppure soltanto esercitata nei *marchés aux puces*, può significare l'esigenza di un ritorno: sia alla natura, sia alla lezione e alla esperienza dei padri. È il linguaggio perentorio della ancestralità, e non occorre Freud a spiegarlo.

Una volta questi mercati avevano una funzione utilita-

I « marchés aux puces » d'oggi hanno una loro scenografia circense, possono sembrare facili allegorie per un'insegna come questa « La fine del mondo è già accaduta ».

Il senso dell'ordine e del caos convivono qui come nelle pagine della storia; questi bric-à-brac ci offrono in liquidazione tutto il passato: l'eroico, il solenne, l'ignobile disponibili a ogni nostro desiderio; e ci schiantano sotto la forza terribile della ripetizione degli oggetti, delle loro forme.



tino » Francesco Tamagno con quell'« Esultate » dell'Otello che batteva come una grandinata sui cristalli della cupola del « Regio ». Le loro mogli patteggiano il manichino di vimini appartenuto, chissà, alla sartina della canzone « Ciribiribiri ». I giovani scovano volanti arcaici di vetture d'epoca, borchiate, smaltate, che somigliano ad aureole grigie di santi.

Gli squallori della mostra del rigattiere resistono alla novità livellatrice di questi anni: si notano gli allineamenti di scarpe scalagnate, di vestiti consunti, « montati » a spaventacchi; ma possono anche sembrare facili allegorie per un'insegna come la seguente: « La fine del mondo è già accaduta ». I mercati dei poveri d'una volta hanno oggi un loro clima circense, con un copione ben congegnato.

La gente li frequenta per esorcizzare certa patologia odierna, certa nevrosi collettiva; ma vuole visitarli in compagnia, sentirsi sicura perché ha l'impressione di attraversare una necropoli. Intanto, ripete a se stessa che solo il passato dice la verità.

Sono empori che si rinnovano, segno della loro vitalità: si vedano quelli nei pressi del porto di Genova, di Livorno; vi approdano, come aeroliti, frammenti, schegge del pianeta americano più avanzato di noi nella creazione dei nuovi bisogni e di nuovi strumenti per soddisfarli. Il tempo sulle rive dell'Hudson corre più in fretta che in Europa; certe antichità e scarti di quei mercati diventano prototipi di stili e funzioni non ancora conosciuti dalle nostre parti.

Andiamo allora a parare decisamente nell'antico — meglio che a Porta Portese ed a Campo dei Fiori, di Roma — nella napoletana Forcella, il mercato franco che risale a venticinque secoli fa, all'era greca e pitagorica. Fu successivamente confederata con i romani, mantenendo sotto i Cesari i privilegi dell'antica libertà; essendo quartiere imperiale restò immune da tasse e dogane. Scrive Mercedes Jovene che « il gusto del commercio viene ai moderni forcellesi dal ricordo dei contatti atavici che i loro antenati ebbero con gli egizi e fenici. E per di più, nella loro lesta contabilità, sono i degni eredi della grande scuola di Pitagora che a Forcella apriva agli addetti le sue porte di bronzo ».

Sulle mostre si accumulano relitti dell'epoca borbonica, stemmi di baronie, polene di vascelli ammiragli; accanto ci sono divise mimetiche di guerra, elmetti di *marines* americani, di soldati tedeschi. Ai nostri pronipoti potrebbe accadere di trovare a Forcella decine di ogive di testate nucleari, deposte alla rinfusa, relegate ormai nel catalogo delle armerie da melodramma. E. C.



ria, provvidenziale: erano le fiere dell'usato; ancor fino a dieci anni fa avevamo visto al Balón torinese (detto pure Strass-börg, cioè borgo degli stracci) intere famiglie di immigrati rifornirsi da capo a piedi di indumenti, procurarsi gli arredi domestici, la bicicletta. Ora quei « beni » di consumo ridotti all'estenuazione sono raramente richiesti: segno che le cose sono cambiate in meglio.

Nel quartiere di Porta Palazzo, al posto degli *slums* protuberano i grattacieli, ma il Balón continua a prosperare: arrivano i tornitori, i fresatori della Fiat, della Lancia e cercano i marchi da radiatore della Chiribiri, della Temperino, della Ceirano, dell'Itala, vogliono comprare l'araldica della preistorica civiltà dell'automobile subalpina; altri richiedono i dischi incrinati del « pala-

LO SPORT DEI CLIENTI



È continuata, nei mesi estivi e autunnali, l'intensa attività sui campi di gara dei clienti sportivi della Lancia, che hanno brillantemente allungato la già lunghissima serie di affermazioni in Italia e all'estero, confermando l'alto livello qualitativo delle vetture Lancia di normale produzione anche nell'esasperato impiego che le corse di velocità impongono.

