



MONTECARLO '66 IL RALLYE DELLA LANCIA

Il 1966 si è iniziato per la Lancia con una grandiosa affermazione: il 35° Rallye di Montecarlo, che si è svolto dal 15 al 20 gennaio, ha infatti visto il prestigioso successo delle vetture Lancia partecipanti alla durissima competizione, quest'anno ulteriormente inasprita dalle severe condizioni in cui si è svolta.

Com'è noto, alla classica gara monegasca prendono parte le più importanti case automobilistiche, impegnate nella ricerca di una affermazione della più alta risonanza mondiale. Nella presente edizione, che si è svolta in tre fasi di difficoltà crescenti, avevano preso il via 244 equipaggi: se ne sono classificati soltanto 73, e nei primi otto posti della classifica assoluta cinque erano al volante di vetture Lancia: Trautmann-Hanrioud su Flavia coupé Pininfarina, secondi assoluti; Andersson-Dahlgren su Flavia coupé Pininfarina, terzi; Cella-Lombardini su Fulvia coupé, quinti; Lusenius-Jarvi su Fulvia coupé, ottavi.

Con i brillanti piazzamenti ottenuti la Lancia ha vinto la Coppa dei Costruttori, il Trofeo dell'Equipe, il Trofeo dell'Action Automobile; e la Scuderia Lancia HF la Coppa dei Clubs. Cella e Lusenius hanno inoltre conquistato i primi due posti nella classe fino a 1600 cmc, mentre Trautmann e Andersson si sono piazzati al secondo e terzo posto nella classe fino a 2000 cmc. Da sottolineare il promettentissimo esordio agonistico della Fulvia coupé che, al pari della sorella maggiore Flavia, ha subito dimostrato eccezionali doti di velocità, maneggevolezza e robustezza.

Altre significative indicazioni offerte dal 35° Rallye di Montecarlo emergono da una valutazione del rapporto tra partiti e arrivati. Globalmente, come si è accennato, la gara è stata portata a termine da appena il 30 per cento dei partecipanti, mentre le cinque vetture Lancia presenti nel gruppo turismo di serie sono arrivate tutte al traguardo finale: una percentuale del 100 per cento. Come abbiamo visto, la Lancia si è classificata prima assoluta nella Coppa dei Costruttori (classifica che tiene conto del miglior piazzamento complessivo di tre vetture della stessa marca) precedendo Citroën, Ford, Volvo, BMW, Renault, Triumph, ecc. Tale affermazione, del più alto prestigio, ha dimostrato, una volta di più, le eccezionali qualità delle vetture Lancia in una gara di così alto impegno e di tanto interesse tecnico, agonistico e industriale come il Rallye di Montecarlo.



RENE TRAUTMANN secondo assoluto



OVE ANDERSSON terzo assoluto



LEO CELLA quinto assoluto



JOKMAN LUSENIUS ottavo assoluto

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

Per i Clienti Sportivi
La Fulvia Coupé HF

Novità Lancia
al 47° Salone Internazionale
dell'automobile di Torino



Enrico Mattei
Diagnosi di una situazione

Ferruccio Bernabò
Storia della Lancia.
Veicoli Lancia in grigioverde

Vittorio Mazzonis
Ricordo di Toscanini



Giovanni Giovannini
Beato lei che viaggia

Gli « Hi-Fi » a Punta Ala

Saverio Ciattini
Punta Ala



1° Rallye Internazionale
dei Jolly Hotels

HF: una buona stagione

Lancia d'Oro

Alberto Vigna
Campo n. 60



Dina Rebaudengo
Cortili della vecchia Torino

Lancia nel mondo

Emilio Pucci
La linea « paggio »

Giorgio Cavallo
Si fa per... sterzare

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
31-12-65 presso le Offi-
cine Grafiche Calderini
di Bologna

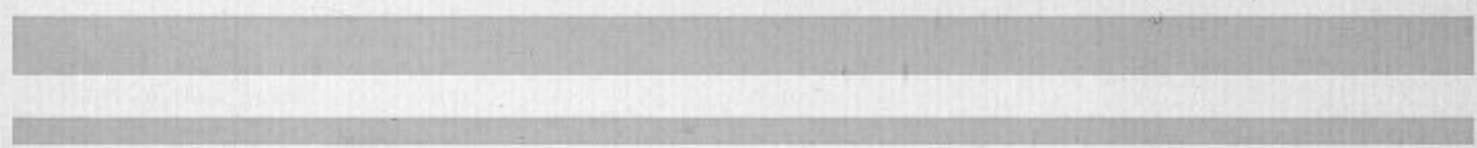
Registrato al n. 1374 in
data 7-3-1960 presso il
Tribunale di Torino.

Quadro del pittore Guido Jannon (16); disegni di Giorgio Cavallo (64); foto di: Arestudio Borghi, Torino (18); Attualfoto, Bologna (43, 46); C. Bird, Durban (59); E. Chiesa, Torino (10, 11, 58); S. Figuera, Biella (47); Foto Blacha, Francoforte (59); Foto Ficcarelli, Bari (60); Foto Frassi, Pisa (61); Foto Valtorta, Montecatini Terme (61); Foto Veronese, Bolzano (60); Foto Zardini, Cortina d'Ampezzo (61); G. Giovannini (26, 27, 28, 29); Matrigiani, Torino (45); D. Minghini, Rimini (61); Moncalvo, Torino (8, 9, 12); Montessor, Torino (6, 7, 11, 13, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45); J. H. Mourreau, Vanves (59); Publifoto, Milano (10); Roto-Foto, Milano (22); J. W. Sinclair, Kirwall Orkney Scotland (50); Valdesoro, Monza (12); F. Villani, Bologna - Max Mara, Reggio Emilia (copertina); F. Villani, Bologna (14, 41).

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



CENTRO
STORICO
FIAT



Lasciare un'attività alla quale si è dedicato per anni il maggiore entusiasmo ed il massimo sforzo delle proprie capacità comporta un trauma sentimentale doloroso. Né possono influire sull'intensità di esso le cause ragionate che hanno determinato il distacco.

Con una malinconia che non saprei né vorrei celare, rivolgo un pensiero di gratitudine alla folla crescente di coloro che hanno onorato della loro preferenza la Lancia e, quindi, l'organizzazione che ho avuto l'onore di dirigere.

Ma un pensiero particolarmente affettuoso è diretto ai membri dell'associazione Lancia Hi-Fi, la cui costituzione rappresentò quello che vorrei definire il mio primo atto di amore verso la Clientela.

L'associazione ha prosperato in questi anni raggiungendo proporzioni inattese non soltanto nel numero, ma in una intensità di legami amichevoli tra Fabbrica e Clienti che rappresenta il più ambito blasone della nostra Casa.

Il periodo della mia vita di lavoro che oggi si chiude costituisce e costituirà uno dei miei più cari ricordi.

Alfredo Della Seta

Dopo un lungo, fecondo periodo alla guida della Direzione Commerciale, in tempi non sempre facili, il dottor Alfredo Della Seta ha lasciato la Lancia per tornarsene alla natia Toscana.

Tutti noi che al dottor Della Seta siamo stati vicini in questi anni, che abbiamo avuto la fortuna di conoscerne le elevate doti culturali, la squisita signorilità del tratto, le alte capacità profuse nel delicato incarico di Direttore Commerciale della Lancia, abbiamo salutato la sua partenza con profonda malinconia, peraltro persuasi che se abbiamo perduto un dirigente di così grande valore, continueremo ad avere in lui l'amico di sempre. L'amico che, assunto il pesante incarico in anni difficili, aveva saputo circondarsi di vaste simpatie e di profondo rispetto per la sua quotidiana fatica spesa a vantaggio della Lancia; l'amico che in tante occasioni, con la pacata arguzia che celava una consapevole fermezza, aveva dato prova di tanto valore professionale; l'amico che con la creazione del « Lancia Hi-Fi » aveva intuito quanto fosse importante materializzare i legami ideali di attaccamento, simpatia, fedeltà tra la Fabbrica e una clientela veramente eccezionale.

Nelle cerimonie ufficiali, nelle conferenze stampa, in tutte le occasioni nelle quali la sua carriera richiedeva fosse lui a prendere la parola, era un piacere ascoltarlo; perché il dottor Della Seta, oltre a una rara chiarezza di idee, possiede anche una comunicativa, un calore umano che soprattutto in un dirigente industriale sono virtù tanto apprezzabili.

Da queste colonne, che seguiva da sempre con affettuosa simpatia e con l'autorevolezza dei suoi consigli, desideriamo porgere al dottor Alfredo Della Seta il più cordiale saluto e fervidi voti augurali, certi che egli non dimenticherà la Lancia né i tanti amici che a Torino ha saputo farsi; certi che rimarrà fedelissimo tra i fedeli del « suo » Hi-Fi.



L'automobile appena nata era di genere maschile — lo automobile — benché i puristi degli anni ruggenti del primo automobilismo, accogliendo con riprovazione il neologismo (un ibrido di greco e di latino) rimanessero poi lungamente incerti sul genere (maschile o femminile secondo la prevalenza del « motore » o della « vettura », che qualche irriducibile arrivò a definire « anippica »).

La disputa rimase lungamente incerta fino all'intervento di D'Annunzio, oracolo di tutte le eleganze linguistiche. L'oracolo sentenziò « essere impossibile che un così elegante e civettuolo mezzo di trasporto non si avesse a considerare femminile ». E la questione fu risolta una volta per sempre, né rispuntò con l'accorciativo auto, la cui desinenza rende un po' ostico il genere femminile. Anche se oggi la disinvoltura linguistica supera l'immaginabile: nei discorsi serali al caffè senti dire « il mio Maserati », « un Jaguar », e perfino « il Fulvia », « il Flaminia », senza che la crusca senta il dovere di intervenire.