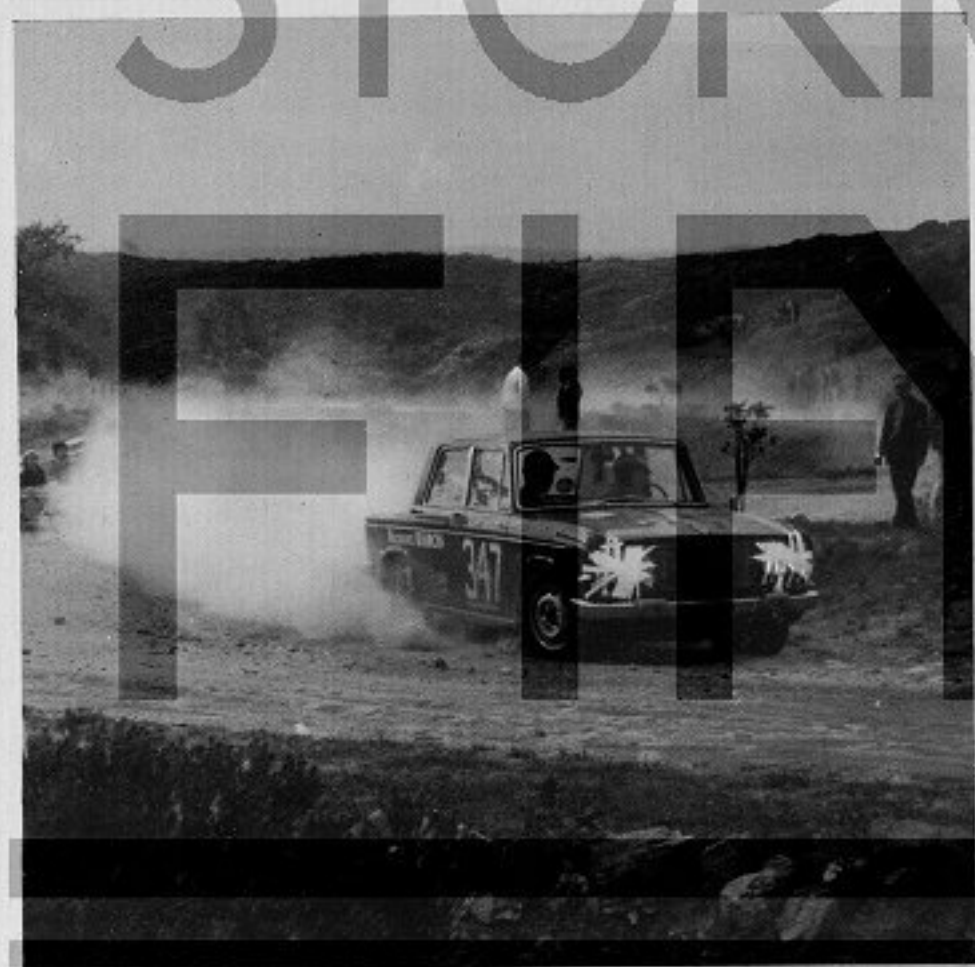
Non passa domenica senza che giunga notizia di qualche vittoria di questi nostri bravi, appassionati e disinteressati collaboratori, per i quali lo sport non rappresenta altro che un'espressione di vitalità, l'esaltazione di virtù umane tra le più nobili. E se è doveroso il riconoscimento nei riguardi dei piloti-gentlemen e della loro pura passione, per la Lancia è anche importante e utile e positivo il bilancio che da questa attività si ricava in indicazioni tecniche e in valore propagandistico.

Un primo consuntivo della stagione agonistica 1964 dei clienti sportivi della Lancia offre queste cifre molto significative: 23 vittorie assolute; 79 vittorie di classe; 4 secondi posti assoluti; 51 secondi posti di classe.

Tra le più importanti affermazioni ricordiamo: la vittoria nel campionato europeo di Turismo, classe 2000 cmc, di Marco Crosina con la Flavia 1800; il titolo di campione assoluto femminile di Francia conquistato dalla brava Claudine Bouchet, sempre con la Flavia 1800; il campionato italiano classe 3000 Turismo di Luciano Massoni su Flaminia 2800, quelli nella classe 2000 Turismo di Piero Corbellini (Flavia 1800) e nella classe 1150 Gran Turismo di Giovanni Marini (Appia S-Z) (naturalmente tutti salvo omologazione).

Inoltre ci piace citare il primo posto di Cella-Crosina su Flavia Zagato (classe 2000) nella sei ore internazionale di Brands Hatch (Inghilterra), la vittoria assoluta del francese René Trautmann su Flavia coupé nell'11° Rallye de Lorraine; le affermazioni di Crosina e Zandvoort, di Facetti al Nürburgring, di José Bianchi nel Gran Premio Internacional de Turismo in Argentina.

La Lancia premierà questi suoi affezionati clienti nel corso della tradizionale cerimonia che si terrà nel prossimo mese di gennaio.



VIII. G.P. Internacional de Turismo d'Argentina.

Seconda tappa:

un passaggio « impegnato » della Fulvia di José M. Bianchi.

Terza tappa:

un passaggio « acrobatico » di Leo Cella su Flavia coupé.



Si corre sul Mugello.
La Flavia coupé di Piero Corbellini,
campione italiano
nella classe 2000 turismo.



Due immagini del Rallye di Lorraine.
La Flavia coupé
di Claudine Bouchet,
a cui è andata la Coppa delle Dame,
e la Flavia sport
del vincitore assoluto René Trautmann.



Pagina di fronte

Nel calendario del campionato europeo vetture da turismo anche la « 6 ore internazionale » del Nürburgring.

Due momenti della gara: la Flaminia coupé di Carlo Facetti e le Flavia sport di Leo Cella e Marco Crosina.

Al « Zandvoort Trophy », gara valida per il campionato europeo vetture da turismo, Marco Crosina su Flavia sport primo nella classe 2000 e secondo nella classifica assoluta. Crosina è campione europeo della categoria Turismo.



Sul circuito inglese di Brands Hatch, dove si è appena conclusa la « 6 ore internazionale », piloti, dirigenti e accompagnatori della squadra « HF ». La Flavia sport di Cella-Crosina si è classificata prima fra le « due litri » e quinta assoluta.



VII. Coppa Città di Asiago. Luciano Massoni, « tricolore » nella classe 3000, alla guida della Flaminia coupé che lo ha portato alla vittoria assoluta nella categoria Turismo.



Ancora la Coppa Asiago. Il campione italiano Giovanni Marini, primo fra le « 1150 GT », con l'Appia sport.

LO SPORT  DEI CLIENTI

Come potrei ricordare a voi tutti lettori Piero Frescobaldi? So che nessuno di voi, nessuno di quanti lo hanno conosciuto, potrà mai dimenticarlo, eppure vorrei che ancora una volta, onorando la sua memoria, insieme rievocassimo la sua leale, simpatica figura, il suo cordiale sorriso, i suoi modi affabili, e proprio su queste pagine, che qualche volta hanno parlato dei suoi numerosi successi, e proprio con voi della Lancia alla quale egli era legato non solo da impegni sportivi ma anche da vincoli di affetto e di simpatia.

Ricorderete un articolo che egli stesso scrisse, proprio su questa rivista, poco più di un anno fa sulla Flavia.

Ne elogiava le possibilità non solo in campo sportivo ma anche da cliente che la aveva sperimentata, accuratamente provata, amata. Ricordo che l'articolo cominciava più o meno così: « Il primo giorno che vidi la Flavia pensai che era una brutta macchina ». Piero era infatti un prudente. Voleva provare, vedere, sapere prima di esprimere pareri e di decidere; non era soggetto agli entusiasmi troppo facili ed anche per questo lato del suo carattere, tanto raro in un giovane, quando giungeva a darvi la sua amicizia ve la dava completa, sicura, incondizionata.

Era un « prudente » anche nelle competizioni: se ben s'intende il significato che questa parola può avere nelle corse. Il termine « prudente » può sembrare infatti inopportuno parlando di competizioni eppure riferendoci a Piero è possibile usare questo attributo, perché egli era talmente sicuro sul proprio mezzo, talmente meticoloso nella preparazione di una gara, talmente preciso nella guida, che pur essendo fra i piloti italiani uno dei più veloci e affermati si poteva dire di lui che ben poco rischiava. Quando Piero saliva in macchina per un suo turno di gara, noi ai boxes eravamo tranquilli, sapevamo che lui guidava con la testa.

Eppure una triste fatalità ha scelto proprio lui in un modo così crudele, repentino e incredibile che ripensando più volte a quei terribili momenti ancora mi sembra che non sia vero.

Piero era senza dubbio uno sportivo nel senso più completo della parola: non solo amava le corse (aveva cominciato giovanissimo a correre con le motociclette) ma era così corretto, cavalleresco e leale che era benvenuto non soltanto dai suoi compagni di squadra, dai meccanici, da tutti noi, ma dagli stessi suoi avversari. Gli stranieri che via via incontravamo girando l'Europa si sentivano attratti verso Piero da una forte simpatia e da quella irresistibile favella fiorentina che ne rendeva ancora più piacevole la compagnia. Per contro, dietro quel sorriso aperto si celava un carattere serio e deciso; egli dirigeva infatti con ingegno e capacità un'azienda vinicola di proprietà della famiglia, che ingrandiva con interessanti iniziative e sempre nuove esperienze.

Ma c'era qualche cosa di più di tutto questo in lui, ed è quello che certamente anche voi, quelli di voi che lo hanno avvicinato, ricorderanno e conserveranno indelebile nel cuore: il grande calore umano che Piero sapeva trasmettere a tutti, a noi coetanei come alle persone più anziane, ai suoi dipendenti e a coloro verso i quali era legato da rispetto e deferenza.

Tra molti anni sentiremo ancora questo calore di amicizia e ricorderemo sempre Piero per queste sue doti, come se fosse rimasto sempre vicino a noi.

C. F.



IL NOSTRO PIERO FRESCOBALDI



1) Lo stand allestito dalla Filiale Lancia di Bari in occasione della 28ª Fiera del Levante: nei modernissimi autoveicoli industriali, preziosi strumenti per lo sviluppo economico del Mezzogiorno.

2) Cairo. Costruito per la municipalità della capitale egiziana, questo elegante autobus, lungo 12 metri, è realizzato su gruppi meccanici Lancia.

3) Al Salone dell'Arredamento, a Monaco di Baviera, le vetture Lancia presentate dalla « Auto-König » concessionaria di Monaco. Arredamento, cioè eleganza e funzionalità di linee: un motivo validissimo per la presenza delle vetture Lancia.

4) Una nota gentile. Il dottor Alfredo Della Seta, direttore commerciale della Lancia, accompagna all'altare la figlia Nicoletta che si è unita in matrimonio, il 19 settembre scorso, con il signor Stefano Gavazzi.

5) Compiacimento di un sovrano per il coupé Flavia. Durante l'inaugurazione del « Motor Show » di Oslo, Re Olav V di Norvegia sosta a lungo allo stand Lancia. Lo accompagna Mr. Odd Groenland della C. Paaske, concessionaria a Oslo.

NEL LANCIA MONDO





6, 7) Due immagini del II Salone Internazionale dell'Aeronautica a Torino. Nello stand Lancia una intera flotta di autoveicoli realizzati in vista delle numerose e particolari necessità degli aeroporti. Fra questi autoveicoli una autogrue, fornita di una gigantesca pinza che può sollevare con facilità la carlinga degli aerei, della portata di 11 tonnellate - uno spazzaneve capace di sgombrare a tempo di record le piste di volo dal ghiaccio e dalla neve - un trattore semirimorchio per fuori strada della portata di 5000 chilogrammi e della potenza di rimorchio di venti tonnellate. Nella foto a destra il Cavaliere del Lavoro dott. ing. Carlo Pesenti, vice presidente della Lancia, illustra al Ministro della Difesa Giulio Andreotti gli autoveicoli che rappresentano il frutto di una specializzazione per ora unica.

8) 51° Salone dell'automobile di Parigi. Accompagnato dal dott. Della Seta (a sinistra) e da M. Frédéric Sannet, concessionario Lancia per la Francia, il « premier » francese, M. Pompidou, visita lo stand Lancia.

9) Il primo gemellaggio fra ESA Clubs. La SIRCA, concessionaria Lancia di Milano, e la CARPI, concessionaria Lancia per Carpi, hanno felicemente patrocinato il gemellaggio fra gli ESA Clubs delle rispettive città. Gli ESA Clubs, che rappresentano l'estensione ai proprietari di autoveicoli industriali Lancia di quel glorioso spirito di marca che lega da tanti anni i proprietari di vetture Lancia, offrono ai loro associati una pre-



10



11



13



12

14

ziosa assistenza nell'espletamento di pratiche burocratiche, nell'ottenimento di particolari favorevoli condizioni assicurative, ecc. Nella foto i partecipanti riuniti nella bella piazza di Carpi.

10) Fiera di Tripoli. Il Regno di Libia è uno dei mercati più favorevoli per la Lancia non soltanto per le autovetture ma anche per gli autoveicoli industriali e in modo particolare per gli autobus.

11) Un M 113, un mezzo anfibio destinato al trasporto delle truppe, mentre esegue una prova durante la cerimonia della consegna dei primi esemplari. Questi autoveicoli speciali, costruiti su licenza della americana F.M.C., sono il frutto della collaborazione fra Oto Melara, Fiat e Lancia.