In definitiva aveva ragione D'Annunzio, anche e soprattutto per concordanza metafisica tra il sesso dell'automobile e il sesso gentile.

Donna e auto si ritrovano da sempre come componenti perfette di un'illusione di felicità. Goethe — gran maestro di faccende muliebri non meno di D'Annunzio — diceva: *mettete una bella donna dove e come volete, e proverete sempre una gioia intima, sottile e profonda, invincibile e superba guardandola — siate poeti e siate bottegai*. Se ai suoi giorni già fosse esistita l'automobile, il grande Santone del romanticismo non avrebbe esitato a sostituirla al « dove e come volete »: pensate ai litri di lacrime che avrebbero versato, lui e i bottegai.

Era appena comparsa l'automobile al nostro inquieto orizzonte, che nella sua iconografia svetta immancabile la donna. Tina di Lorenzo al Valentino, la bella Otero al Bois de Boulogne, Cecile Sorel davanti alla Comédie Française, la regina Vittoria a Park Lane... La penna dei nuovi epigoni si commuove — *« Voi potrete trovare mille donne — scrive un ignoto commentatore del Salon parigino del 1907 —, mille milioni di donne che non amino lo sport, detestino la caccia, deridano la bicicletta, odino il cavallo e la scherma, inorridiscano alla boxe, paventino l'arcostato e la montagna, soffrano il mal di mare e le vertigini, ma non una ne troverete che non tenda con ansia e con sete di voluttà all'automobile. Forse l'anima della donna nel suo pulsar nervoso: a scatti, a pentimenti, a scoppi trova, nel motore a benzina, la sua riproduzione più autentica e più esatta »*.

Ridiamo pure della sete di voluttà, ridiamo del motore a benzina dove l'anima femminile si riproduce. Ma cosa c'è di diverso oggi? Forse che nei box degli autodromi, accanto alle monoposto che sembrano guaine, armature di novelli guerrieri, non vediamo le più belle e sofisticate donne del mondo? E perché delle auto di blason famoso prendono possesso soltanto pantere di gran classe? Perché nelle scuole guida più della metà degli allievi è composta di donne?

Protagonista, da sempre, della vicenda umana di cui tiene in mano le invisibili briglie, la donna ha avuto l'istintiva furbizia di allearsi subito all'automobile — protagonista e feticcio dell'era moderna —. Ne è nata una forza invincibile, da cui ci lasciamo, felici, schiacciare. Non sempre in senso metaforico: sia detto con tutto l'ammirato rispetto che abbiamo per le donne al volante.



PER I CLIENTI SPORTIVI LA FULVIA COUPÉ HF



In risposta alle numerose richieste di scuderie e clienti, la Lancia ha approntato una nuova versione della Fulvia Coupé — denominata Fulvia Coupé HF — che per le sue spiccate caratteristiche sportive potrà partecipare, nella categoria turismo, a rallies e gare di velocità.

Contraddistinto con la sigla 818.140, il nuovo coupé è già entrato in produzione e la richiesta di omologazione fra le vetture del gruppo 2 dell'allegato J è già stata presentata alla Commissione Sportiva Internazionale.

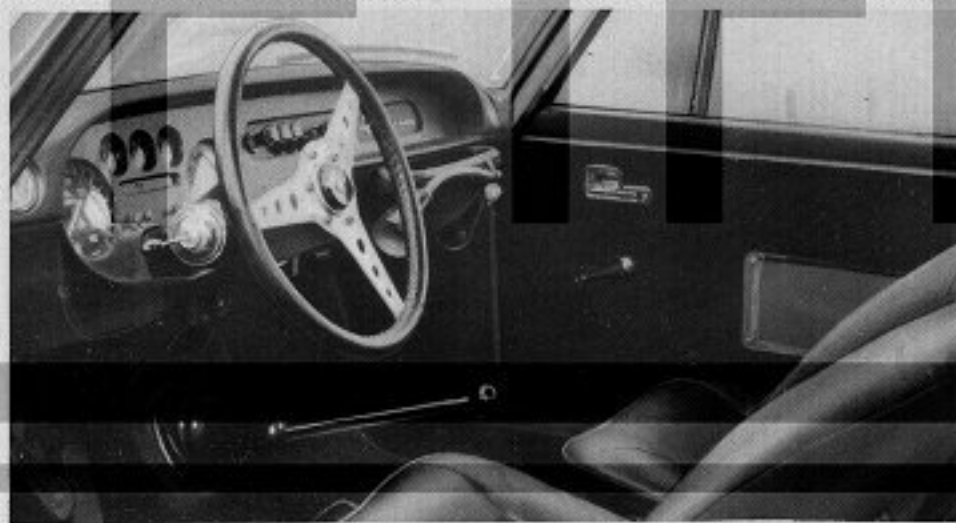
Immutata nella linea, nei confronti

del Coupé Fulvia normale, la carrozzeria della « HF » è stata modificata strutturalmente. Tutti gli elementi mobili sono in « perallumal », una lega speciale particolarmente leggera.

Il peso è stato così ridotto a 780 chilogrammi senza peraltro intaccare in alcun modo, e questo è particolarmente importante, la robustezza della vettura.

Per le Fulvia Coupé HF un solo colore: rosso. Una banda gialla e bleu corre lungo tutta la carrozzeria, dal cofano anteriore a quello posteriore; sulle fiancate la sigla HF e i piccoli elefantini, simbolo della vecchia scuderia Lancia.

Al regime di 6000 giri al minuto, il motore della Fulvia Coupé HF eroga 90 CV. L'incremento della potenza è stato ottenuto lavorando sulla distribuzione e sulla carburazione e montando nuovi collettori di aspirazione e scarico. Il prezzo della vettura è stato fissato in 1.745.000 lire.



NOVITÀ LANCIA AL 47° SALONE INTER NAZIONALE DELL'AUTO MOBILE DI TORINO



Il motore Flavia 1800 ad iniezione di benzina * Modifiche
all'abitacolo della Flavia Coupé * La nuova Fulvia Sport
carrozzata da Zagato * Autoveicoli industriali * * *



Il motore Flavia 1800 ad iniezione di benzina

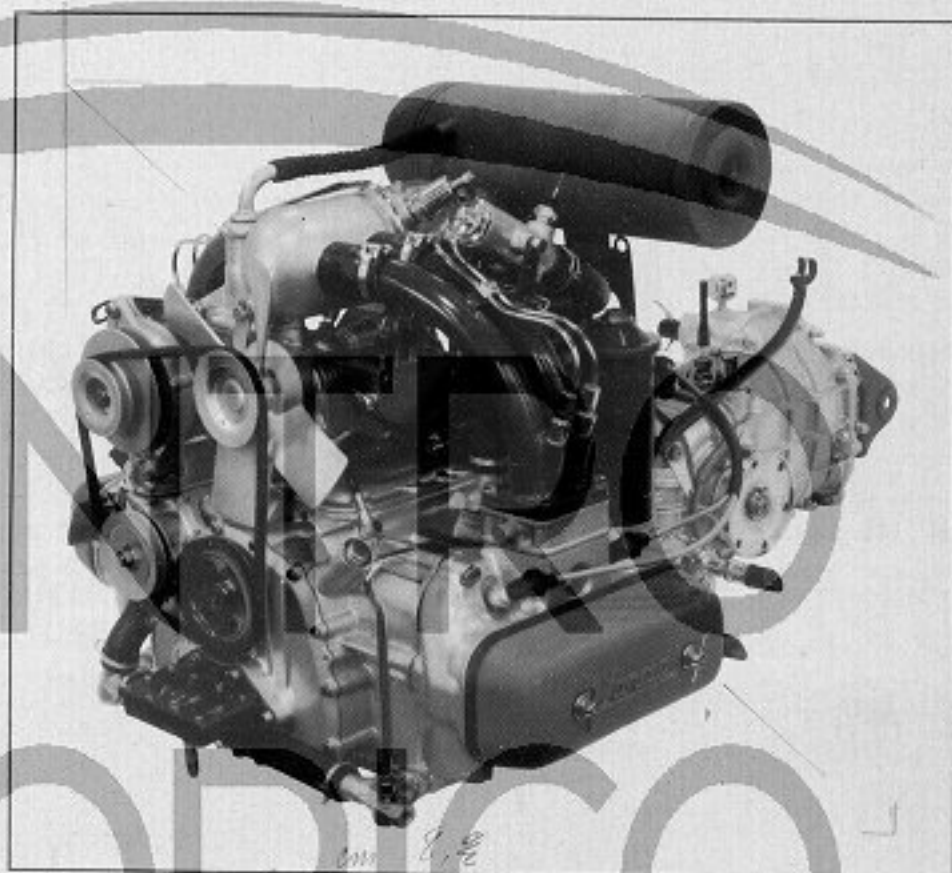
La disponibilità su tutte le vetture Flavia del gruppo 1800 di un motore alimentato ad iniezione di benzina costituisce una delle novità più importanti nella produzione Lancia '66. Il sistema di iniezione adottato è quello classico: un pompante per ciascun cilindro, iniezione nella tubazione di ammissione, regolazione con dosatori azionati meccanicamente dalla posizione della farfalla e controllati dalla velocità angolare del motore.

L'applicazione dell'iniezione di benzina al motore Flavia 1800 ha richiesto la soluzione di particolari problemi. Si è trattato infatti, per la prima volta nella storia della tecnica motoristica, di adattare l'iniezione ad un motore con cilindri contrapposti, quindi con tubazioni di ammissione di tipo particolare. Le difficoltà sono state felicemente superate grazie alla stretta collaborazione fra i tecnici della Lancia e quelli della Kugelfischer Georg Schäfer & C. di Monaco di Baviera.

Nella messa a punto del sistema, i tecnici della Lancia hanno cercato di ottenere, più che l'esclusivo accrescimento della potenza massima, una curva particolarmente piatta agli alti regimi.