12) Nel quadro di una campagna contro i rumori, organizzata a Torino, sfilata di autovetture per le vie del centro. In testa al corteo un gruppo di Lancia: è comprensibile che vetture famose in tutto il mondo per la loro silenziosità, siano al primo posto nella battaglia contro i rumori.

13) Al secondo salone d'autunno, il « Motor Show » di Londra, Gastone Guidotti Ambasciatore d'Italia in Gran Bretagna sosta presso le vetture Lancia.

14) Fiera di Barcellona. Alla « vernice », l'ingegner Oscar Ravà, della concessionaria Lancia per la Spagna, illustra al sottosegretario di stato Messeri, le vetture Lancia esposte alla massima manifestazione fieristica spagnola.

NEL MONDO



di FERRUCCIO BERNABÒ

CARRERA 53 E MILLE MIGLIA 54 DUE GEMME DELLE LANCIA SPORT

I grandi successi della «B 20» rievocati nel capitolo precedente, l'ondata di simpatia che anche nel mondo sportivo stavano suscitando le vittorie ininterrotte di questo magnifico modello da gran turismo della Lancia, costituirono il potente e forse decisivo stimolo per i responsabili della Lancia — cominciando dall'allora direttore generale ing. Gianni Lancia e dal direttore tecnico comm. Vittorio Jano, sorretti dallo schietto entusiasmo dei loro collaboratori — per affrontare a fondo i problemi tecnici delle costruzioni sportive, con conseguente partecipazione diretta della Casa alle competizioni.

Così, mentre la «B 20» in versione speciale con motore sovralimentato da compressore Roots (150 CV a 5800 giri) prendeva parte, nel novembre del 1952, alla Carrera Panamericana-Mexico piazzandosi al quarto posto assoluto con Umberto Maglioli, e nell'occasione esordiva la appena costituita Scuderia Lancia che aveva per marchio l'elefantino al galoppo, l'Ufficio Progetti proseguiva gli studi (iniziati nel febbraio di quell'anno) di una macchina di categoria sport, rifacendosi ovviamente alle positive esperienze sportive della «B 20».



1) Carrera '53:
prima della partenza
le ultime istruzioni di Attilio Pasquarelli,
direttore sportivo della Scuderia Lancia,
a Juan Manuel Fangio.
Sei delle otto tappe della Carrera
andarono alla «D 24»
e il vincitore assoluto, Fangio,
coprì i tremila chilometri di gara
alla fantastica media di 169,320 km/h.

Il nuovo modello — contrassegnato dalla sigla «D 20» — veniva infatti impostato ancora con un motore a 6 cilindri a V di 60°, ma con distribuzione a doppio albero in testa e cilindrata di circa 3 litri (esattamente 2962,5 cmc) con diametro e corsa di 86 x 85. La testa aveva camere emisferiche con valvole disposte a V, comandate direttamente da quattro alberi in testa, e registrabili sui rispettivi piattelli mediante dispositivo brevettato.

Altre caratteristiche di questo sei cilindri — il primo al mondo per impieghi esclusivamente sportivi — erano: rapporto di compressione 9,2 a 1; alimentazione con tre carburatori doppio corpo invertiti Weber 42 DC F4 e pompa meccanica con due pompe elettriche di riserva; doppia accensione con due distributori calettati orizzontalmente all'uscita di due alberi a cammes; lubrificazione a coppa asciutta con doppia pompa di ricupero e pompa di mandata (sul circuito era inserito un radiatore dell'olio). La potenza erogata da questo motore era, nella prima edizione, di 217 CV a 6500 giri, cioè 73,5 CV per litro di cilindrata.

La trasmissione del motore, anteriore, al gruppo propulsore posteriore, avveniva per mezzo di due alberi tubolari tronco-conici con tre giunti elastici a settori e con il supporto centrale annegato in un manicotto di gomma fissato al telaio tubolare. In blocco con il propulsore erano la frizione a doppio disco e il cambio a 4 rapporti (i tre superiori sincronizzati); il differenziale a quattro satelliti conici incorporava un dispositivo autofrenante per impedire libertà di rotazione relativa dei semiassi. Questi ultimi avevano i giunti cardanici interni montati su pattini scorrevoli. Ancora in blocco con il gruppo propulsore erano i freni a tamburo (identica soluzione già adottata sull'Aprilia e sull'Aurelia), collegati alle ruote con semialberi; anche i freni anteriori erano sistemati nella parte centrale del telaio, e a loro volta dotati esternamente di giunti omocinetici tipo Rzeppa, ed internamente di giunti cardanici scorrevoli.

Il telaio tubolare aveva passo di metri 2,60. La sospensione anteriore a ruote indipendenti comportava un parallelogramma trasversale registrabile in lunghezza per fissare opportunamente, e secondo le circostanze suggerite dal tipo di circuito, il valore dell'angolo di incidenza longitudinale dei fusi a snodo; inferiormente, sul braccio di forza, sopportante anche l'asse della

2) 1954:
una felice stagione sportiva per la Lancia.
Ai successi di Taruffi con la « D 24 »
al Giro di Sicilia e alla Targa Florio,
Alberto Ascari
aggiunge la più ambita delle vittorie:
quella nella Mille Miglia.



ruota, era sistemato l'attacco inferiore dell'ammortizzatore idraulico telescopico, mentre sui centri di rotazione dei bracci inferiori era calettata la barra stabilizzatrice. L'organo di molleggio era costituito da una balestra trasversale ancorata in centro sul telaio, e collegata ai fusi delle ruote per mezzo di articolazioni.