In concreto, e molto succintamente, i vantaggi dell'applicazione dell'iniezione di benzina al motore Flavia 1800 sono i seguenti:

- aumento della coppia massima da 14 a 15,6 mkg, con corrispondente incremento delle doti di ripresa e di brillantezza (facilità nei sorpassi anche senza uso del cambio);
- aumento del 10 % della potenza massima (ottenuto ad una velocità angolare minore di quella di potenza massima dei corrispondenti motori pluricarburatori) e corrispondente proporzionato aumento della velocità massima;
- economia di consumo di circa il 10 %, quindi riduzione dei costi di esercizio e aumento dell'autonomia. Va aggiunto che l'economia di consumo proviene: dalla perfetta dosatura della miscela aria-benzina fra i vari cilindri (i quali funzionano con la ricchezza ottima per ciascuno di essi) che li mantiene egualmente distanti dalla detonazione; con ricchezza relativa media su tutti i cilindri assai ridotta e con una minore usura del motore in marcia sull'autostrada. Le Flavia con il nuovo motore a iniezione portano la scritta « iniezione » sul cofano posteriore.



novità lancia al salone di torino

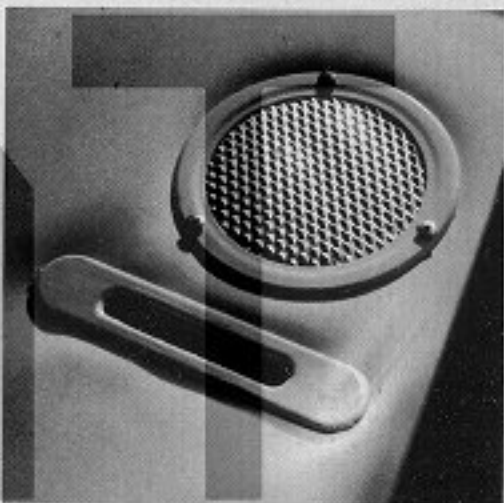
Modifiche all'abitacolo della Flavia Coupé

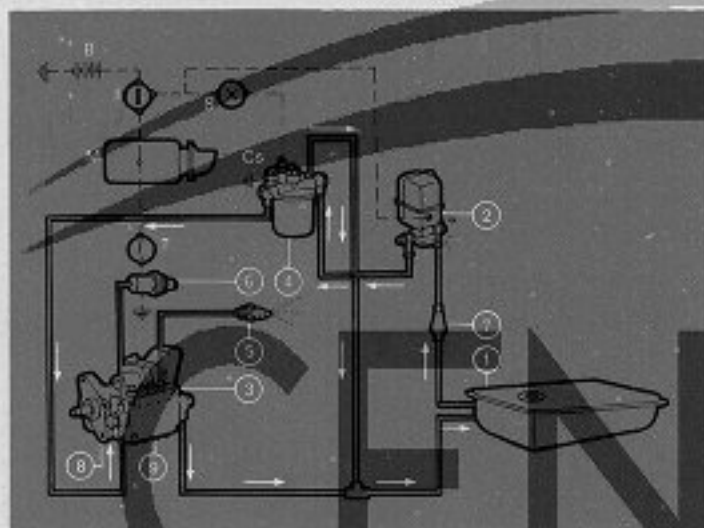
Al coupé Flavia (che ora può essere equipaggiato con il nuovo motore ad iniezione di benzina) sono state apportate — in occasione del Salone di Torino — modifiche che aumentano l'eleganza e il comfort dell'abitacolo.

Sulla tavola porta-strumenti, di nuovo disegno e rivestita di legno, il tachimetro-contachilometri, il contagiri, il manometro pressione olio, livello carburante, temperatura acqua sono circolari.

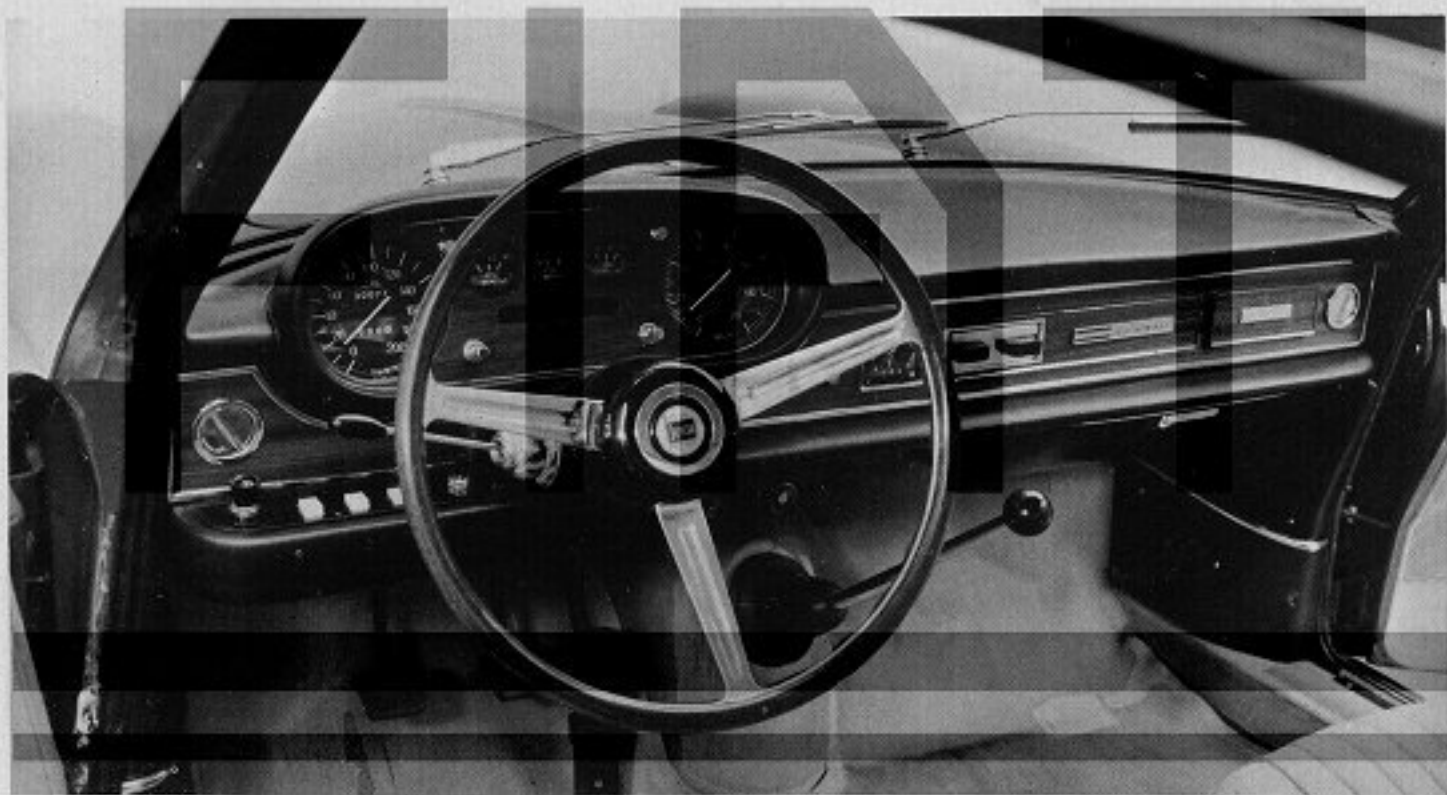
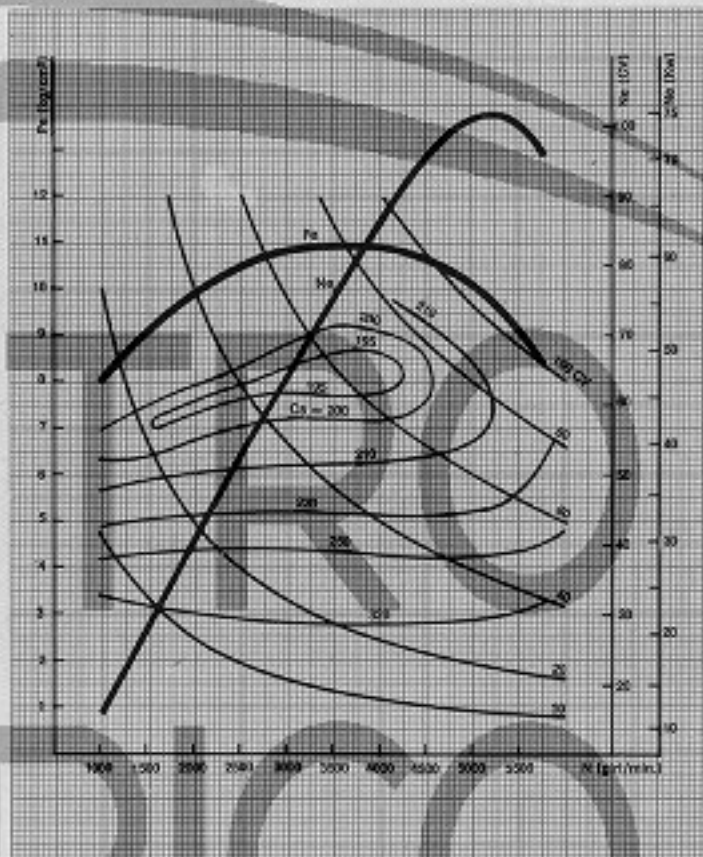
Completa il cruscotto un elegante orologio elettrico, piazzato al centro, a sinistra del portacenere.