Posteriormente, la soluzione adottata era un assale tubolare tipo De Dion, con guida verticale sul coperchio del propulsore per sopportare le reazioni trasversali. Anche qui l'organo elastico era una molla a balestra trasversale fissata in centro telaio e articolata alle estremità. Il parallelogramma longitudinale di spinta era formato da due bracci (di cui il superiore più corto) collegati al telaio per mezzo di boccole elastiche. La « D 20 » aveva una carrozzeria berlina aerodinamica, secondo la tendenza allora in auge per le vetture sport. La sua velocità massima era di circa 250 chilometri orari. L'esordio della vettura avvenne nel maggio del 1953 alla Mille Miglia, con una squadra formata da Taruffi, Bonetto, Biondetti e Maglioli. Le nuove Lancia sport si apprestavano a portare una nota di grande interesse nelle competizioni automobilistiche, ma inizialmente dovevano pagare l'inevitabile prezzo del noviziato: il solo Bonetto riusciva a portare a termine la corsa bresciana, classificandosi comunque assai bene (terzo assoluto).

Nuovo collaudo in giugno nella 24 Ore di Le Mans, e ritiro delle quattro macchine partecipanti; ma successivamente il compianto Felice Bonetto, al volante di una vettura con nuova carrozzeria spider trionfava nel Gran Premio Monza prima, al circuito di Lisbona e nella Bologna-Raticosa poi; Umberto Maglioli vinceva la Targa Florio e la Palermo-Montepellegrino, Clemente Biondetti la Coppa della Consuma, Eugenio Castellotti la Catania-Etna e la Pontedecimo-Giovi.

Intanto, l'Ufficio Progetti (diretto dal comm. Vittorio

Jano, con la valida collaborazione di Ettore Zaccone Mina per i motori, Luigi Bosco per gli organi di trasmissione, Francesco Falco per i telai e organi vari, Giuseppe Gillio per i collaudi su strada) realizzava una nuova macchina: la « D 24 ». Il motore era stato portato a 3284 cmc (diametro e corsa mm 88 x 90), con un sensibile incremento di potenza: 265 CV a 6500 giri.

Altre innovazioni erano l'albero a gomiti contrappesato bancata per bancata; il passo accorciato a m 2,40; il gruppo del cambio spostato di sbalzo dietro l'assale per aumentare il peso aderente sulle ruote motrici; l'albero di trasmissione in un solo pezzo con due giunti di estremità. Inoltre la sospensione posteriore, anziché con balestra trasversale, era realizzata con due semibalestre longitudinali, incastrate davanti sul telaio, mentre le estremità libere posteriori erano fissate sull'assale per mezzo di boccole elastiche. La « D 24 » pesava a vuoto kg 860, e a pieno carico (con pilota a bordo) kg 1050 circa. Raggiungeva la velocità massima di 265 km/ora.

L'ing. Gianni Lancia decise in quello stesso 1953 la partecipazione in forze alla grandiosa corsa di velocità a tappe Carrera Panamericana, con quattro macchine affidate a J. Manuel Fangio, Felice Bonetto, Piero Taruffi ed Eugenio Castellotti. E fu il trionfo. Delle otto tappe, di complessivi 3000 chilometri, i piloti delle « D 24 » ne vinsero sei, e la classifica finale vide al primo posto assoluto Fangio a 170 km di media oraria, al secondo Taruffi, al terzo Castellotti. Della Carrera è riprodotto nell'ultima pagina di copertina di questo fascicolo il manifesto che ne celebrò la vittoria, purtroppo velata dalla mestizia per la sciagura in cui perdette la vita il generoso Felice Bonetto.

Era stato un grosso sforzo, che aveva avuto da parte di tutti — dirigenti, tecnici, piloti, meccanici — la col-



3) Le durissime strade alpine rappresentano la più valida testimonianza delle molte qualità della Lancia « sport ». Una immagine della Aosta-Gran San Bernardo 1954: Eugenio Castellotti sta volando vittorioso verso il traguardo. Arrampicati sulle rocce numerosi gli spettatori, molti dei quali hanno percorso a piedi decine di chilometri per assistere alla corsa.

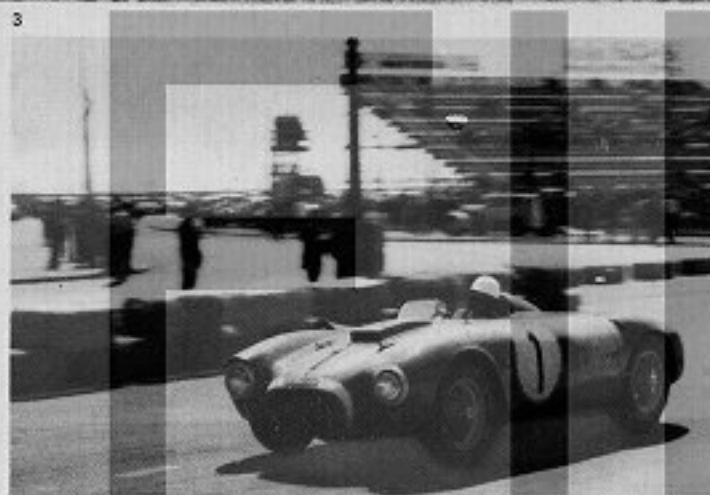


laborazione più entusiastica. E la Scuderia Lancia, diretta dal cav. Attilio Pasquarelli, dava prova di una esemplare efficienza organizzativa.

Nell'anno successivo, il 1954, la Lancia partecipò a tutte le maggiori gare internazionali della categoria sport, e dopo il secondo posto assoluto di Valenzano-Rubirosa (sulla « D 20 ») nella pur sfortunata 12 Ore di Sebring, e le vittorie della « D 24 » di Taruffi al Giro della Sicilia e alla Targa Florio, si aveva la clamorosa affermazione nella Mille Miglia del povero Alberto Ascari, che piegava la poderosa coalizione delle marche avversarie dopo una travolgente gara che aveva visto l'iniziale superiorità di Taruffi, sempre al volante di una Lancia.

Il motore dell'edizione « D 24 » Carrera era stato ridotto di cilindrata a 3100 cmc (88 x 85), e la potenza erogata risultava di 230 CV a 6200 giri; per le gare del 1954 si era tornati alla cilindrata 3284: il tipo Sebring ton 265 CV a 6500 giri, il Mille Miglia con 245 CV a 6200 giri. Più tardi fu allestita l'edizione « D 25 » di 3750 cmc (93 x 92), che forniva la potenza massima di 295 CV, sempre a 6500 giri. Su quest'ultimo modello, partecipante al Tourist Trophy, il passo era stato ridotto a m 2,28 e il peso a secco a 600 kg; inoltre era stato adottato un cambio a 5 marce.

La Carrera Panamericana 1953 e la Mille Miglia 1954 costituirono le due gemme più brillanti del periodo di partecipazione diretta della Lancia alle gare di categoria sport. Ma si registrarono ancora i successi pieni di Gigi Villorosi nel Gran Premio Porto a Oporto, di Eugenio Castellotti nell'Aosta-Gran San Bernardo, nella Bolzano-Mendola, nella Bologna-Raticosa, nella Treponti-Castelnuovo e nella Firenze-Siena; il secondo e terzo posto di Taruffi-Fangio e di Manzon-Castellotti nel Tourist Trophy a Belfast. Un'altra stagione entusiasmante, preludio al grande passo nelle gare di Formula uno, vertice della tecnica automobilistica sportiva. F.B.



4) Piero Taruffi con la « D 24 » sulle strade di Sicilia.

5) Oporto, 1954. La Lancia di Gigi Villorosi prima al G.P. di Porto.

Accetto con molto piacere l'invito di scrivere brevemente sulla Lancia d'Oro che si è svolta a Biella in questi giorni. La competizione è tra le più importanti d'Italia, riunisce i migliori dilettanti e la quasi totalità dei professionisti ed assistenti italiani che si cimentano contro giocatori esteri di primissimo piano.

Il magnifico percorso del Golf di Biella, che ospita questa manifestazione, è tra i campi più apprezzati d'Italia.

Se quest'anno i primi due classificati sono stranieri, non fa che confermare quanto sia utile questo confronto ed agli attenti osservatori dà la possibilità di valutare la maturità raggiunta dallo sport del golf in Italia.

Forse non si realizza quanta gratitudine dobbiamo all'automobile, che raccorcia le distanze tra le città e i nostri pittoreschi percorsi, oasi di pace in questa epoca di incessante pressione. Il golf è lo sport più indicato per chi, per motivi di lavoro, è costretto a una vita sedentaria e sente il bisogno di respirare aria pura che i nostri campi accoglienti elargiscono con generosità.

FRANCESCO RUSPOLI DI MORIGNANO

La terza edizione della « Lancia d'Oro », la competizione ottimamente organizzata dai dirigenti del sodalizio biellese, ha visto vincitore Harold Henning dopo lo spareggio con il belga Flory Van-Donck, terminato alla terza buca. Alla gara, svoltasi su 72 buche, sotto il patrocinio della Federazione Italiana Golf, hanno preso parte oltre 70 giocatori.

Se nella categoria professionisti il risultato è stato incerto fino all'entusiasmante finale fra gli stranieri Henning, Van-Donck e gli italiani Angelini, Canessa e Bolognesi (rispettivamente 3°, 4° e 5°), nella categoria dilettanti il campione italiano Lorenzo Silva sin dal primo giro ha messo un'ipoteca sull'ambito premio, che è riuscito meritatamente a conquistare nonostante l'estenuante inseguimento del nazionale Angelo Croce (2°) e del comasco Remigi, classificatosi 3°.

Contemporaneamente a questa competizione, nei primi due giorni ha avuto luogo la gara « Lancia-Dunlop », riservata al-

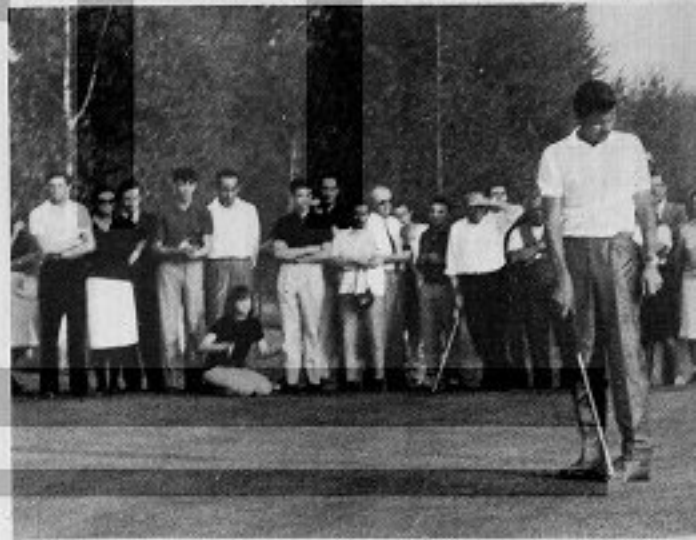
le signore e giocata su 36 buche Medal Hop. Il risultato ha premiato l'ottima prestazione della biellese Lunella Rivetti, seguita nell'ordine dalla concittadina Avandero, dalla milanese Barbieri e dalla varesina Franca Antognini.