La sicurezza dell'automobile è anche legata alla soluzione di problemi di dettaglio. Ad esempio l'appannamento del lunotto, così frequente nella stagione invernale, limita ed in certi casi addirittura annulla la visibilità posteriore. Per ovviare all'inconveniente sulla Flavia Coupé — approfittando del potenziamento dell'impianto di aerazione e di riscaldamento — è stato applicato uno sbrinatori al lunotto che assicura, anche durante la cattiva stagione, la perfetta visibilità posteriore. Sistemata sul ripiano porta-oggetti posteriore, l'apparecchiatura è composta di una presa, provvista di un elettroventilatore e di una bocchetta che soffia aria calda sul cristallo del lunotto.





- 1 - Serbatoio combustibile; 2 - Pompa elettrica rotativa; 3 - Pompa di iniezione Kugelfischer; 4 - Filtro principale combustibile; 5 - Iniettori; 6 - Elettrovalvola; 7 - Filtro combustibile; 8 - Filtro combustibile; 9 - Filtro valvola ammissione; = - Collegamenti idraulici; B - Batteria; Cs - Comando spia insufficiente pressione; I - Interruttore d'accensione; M - Motorino avviamento; L - Lampada spia insufficiente pressione; T - Termocontatto per esclusione elettrovalvola avviamento motore; ... - Collegamenti elettrici.



novità lancia al salone di torino

La nuova Fulvia Sport carrozzata da Zagato



Continua ad arricchirsi la famiglia delle Fulvia: alla berlina normale è seguita la berlina « 2C », poi il coupé, ed ora è la volta della « sport ».

Sotto l'originale carrozzeria di Zagato, la meccanica della Fulvia Sport è identica a quella del Coupé: motore a 4 cilindri a V stretto, 1216 cmc, 80 CV, cambio a 4 marce tutte sincronizzate, freni a disco sulle 4 ruote.

La « Sport » è più leggera, circa 870 chilogrammi, e più veloce, 165 km/h. L'incremento di velocità è dovuto alla diversa profilatura. Aerodinamica e compatta, la carrozzeria di Zagato è a due porte e due posti.

Il parabrezza, in cristallo accoppiato, è panoramico e l'ampio lunotto ha anche funzione di cofano posteriore: quando è aperto completamente consente il comodo accesso allo spazioso vano per i bagagli. Durante la marcia l'apertura del lunotto, regolabile elettricamente, contribuisce all'aerazione dell'abitacolo. Fra le « novità » della Fulvia Sport è anche un comando supplementare, a pedale, del clacson: una innovazione particolarmente utile durante la guida veloce.

Il cofano anteriore, incernierato sul lato destro, si apre lateralmente; questa soluzione assicura la migliore accessibilità al motore che, come è noto, è montato con una inclinazione a sinistra di 45°.

novità lancia al salone di torino

Autoveicoli industriali: autocarro pesante Esagamma E

L'autocarro Esagamma E a tre assi con doppio albero motore che con la nuova legislazione potrà raggiungere un peso totale a pieno carico di 26 tonnellate.

Autocarro Esagamma E a due assi, ha un peso complessivo a terra di 19 tonnellate.

Mentre in tutti i Paesi europei il peso massimo totale di un autocarro pesante è al limite di 19 tonnellate, in Italia tale peso deve essere inferiore, o eguale, a 14 tonnellate.

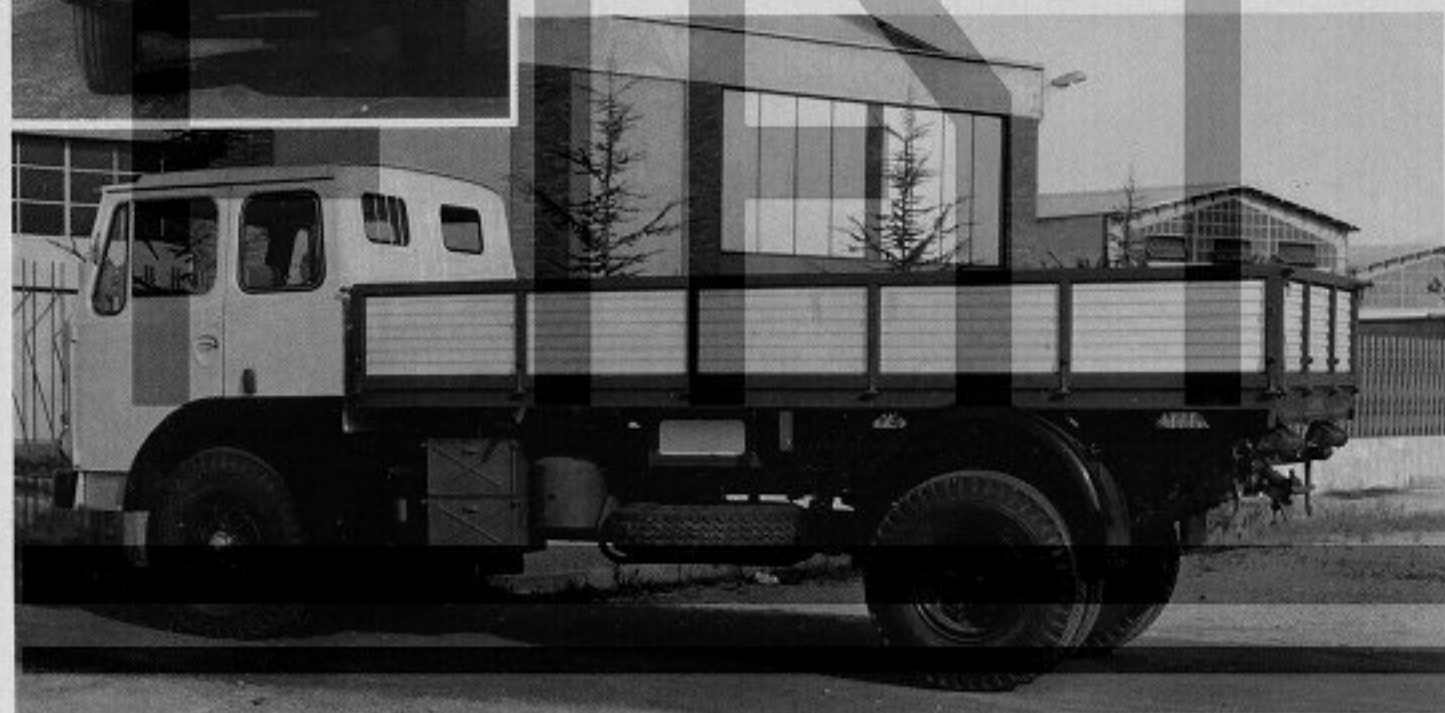
Le molte, intuibili conseguenze negative di questa limitazione — che vengono ad aggiungersi a motivi derivanti dalla particolare situazione economica del nostro Paese — aggravano sensibilmente la crisi che affligge da tempo il settore degli autoveicoli industriali, particolarmente di quelli pesanti. Di qui la convenienza, anzi la





improrogabile necessità di una legge — già presentata al Parlamento — che spostando il limite di peso da 14 a 19 tonnellate consentirà, fra l'altro, alle industrie costruttrici italiane di progettare e produrre autoveicoli industriali pesanti rispondenti alle norme in vigore nei Paesi probabili acquirenti dei nostri autocarri.

Nella fiduciosa attesa di una rapida approvazione di tale legge, la Lancia ha presentato una edizione completamente rinnovata del suo autocarro pesante Esagamma, che assume la denominazione di Esagamma E (dove « E » sta per Europa) e che nella versione a due assi ha un peso a terra di 19 tonnellate.

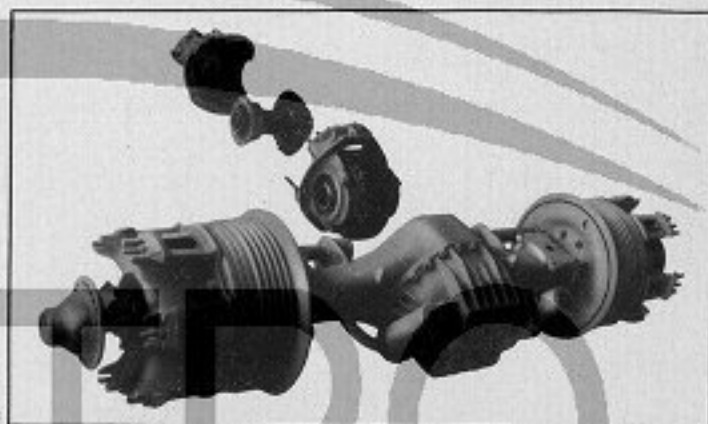


Su sette tipi di base — autocarro a 2 assi, passo m 4,40, peso compl. 19 tonnellate; autocarro a 2 assi, passo m 5,97, peso compl. 19 t; autocarro con 3° asse post. non motore, peso compl. 22 t; autocarro con 3° asse intermedio, non motore, peso compl. 22 t; autocarro a 3 assi, con doppio albero motore, peso compl. 26 t; trattore a 2 assi, peso massimo rimorchiabile 32 t; trattore a 3 assi peso massimo rimorchiabile 31 t — l'Esagamma E viene offerto in numerose differenti versioni, che consentono all'autotrasportatore la scelta più idonea all'impiego a cui il veicolo è destinato.

La produzione dell'autocarro Esagamma « normale » continua immutata.

1) Il ponte posteriore a doppia riduzione, con coppia cilindrica e dentatura bi-elicoidale, di grandi dimensioni e di grande resistenza ai sovraccarichi e al logoramento.

2) L'albero motore dell'Esagamma è montato su sette supporti. Il circuito di lubrificazione è a filtraggio integrale, ad apparecchio centrifugo su circuito derivato.



1



2

Per sue particolari caratteristiche — ad esempio il pianale di carico molto basso (482 mm da terra) e la posizione dell'albero di trasmissione e del differenziale — il Superjolly si è rivelato autoveicolo interessantissimo per molti carrozzieri ed ha favorito la realizzazione di originali versioni speciali.