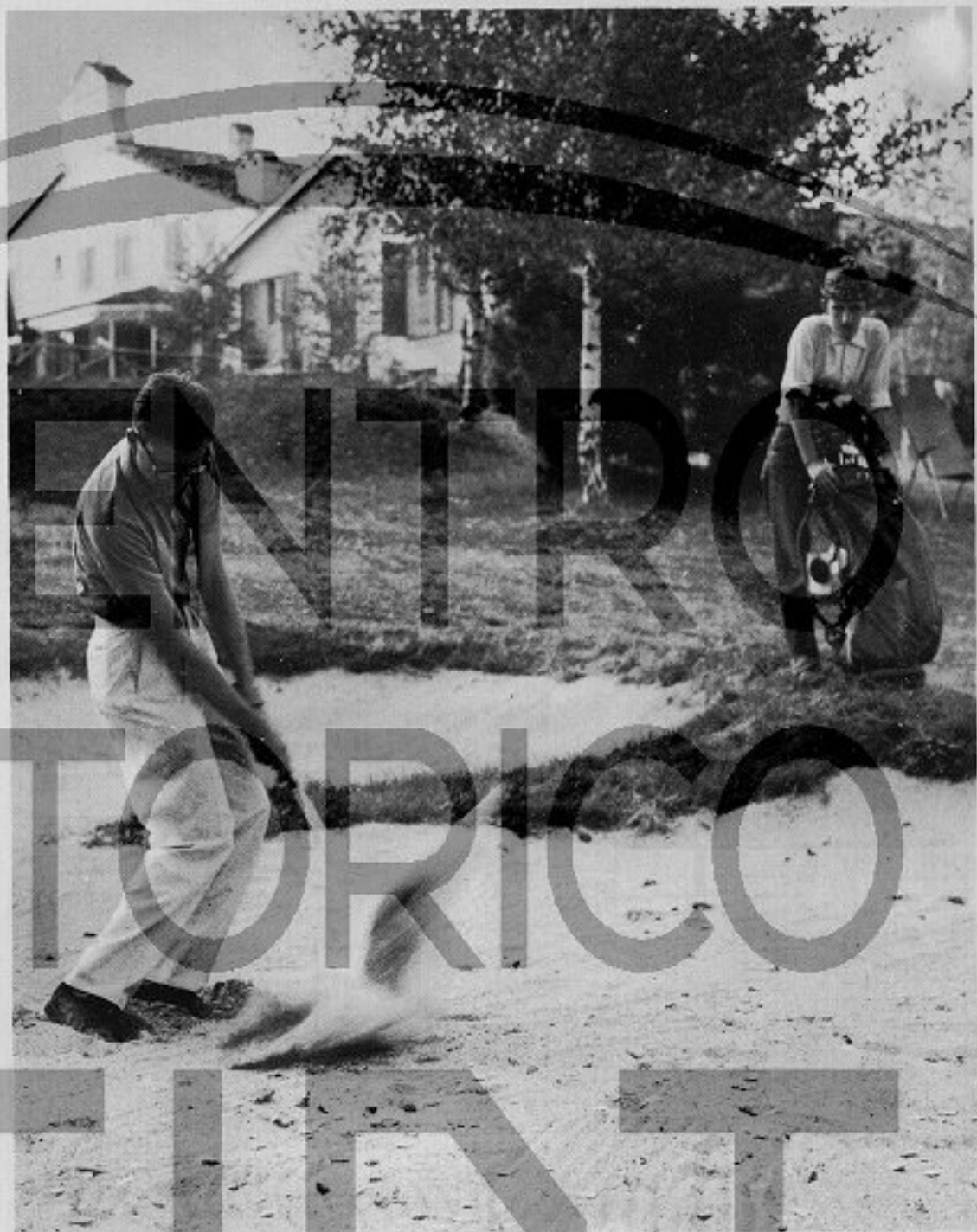
Al termine di questi tre giorni è stata disputata la consueta « Pro-Amateur », con la partecipazione di 80 dilettanti e 40 professionisti, che ha visto vincitore R. Bernardini insieme con M. Ragher, seguiti da M. Peri con Ortolani e da Boobyer con Rivetti.

La premiazione, avvenuta sotto il flash della Televisione Italiana, del Cinegiornale e di numerosi fotografi, ha avuto luogo nel rididente Club House del Circolo Golf Biella alla presenza, oltre che di tutti i dirigenti del sodalizio piemontese, del Presidente della Federazione Italiana Golf, principe Ruspoli di Morignano, del Segretario della F.I.G., conte Giuseppe Sabini, del vice-presidente della Lancia, ing. Carlo Pesenti, di molte altre autorità e di un folto pubblico.

LANCIA D'ORO

Siamo lieti di accogliere sulle nostre pagine il breve testo che il principe Francesco Ruspoli di Morignano, presidente della Federazione Italiana Golf, ha voluto inviarci sulla gara di golf "La Lancia d'oro", recentemente disputatasi a Biella.





Pagina di fronte

La gentile consorte del presidente del Golf di Biella, signora Fiammetta Rivetti, si congratula con Lillo Angelini primo degli Italiani nella categoria professionisti. Al centro il principe Francesco Ruspoli, presidente della Federazione Italiana Golf.

A fianco

Harold Henning vincitore della terza «Lancia d'Oro», sul «green» della diciottesima buca.

Sopra

Un momento della «Lancia d'Oro». Il giovane torinese Lorenzo Silva, campione italiano della categoria dilettanti, all'uscita di un «bunker» alla nona buca.

Dal Canada, dal Nord America,
e ormai anche
dai Paesi del Nord Europa
quando arriva Natale
si assiste a una calata in massa
verso i lidi caldi,
le isole dei Caraibi,
le spiagge dorate del Messico,
Honolulu e Tahiti.

La stagione dei bagni di mare invernale
è chiamata RESORT
dal termine che indica appunto
genericamente tali località.

Ne consegue
che mentre le città nordiche
sono imbiancate dalla neve,
mentre il gelido vento del nord
soffia per le grandi avenues,
i negozi fanno a gara
nel presentare nelle loro vetrine
un quadro violentemente estivo
offrendo a chi emigra verso il Sud
una tentante anticipazione
di quello che lo attende.

Ogni anno, quando presentiamo
la nostra collezione

RESORT: autunno-inverno,
aggiungiamo
un pizzico di moda da RESORT.