6) Sullo chassis del Superjolly, la carrozzeria Rolfo di Bra (Cuneo) ha costruito questo « Vans » che rappresenta una delle migliori realizzazioni nel trasporto dei cavalli da corsa. Il « Vans », che accoglie due animali in vani separati ed imbottiti, è rivestito esternamente in lamiera in lega leggera ed è provvisto di aeratori che condizionano l'uniformità della circolazione dell'aria.

7, 8) Un altro Superjolly speciale: il « Noè » della fabbrica Arca di Pomezia. Montata sull'autotelaio Superjolly a passo allungato, questa casa su ruote è davvero confortevole: il pianale è di m 5 ai quali vanno aggiunti m 1,75 della cabina, la larghezza esterna è di m 2 e l'altezza interna di m 1,88. Con sei posti letto, cucina a gas, frigorifero, servizi igienici, impianto di riscaldamento, e un peso di 23 quintali, il « Noè » ha una velocità massima di oltre 110 km/h.

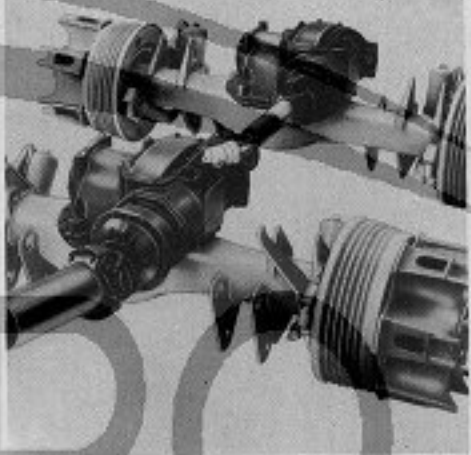
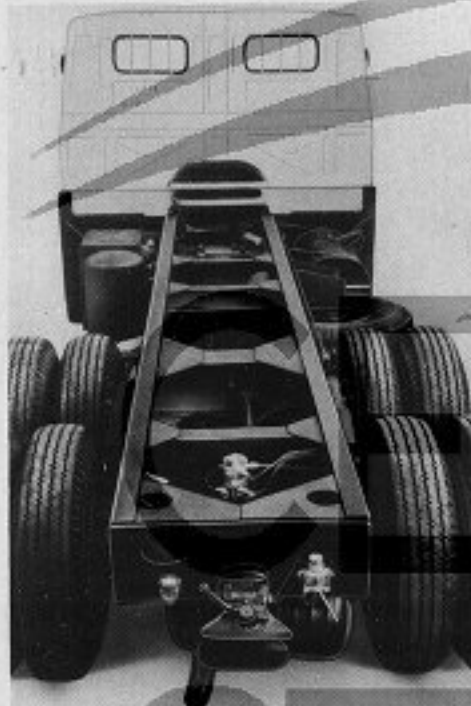


7



8





3, 4, 5) Novità assoluta la versione a due ponti motori posteriori, ossia a quattro ruote motrici, che offre ampie possibilità nel « fuori strada » e nei cantieri. La notevole escursione dei ponti posteriori, e quindi delle relative ruote motrici, consente una perfetta aderenza anche su terreno sensibilmente accidentato, e in conseguenza una estrema facilità di manovra, quali che siano le condizioni di lavoro.

Non soltanto quelli leggeri, ma anche i veicoli pesanti Lancia si prestano magnificamente alle trasformazioni.

9) Per la Sirca-Davit, una modernissima fabbrica di dolci di Arnaz (Valle d'Aosta), questo grande furgone pubblicitario, esposto al Salone di Torino, è stato realizzato su autotelaio Esadelta B.

10) Betoniera autocarrabile, costruita dalla SACEF di Arezzo su Lancia Esagamma con terzo asse intermedio. In considerazione dei vantaggi che offre, l'impiego di betoniere autocarrabili, che mescolano, impastano e trasportano il calcestruzzo, va sempre più diffondendosi.

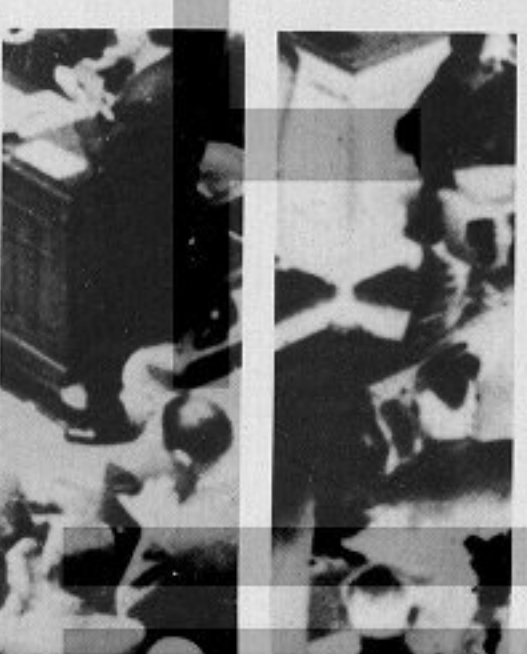




DIAGNOSI DI UNA SITUAZIONE

dialogo
con l'amico
ministro
socialista

di ENRICO MATTEI



Capita spesso di avvertire, nella gente comune con cui ci imbattiamo, un senso di perplessità e di incertezza nel valutare la situazione reale dell'economia del paese.

Non contribuiscono certo ad eliminarlo le dichiarazioni che fanno a getto continuo molti nostri governanti e uomini politici, contraddicendosi clamorosamente tra loro, quando addirittura non contraddicono se stessi nel giro di poche settimane, se non nel giro di pochi giorni. Dal colmo di ottimismo di quel dirigente socialista, autorevolissimo parlamentare, che attribuiva al governo il merito di aver tratto il paese fuori dagli « strascichi della crisi » (proprio così: saremmo fuori non solo dalla crisi, ma addirittura dai suoi strascichi, dunque vinto il male e scomparsi persino i postumi del male, guarigione completa!) si passa al cupo pessimismo di un La Malfa o di un Giolitti (due ex ministri del bilancio del centro-sinistra) coi loro moniti a non illudersi su una generale ripresa, di cui non si scorgono all'orizzonte i segni annunciatori, mentre ci sta dinanzi, indice preoccupante, l'ininterrotto calo degli investimenti.

Ma la contraddittorietà delle diagnosi ufficiali o semi-ufficiali della situazione economica non rappresenta il fattore esclusivo dell'incertezza tuttora diffusa nel paese. C'è qualche cosa che non solo la generalità dei cittadini, ma gli stessi protagonisti dell'attuale corso politico non riescono a capire. « E innegabile, si confidava con noi recentemente un ministro socialista dei più ragionevoli, che la serie delle imprudenze del centro-sinistra si è chiusa con il governo Fanfani. I due governi di Moro sono nati all'insegna del rinsavimento e della moderazione. Soprattutto il secondo governo Moro, quello dal quale furono sbarcati i cosiddetti gregoriani, o lombardiani, del PSI, avversi ad ogni rettifica della politica economica del centro-sinistra, non solo non ha commesso altri spropositi tipo nazionalizzazione dell'elettricità o cedolare di acconto, ma si è impegnato in un'azione di raddrizzamento della congiuntura, che appare ispirata ai canoni dell'economia più ortodossa, mentre risultano accantonate le riforme, ed è scomparso dall'oratoria ufficiale il linguaggio punitivo, classista, anticapitalista di due o tre anni fa. Ora, continuava il ministro socialista, di questo mutamento di rotta gli stessi rappresentanti degli imprenditori ci danno atto e lode, apprezzando il conto che oggi facciamo dei loro suggerimenti, e la premurosa attenzione che dimostriamo per le loro legittime istanze. Come spiegare allora il persistente ristagno dell'economia, quale è testimoniato dal calo degli investimenti, dalla crisi delle borse, dal fermo dei cantieri edilizi, dalla grande liquidità bancaria? La guerra tra centro-sinistra e imprenditori è cessata; col primo governo Moro fu siglato l'armistizio; col secondo fu stipulata la pace. Come mai il paese dà l'impressione di non essersi accorto di nulla, e si comporta come se credesse che le ostilità siano ancora aperte? ».

Non potremmo negare che qualche cosa di vero ci fosse in ciò che il nostro interlocutore diceva dell'orientamento del governo Moro secondo; e ammetteremo che lo stato d'animo della generalità o almeno di buona parte degli imprenditori economici nei confronti del centro-sinistra appare mutato. Tentammo tuttavia di richiamare l'attenzione del nostro autorevole interlo-

cutore sull'errore, a cui frequentemente indulgono gli uomini politici italiani, di ritenere che il corso dell'economia di un paese dipenda solo da coloro che vengono comunemente chiamati, in senso lato, gli « operatori economici ». Il centro-sinistra, osservammo, è nato col complesso della vittima. Si è considerato fin dall'inizio l'oggetto e il bersaglio di una congiura di interessi offesi o minacciati. Ha creduto che il crollo dei valori azionari fosse un atto di sabotaggio dei grandi capitani di industria. Ha creduto che la fuga dei capitali fosse alimentata solo dai grandi capitali. Ha creduto che i licenziamenti o le riduzioni degli orari di lavoro fossero manovre ricattatorie, per intimidire il governo e premere sulle sue decisioni. Ancora oggi gli uomini del centro-sinistra credono che sia da attribuirsi a cattiva volontà degli imprenditori il calo degli investimenti produttivi, o che siano dei « reazionari » autolesionisti coloro che non comprano azioni industriali e case di abitazione. Non si rendono conto che alla base, alla sorgente del processo produttivo c'è il risparmio privato, che dietro il cittadino che compra la fabbrica, la amplia, la fa funzionare, c'è il cittadino che sacrifica i suoi consumi immediati per risparmiare, e i risparmi investe nelle imprese altrui per accrescerne il volume. Ecco dunque, concludemmo, dove sta il problema fondamentale. Ammesso (diamo senza concedere) che la pace sia stata stipulata tra il centro-sinistra e la grande categoria degli imprenditori, restano la diffidenza e il sospetto nella più vasta categoria dei risparmiatori, che fanno mancare alla produzione la spinta e l'alimento necessari. Non si comprano azioni industriali, perché non si è assicurati contro il rischio di nuove operazioni espropriatrici tipo Enel. Non si comprano case come beni di investimento perché, a parte imposte e blocchi dei fitti, non si è sicuri di come sarà trattato domani chi sia proprietario di un appartamento, oltre quello da lui stesso abitato. Non si comprano terre, perché la lotta condotta contro l'imprenditore agricolo non coltivatore diretto, i nuovi riparti e i divieti mezzadrili, la creazione degli enti di sviluppo rendono « vitando » l'investimento terriero, una volta graditissimo alla nostra media borghesia. Se vuole uscire dalle difficoltà in cui tuttora si trova, il centro-sinistra non deve ritenere di aver fatto tutto stipulando la pace con gli imprenditori: deve rivolgersi ai cittadini, far loro apprezzare di nuovo il risparmio, rendere appetibili gli impieghi classici di chi voleva garantire a sé e alla propria famiglia una sicurezza per l'avvenire. E questa la gente che il centro-sinistra deve convincere delle sue buone intenzioni ».

A questo punto il discorso si spostò sulle cause del persistente disagio di quella grande massa di cittadini, che possono considerarsi i figlioli prodighi della grande famiglia dei risparmiatori (sempre alludendo a un certo tipo di risparmiatori). Perché, ci fu chiesto, questa massa non fa ancora credito alla classe dirigente del centro-sinistra della capacità di mantenersi sulla carreggiata di una saggia politica, senza colpi di testa, senza avventure, quando questo credito è ormai accordato dagli operatori economici? Non ci parve di dover esitare a rispondere; e la nostra risposta fu, press'a poco questa: « Gli uomini che guidano la classe imprenditoriale, se non sono uomini della politica sono certo uomini che vivono a contatto con la politica. Conoscono quindi tutto quel che c'è di deteriore nella politica, e quindi

anche il viziaccio peggiore dei nostri parlamentari e dirigenti di partiti, che non è quello di predicare bene e razzolare male, bensì quello di razzolare magari bene, predicando male. Questo viziaccio è particolarmente diffuso negli uomini del PSI, che parlano due linguaggi diversi, a seconda che si trovano in mezzo ai compagni o in mezzo a persone di altri partiti e di altre idee, dicono una cosa in pubblico e un'altra in privato, e al governo si comportano in un modo, e nel paese in un altro. Perché questo? Perché i socialisti sono prigionieri del loro passato, trovano difficoltà a sradicare dalla testa dei loro seguaci le idee che vi hanno seminate per anni, sono premuti, incalzati dalla concorrenza del massimalismo e del comunismo, e non possono parlare come Tremelloni o Colombo, anche se la pensano e agiscono come loro. Ora gli uomini dell'industria e della finanza queste cose le hanno capite, e le sanno; e si sono convinti, alla fine, che dai socialisti che stanno al governo ci sia poco ormai da temere. Fanno pertanto al centro-sinistra una notevole apertura di credito. Invece la grande massa dei cittadini, meno machiavellica, prende per buone le parole dei socialisti, crede davvero che le costose e pericolose riforme incluse nel bagaglio programmatico del centro-sinistra siano solo accantonate e rinviate, ma non abbandonate; e vede nei socialisti quel che i socialisti continuano a dire di essere: un partito che è andato al governo solo per abbattere, con lo strumento della programmazione, il sistema del profitto privato (ossia il sistema del libero capitalismo), sostituendolo col sistema del profitto pubblico (ossia col sistema della economia collettivizzata, che è poi il comunismo, di cui vanamente Nenni cerca la conciliazione con la libertà e la democrazia) ».

« Ma allora — obiettò l'amico ministro socialista — allora secondo te il centro-sinistra è condannato! ». Rispondemmo (e con ciò ebbe termine il nostro colloquio) che il centro-sinistra è condannato nella misura in cui non riesce a eliminare il contrasto oggi esistente tra le sue intenzioni dichiarate e quelle sue reali, tra la pratica e la teoria, tra i suoi fatti e le sue parole. Il PSI crede di poter sfuggire alla revisione ideologica e programmatica, che hanno fatta pubblicamente i partiti socialisti dell'occidente, mutando condotta senza mutare linguaggio; ma si inganna. Fino a che Nenni, che è il vicepresidente del Consiglio, dirà (discorso di Cosenza, abbastanza recente) che la programmazione deve servire a sottrarre « i poteri decisionali » ai gruppi privati per trasferirli alla collettività, e segnare il passaggio dall'economia « cosiddetta libera di mercato » alla economia programmata dall'alto, dal potere politico, una nube di incertezza avvolgerà sempre il centro-sinistra. Nel 1948 il paese non si spaventò di vedere assurgere al governo un partito socialista, perché sapeva che gli orientamenti di quel partito (il partito di Saragat) erano chiaramente democratici in politica come in economia (le due cose si legano); ma guarda con sospetto e diffidenza alla presenza nel governo di un partito come il PSI, che ha modificato la propria condotta, non le proprie teorie. Da ciò nasce il singolare destino del centro-sinistra moroteo; di un governo migliore di quel che si sforza di apparire; e quindi destinato a distruggere, con le cose che dice di voler fare e non farà, la fiducia che avrebbe diritto di avere per le cose che fa.

E. M.



CENTRO

STORICO

Johnson

di **FERRUCCIO BERNABÒ**

VEICOLI LANCIA IN GRIGIOVERDE

Nella storia della Lancia, il settore veicoli industriali occupa una parte di grande rilievo sia dal punto di vista dell'originalità di concezione tecnica, sia sul piano della produzione. In un precedente capitolo avevamo ricordato gli inizi di questa attività intrapresa da Vincenzo Lancia nel 1911 con un camioncino derivato dall'autotelaio della vettura modello «Eta». Era già allora inevitabile che la specializzazione in questo campo si trasferisse parzialmente nell'ambito degli autoveicoli militari: la fama rapidamente raggiunta dalla Lancia nei primi anni di costruzioni automobilistiche aveva attirato l'attenzione dello Stato Maggiore dell'esercito, che già durante la campagna di Libia aveva impiegato con eccellenti risultati il modello «I Z», cui si aggiunsero, poco prima e durante la Grande Guerra, i modelli «Jota» e «Dijota» allestiti in numerose versioni (autocarro, trattore per traino di artiglierie, fotoelettrica, auto-ambulanza), e che ebbero anche una destinazione particolarmente interessante come autoblocco, armate dalla società Ansaldo. Molte unità, specie del tipo «Jota», vennero fornite anche agli eserciti alleati.

Grande sviluppo dovevano successivamente avere i veicoli militari Lancia con l'affermazione, al principio degli anni trenta, del motore Diesel. Il celebre modello «RO» autocarro fu prodotto, ad esempio, in due versioni per l'esercito, differenziate per il passo e la portata. Il motore del «RO» era a 2 cilindri e due tempi a ciclo Diesel; un'edizione militare, appositamente studiata per la campagna etiopica, aveva però motore a 4 cilindri tipo Otto e si fece molto onore durante le operazioni in Africa Orientale. Entrambi i modelli avevano la portata di 54 quintali.

Il tipo «RO MNS», con motore Diesel su licenza Junker, era a 2 cilindri con due stantuffi contrapposti per ogni cilindro; il diametro era di 90 millimetri e la corsa di mm 150 per lo stantuffo inferiore, di mm 100 per quello superiore, con una cilindrata totale di 3180 cmc e la potenza di 64 CV al regime regolato di 1500 giri. Il «RO MNS» aveva il passo di mm 3650 e montava ruote a disco con semipneumatici; si ebbe anche una versione «MNP» uguale alla precedente ma montata su ruote a razze con pneumatici. Su entrambi i veicoli l'impianto di illuminazione era a 6 Volt e l'avviamento del motore avveniva mediante apposito apparecchio a inerzia, caricato con manovella a mano e montato anteriormente al motore stesso.

Il tipo con motore a ciclo Otto era denominato «RO MB»; era azionato da un 4 cilindri 4 tempi, funzionante a benzina, di 105 x 148, cioè con cilindrata totale 5120 cmc; la potenza disponibile era di 65 CV al regime di 1700 giri/minuto, vincolato mediante regolatore. A differenza della versione Diesel, sul «RO MB» (in cui l'accensione delle candele era assicurata da un magne-

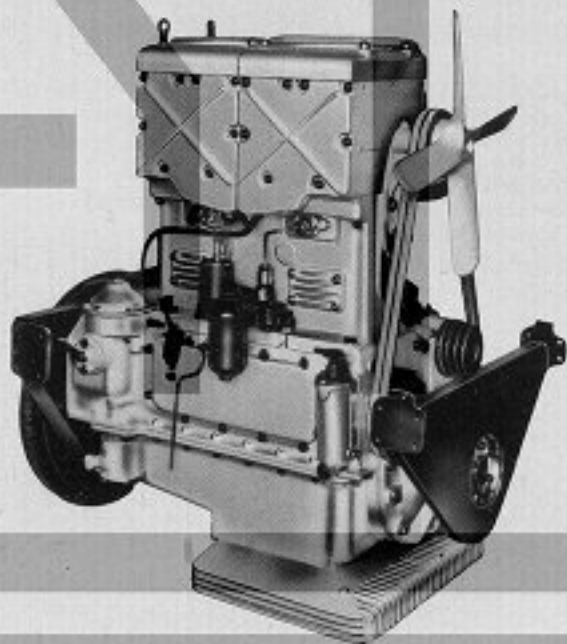
te) l'avviamento del motore avveniva con semplice manovella a mano.