l'estate di Natale

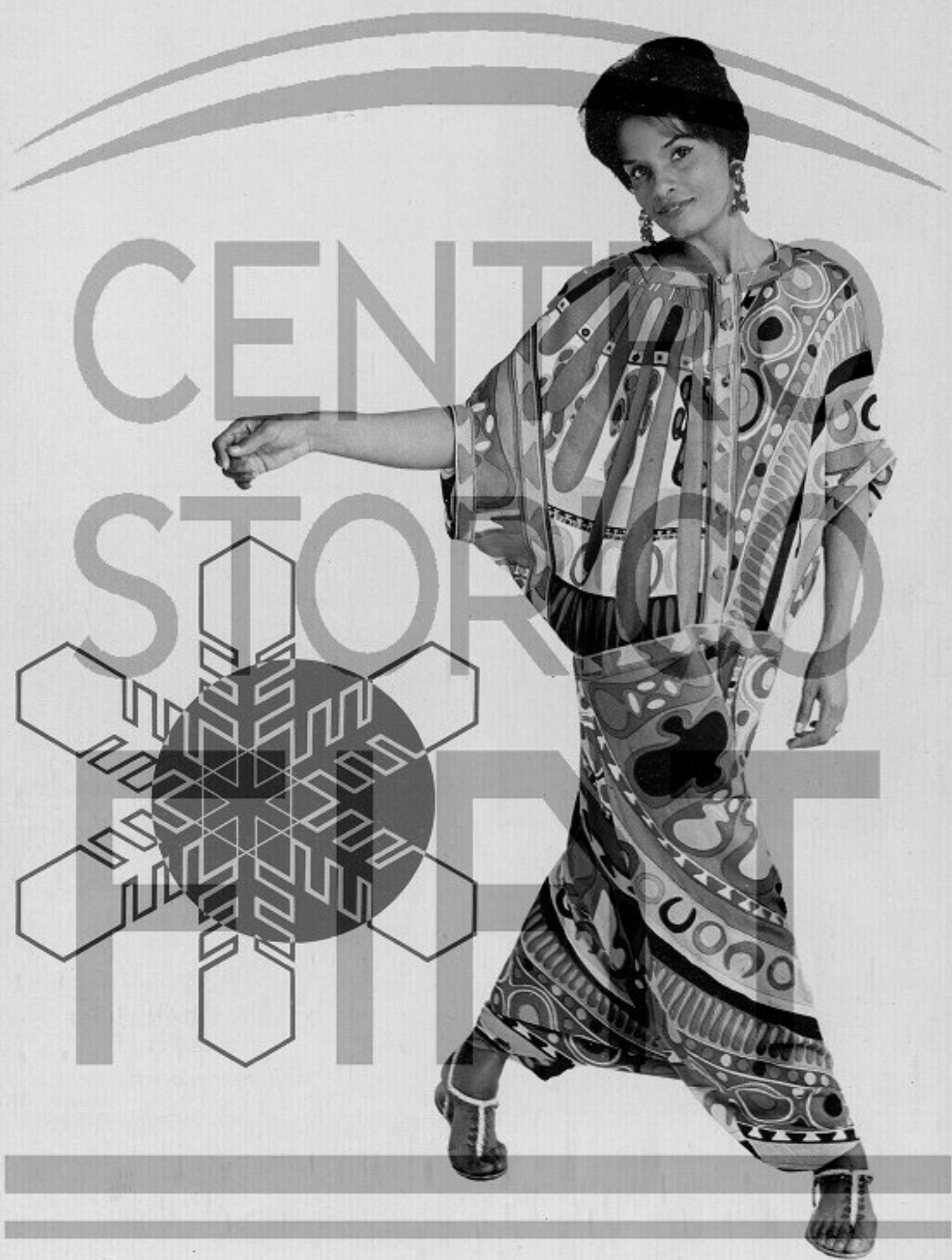
I due modelli
presentati in queste pagine
sono due primizie
di questa nuovissima collezione,
ispirata ai colori e al folklore
del continente nero
— la terra del sole —.

Il modello viola e rosa
è un copricostume che arieggia
le fantasiose vesti degli indigeni.
Il modello turchese rosso e marrone
è un modello da sera
che ha una vaga tendenza orientale.

Ambedue,
ci ricordano che l'estate esotica
sta per cominciare.

EMILIO PUCCI





SI FA PER... STERZARE



— Si tolga, per cortesia: soltanto la macchina



— Quando le ha detto «mi dia una spinta» suppongo che si riferisse alla macchina



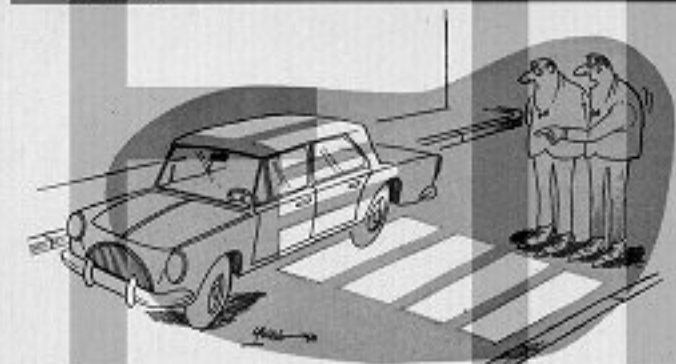
— Ha già provato a premere un po' meno la frizione?



— Si sta togliendo un guanto: non vorrà mica sfidarti a duello?



— Luigi, svegliati, siamo arrivati



— Dev'essere una macchina rubata, è più di un mese che è lì

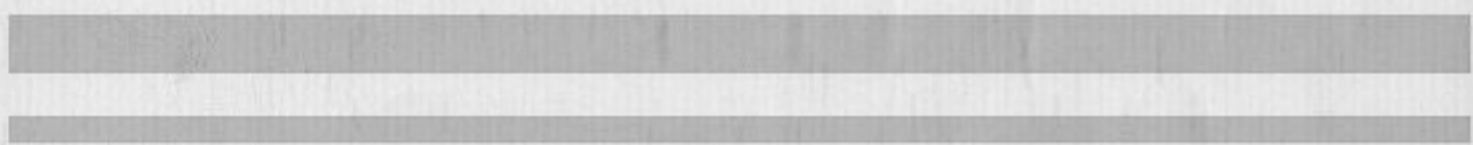


— Vorrei proprio sapere quando smetterai di portarti il lavoro a casa

CAVALLO



CENTRO
STORICO
FIAT



LANCIA

IV CARRERA MESSICANA

1° ASSOLUTO - LANCIA

Juan Manuel FANGIO
18h 11' 00" Km. 3077 - media Km. 169,320

2° ASSOLUTO - LANCIA

Piero TARUFFI - 18h 18' 51"

3° ASSOLUTO - LANCIA

Eugenio CASTELLOTTI - 18h 24' 52"

NUOVO RECORD ASSOLUTO

RECORD PRECEDENTE MIGLIORATO DI 45 MINUTI
E 0



PIRELLI stelvio

LANCIA & C. - FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO

Con questo manifesto
affisso nel 1953
la Lancia celebrò
la grande vittoria delle sue vetture
nella durissima
IV carrera messicana