Tutte le versioni militari del «RO» avevano frizione monodisco a secco, cambio di velocità con riduttore (8 marce avanti e 2 in retromarcia), freni di esercizio integrati da servofreno meccanico comandato dalla trasmissione (i freni sui due assi erano a comando indipendente, ma reciprocamente compensati da uno speciale sistema); anche il freno a mano agiva sulle quattro ruote con l'ausilio di un'apposita pompa montata sul fulcro della leva. Infine tutte le articolazioni delle molle a balestra erano montate con blocchi di gomma compressa tipo Silentbloc. Il cassone aveva le misure di m 2 x 4,21, dunque una superficie utile di mq 8,72; la portata, come abbiamo accennato, era di kg 5400.

Questo veicolo «grigioverde», di cui i meno giovani ricorderanno la caratteristica sagoma del corto cofano motore, fu uno dei più fedeli e preziosi modelli dell'autoparco militare italiano dal 1935 in poi. La sua costruzione cessò nel '36, dopo circa 600 unità prodotte.

Il motore Diesel, costruito su licenza Junker, del RO MNS.

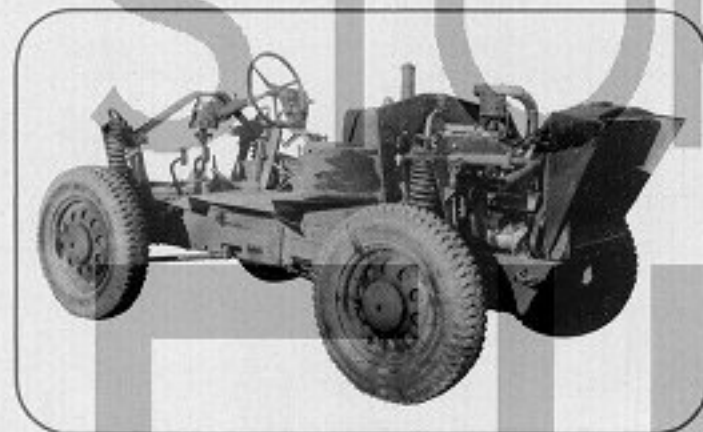
Era a due cilindri contrapposti, con due stantuffi per cilindro.





In Africa Settentrionale, in Grecia, in Jugoslavia, in Russia: durante l'ultima guerra il RO, nelle sue molte versioni, fu dovunque a fianco del nostro soldato.

Il Lince, l'autotelaio speciale approntato dai tecnici della Lancia su richiesta dello Stato Maggiore italiano. Con il motore a 8 cilindri a V stretto, già usato sulla Astura, aveva una velocità massima che si aggirava sui 90 km/h.



Il veicolo « 269 », ossia il Lince completo di blindatura. Una delle doti più apprezzabili di questo autoveicolo era la maneggevolezza; poteva sterzare su di un raggio di appena 3 metri e 90 centimetri.

Intanto lo sviluppo tecnico e il rendimento termico dei motori a ciclo Diesel erano rapidamente progrediti. Il perfezionamento nell'esecuzione degli iniettori e delle relative pompe, che assicurava una più precisa dosatura del combustibile, esattamente distribuito tra i vari cilindri, e la conformazione più razionale delle camere di combustione sia nei motori a iniezione diretta che in quelli con precamera (a quel tempo ancora in fase sperimentale), permisero di ridurre ulteriormente le cilindrata unitarie.

L'ufficio tecnico della Lancia abbandonò così il motore a due tempi per dedicarsi allo sviluppo del più semplice 4 tempi. Venne così impostato il veicolo « 3 RO » azionato da un originale motore a 5 cilindri in linea della potenza di 93 CV. Denominato « tipo 102 », questa singolare unità motrice aveva la cilindrata di 6875 cmc, con diametro 108 e corsa 150, valvole in testa e regolatore per il regime massimo di 1860 giri al minuto. La sua produzione ebbe inizio nel 1935.

Oltre a numerosi impieghi civili (autocarri e autobus, tra cui, in piena guerra '40-'45, anche una versione funzionante a gasogeno), il « 3 RO » venne costruito per l'esercito nelle due edizioni « MNSP » e « MNP ». Questi veicoli avevano il cambio a 8 velocità, servofreno meccanico a due coni d'innesto, di cui quello sul lato sinistro comandava i freni anteriori mediante fune doppia per il comando in marcia avanti e indietro, mentre il cono destro comandava i freni posteriori con analoga fune doppia. Il freno a mano agiva su tutte quattro le ruote.

Il ponte posteriore era, sempre sulle versioni militari, a semiassi portanti. Nel tipo « RO MNSP » le ruote montavano semipneumatici 255 x 720,5 e pneumatici 270 x 20 nel tipo « MNP »; l'impianto elettrico a 6 Volt si limitava a fornire la sola illuminazione: l'avviamento del motore avveniva sfruttando l'inerzia di un volano precedentemente messo in moto e lanciato al regime stabilito per mezzo di manovella. La velocità massima del veicolo era di 46 km/ora.

Questi due tipi di « RO » militare furono costruiti in circa 9500 unità, e durante l'ultima guerra resero preziosi servizi su tutti i fronti, dalla Russia all'Africa Settentrionale. La grande versatilità e robustezza dei Lancia « 3 RO » consentì l'allestimento di una serie di veicoli detti « autocannoni » su cui vennero montati pezzi da 90 mm.

Nel 1943 uscì anche una versione con motore a benzina denominata « Esaro », di 80 CV a 1100 giri/minuto, co-



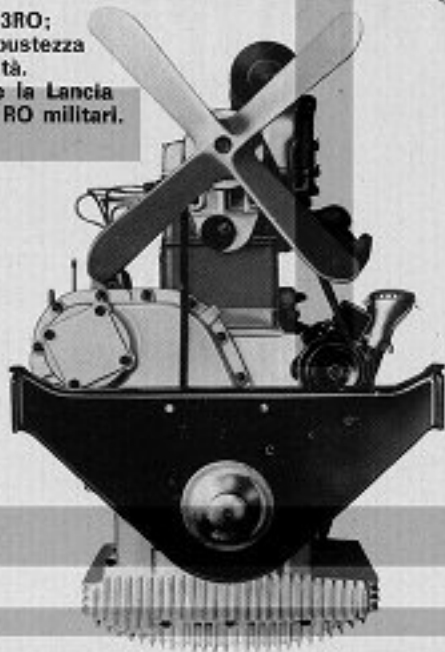
struita in oltre 400 esemplari. La potenza massima e la velocità di rotazione vennero volutamente contenute per limitare il consumo di carburante.

Nel 1941, il Ministero della guerra richiese alla Lancia la progettazione di un autotelaio speciale atto a ricevere una corazzatura per la realizzazione di veicoli blindati. Tra le caratteristiche richieste erano la trasmissione sulle quattro ruote, la sospensione integralmente indipendente ed elevate doti di accelerazione e di velocità massima (90 chilometri orari).

Per ottenere queste prestazioni, l'ufficio tecnico utilizzò come base l'ottimo motore tipo 86 a 8 cilindri a V stretto già montato sulla vettura Astura 1ª serie, convenientemente modificato per ottenere un'alta coppia motrice. Questo motore aveva diametro e corsa 70×85 (2617 cmc) e un rapporto di compressione 5,5 : 1; la potenza massima venne limitata a 60 CV al regime di 3750 giri.

Un derivato del RO;
l'Esaro con motore a benzina,
per il quale si riuscì
a contenere il consumo di carburante
entro limiti eccezionalmente bassi.
Pronto quando il conflitto era sul finire,
l'Esaro fu costruito soltanto in 400 esemplari.

Il motore 102 del 3RO;
famoso per la robustezza
e la sua generosità.
Complessivamente la Lancia
costruì oltre 9500 RO militari.



Così trasformato, il motore assunse la denominazione « tipo 91 » per veicolo « 269 », successivamente battezzato « Lince ».

Nell'impostazione dell'autotelaio, il motore venne sistemato a tergo, in blocco con un cambio a quattro rapporti accoppiato a un riduttore-invertitore a due rapporti; il differenziale, mediante quattro alberi di trasmissione con giunti cardanici all'uscita, trasmetteva il moto ad altrettanti gruppi conici, a loro volta collegati a ciascuna ruota per mezzo di semiassi a giunti omocineticici.

Il comando del cambio era a funzionamento idraulico con preselezione. Mediante una levetta spostabile in apposito settore, posta sul cruscotto a destra del volante, il guidatore predisponesse il rapporto voluto: azionando la frizione avveniva automaticamente il passaggio di marcia.

Un'altra geniale soluzione del veicolo blindato « Lince » era costituita dal sistema di direzione, che avveniva per mezzo di vite senza fine e settore elicoidale, e con l'intermediario di uno speciale dispositivo commutatore di sterzo, che azionava in un primo tempo le sole ruote anteriori, e, quando queste erano completamente sterzate, quelle posteriori. In questo modo si realizzava una grande maneggevolezza e un ridottissimo raggio di sterzo: appena 3 metri e 90.

Le sospensioni anteriori e posteriori erano del tipo a parallelogramma con doppie molle elicoidali concentriche. Queste appoggiavano inferiormente su un piattello fissato in alto al braccio superiore del parallelogramma, e all'altra estremità su un supporto fissato lateralmente alla corazza. Un tirante in fune metallica fissato elasticamente ai due estremi limitava l'allungamento eccessivo delle molle di sospensione. Il freno a pedale era a comando idraulico, quello a mano — sulle sole ruote posteriori — meccanico.

Le ruote speciali a doppio disco accoppiato montavano pneumatici Pirelli Superflex tipo Artiglio 7.00×18 . Il « Lince », con passo di m 1,995 e con carreggiata anteriore e posteriore di m 1,470, era lungo fuoritutto m 3,220, largo 1,750 e alto 1,650, con luce a terra di 30 cm. Il peso del veicolo in ordine di marcia era di kg 2880.

La corazza era costituita da lamiere in acciaio speciale di spessore variabile da 14 a 30 mm. L'impianto elettrico a 12 Volt con batteria da 60 Ampères, schermato, serviva sia all'illuminazione che all'avviamento del motore. Del « Lince » vennero costruiti, prima della fine delle ostilità, 250 esemplari.

F. B.



RICORDO DI

CENTRO

di VITTORIO MAZZONIS



Non sono ancora passati dieci anni dal giorno della sua scomparsa (16 gennaio 1957), e già è diventato un personaggio leggendario; anzi, direi che un velo di leggenda ha avvolto gli ultimi anni della sua vita: Arturo Toscanini è entrato vivo nella leggenda.

Il caso è veramente eccezionale, forse unico, perché bisogna pensare che il maestro non ha creato niente, non ci ha lasciato niente di suo che possa spiegare una popolarità così rapida, universale, straripante e, ciò che più conta, non effimera ma con radici ben salde e profonde.

Una spiegazione c'è, e mi sembra anche semplice: Toscanini, pur senza aver « creato » niente nel senso stretto del termine (se non qualche modesta composizione giovanile, alla quale egli stesso non dava alcuna importanza), è stato ugualmente un genio, dotato di una spiccatissima personalità e di una straordinaria carica di comunicativa, come di rado capita trovare anche nei geni. La sua vita può esser paragonata all'instancabile attività di una forza che senza un attimo di tregua ha sprigionato e trasfuso una massa enorme di volontà e di arte.

Su di lui si è versato un mare di parole — e nessuno saprà mai quante a sproposito — che ha contribuito a formare intorno alla sua persona un'aureola mitica e leggendaria dalla quale è ora difficile isolare il vero, autentico Toscanini.

Nella fantasia di molti, il suo nome richiama l'immagine di un essere stravagante, di un genio bizzarro, irrequieto, irascibile, misterioso. È un po' il destino comune a tutti gli uomini eccezionali, ma per Toscanini svariate circostanze hanno contribuito a creare e a ingigantire in modo particolare questo clima, più apparente che reale.

TOSCANINI





Il medaglione in bassorilievo è dello scultore Leonardo Bistolfi, un altro grande amico di Toscanini.

Del pittore, ed amico, Victor Grubicy questo ritratto incompiuto del Maestro risale al 1918.



Una bella immagine di Toscanini nella sua casa milanese di via Durini.

Aprile 1938, parco della Villa Triebchen, dove Wagner scrisse i « Maestri Cantori ». Toscanini dirige un concerto di musiche wagneriane.

Non intendo ripetere le solite cose che, o bene o male, tutti conoscono. Vorrei invece parlare del Toscanini uomo, senza orchestra, senza teatro e senza pubblico, fuori della leggenda, uomo insomma, come ho avuto la ventura di conoscerlo abbastanza da vicino e come lo ricordo meglio.

Dire che fosse una persona affascinante mi sembrerebbe irriverente, ma è fuori discussione che il maestro possedeva un fascino straordinario e del tutto naturale. Bastava accostarsi a lui per coglierne la genialità. Direi di più: credo che Toscanini sia stato uno dei pochi grandi artisti che, avvicinato e conosciuto, non solo non deludeva, ma anzi dava l'esatta misura della sua grandezza.

Nella vita privata, nei rapporti di amicizia era persona piacevolissima, ricca di spirito, loquace, brillante, alla mano. Una caratteristica del suo temperamento era l'amore per la precisione e l'ordine, che traspariva fin dalla sobrietà del vestire senza ricercatezze e sempre uguale: giacca nera a doppio petto piuttosto lunga, pantaloni grigio-scuro a rigoni senza risvolto, cravatta a



farfalla, cappello di feltro, con la tesa ai due lati molto girata all'insù. Era una consuetudine che aveva preso da giovane, seguendo la moda del tempo, e che non aveva più abbandonata.

I suoi gusti erano semplici, niente di artificioso, di manierato; aveva una grande passione per la pittura, tanto che si può dire sia stata il suo *hobby*.

Di motori e di macchine non se ne intendeva. Credo non abbia mai toccato un volante, ma gli piaceva andare in automobile e capiva, quasi per istinto, le vetture di classe. In quegli anni aveva un'Astura e ne parlava compiaciuto: « Pare che scivoli sulla strada — diceva — come se non ci fossero buche; si viaggia comodi, tranquilli e in silenzio perché il motore si sente appena; è un bisbiglio, un pianissimo con la sordina », e gli veniva di arricciare le labbra e di mettere l'indice della mano sinistra davanti alla bocca, come faceva di solito sul podio.

Aveva la voce quasi sempre rauca, velata che pareva uscirgli di gola con una certa fatica, eppure non era sgradevole, anzi di un calore e di un'efficacia persuasiva non comuni. Da quella voce, che ho ancora viva nelle

orecchie, ho sentito raccontare molti di quegli episodi che sono poi diventati quasi storici e hanno anche contribuito a formare la leggenda.

Per esempio, dell'improvviso debutto, a diciotto anni, come direttore d'orchestra a Rio nell'*Aida*: salì sul podio, chiuse la partitura, diede l'attacco senza esitare e andò fino in fondo con la massima sicurezza. Lo diceva divertito, come fosse la cosa più naturale del mondo, senza ostentazione o vanteria. E di quell'edizione della *Norma* alla Scala che, giunta alla prova generale, invece di andare in scena fu tolta dal cartellone: « Non ne ero proprio contento; per un capolavoro come quello ci voleva un'altra esecuzione, e perciò ho preferito « protestare » tutti, a cominciare da me ». E ancora della famosa questione dei *bis* che invariabilmente concludeva scuotendo la testa e dicendo « non è serio »; una frase in cui c'era tutto il suo carattere, la sua rigida disciplina artistica.

Una volta raccontò di quando fu invitato al Festival di Bayreuth (mi pare nel 1930) per dirigere *Tristano e Tanhauser*. Da notare che Toscanini, se non sbaglio, è stato



Non aveva mai toccato un volante
ma gli piaceva viaggiare in automobile.
Era entusiasta della sua Astura.
« Pare che voli sulla strada,
il motore si sente appena:
un pianissimo con la sordina ».

finora l'unico maestro non tedesco chiamato a dirigere nel tempio wagneriano. Parlava di quell'avvenimento con tanto religioso fervore e con tanta compunzione come se avesse parlato di un pellegrinaggio a Roma o in Terra Santa.

Dal suo discorso, dalle sue osservazioni, dai commenti ai fatti e alle persone venivano fuori il suo carattere, la struttura morale dell'uomo e dell'artista. Si delineava chiara, nitida la sua personalità: la passione per l'esat-

tezza e l'accuratezza, il rigore nelle piccole come nelle grandi cose, l'insofferenza per la mediocrità, l'entusiasmo, la costante insoddisfazione, l'aspirazione al meglio, il suo modo di intendere l'arte soltanto al più alto livello, la franchezza e la sincerità quasi elementari del suo carattere.

Toscanini fu esattamente il contrario dell'improvvisazione, dell'approssimativo, delle cose non riuscite bene, fino al punto di preferire la rinuncia a un risultato non convincente, come nel caso della *Norma*.

Cercò anche di moralizzare e di educare il mondo del teatro lirico, e quello dei concerti, combattendo inveterate cattive abitudini. Non vorrei cadere nella facile apologia dicendo che della musica egli fu il simbolo vivente, l'apostolo più scrupoloso e schietto. La sua serietà artistica, che mai ammise compromessi di alcun genere, rimane una magnifica lezione d'onestà e di coscienza per tutti.

Fu soltanto un esecutore, sia pure di eccezionale levatura? E chi se la sentirebbe di classificarlo fra i semplici interpreti dell'arte e della creazione altrui? Nessuno credo, perché nessuno come Toscanini ha mai dato così costantemente alle proprie interpretazioni il valore di vere e proprie rivelazioni.

Nei segni del pentagramma cercava di intuire anche quello che l'autore non aveva scritto, attribuendo sempre la massima importanza a tutti gli elementi musicali, anche ai minori. Cercava il suono caldo e vibrante, il ritmo preciso ma elastico, senza mai rompere l'equilibrio delle battute. Questo lavoro, questo travaglio incessante, lo studio continuo, l'impegno a fare sempre di meglio fecero sì che al confronto di molti altri grandi direttori egli sia stato quello che ha percorso la strada più faticosa e difficile.

Si dice che i cronometristi delle stazioni radio americane abbiano rilevato che mentre la durata di uno stesso pezzo diretto a distanza di tempo dallo stesso maestro varia alle volte di uno o più minuti, le variazioni di durata delle esecuzioni di Toscanini non hanno mai superato uno o due secondi.

Ma allora, qualcuno potrebbe chiedere, e le proverbiali sfuriate, quegli atteggiamenti che furono tanto discussi e criticati? Intendiamoci: Toscanini era un uomo e come tale aveva i suoi difetti che oggi mi sembra però inutile voler rinvangare. È una figura che bisogna accettare così com'era; in blocco, con le straordinarie qualità e anche con i difetti. Non credo di sbagliare dicendo che molti suoi atteggiamenti — anche politici — che fecero tanto rumore rientravano nel bisogno di sincerità e di dignità personale che stavano alla base del suo costume artistico e civile, nemico delle apparenze, indifferente ai facili consensi, dominato costantemente dal bisogno di serietà.

Come non aveva avuto predecessori, così Toscanini non ha avuto continuatori, qualcuno che ne raccogliesse la eredità artistica. Nessuno. In lui c'è stato tutto, con lui è finito tutto. Toscanini è basta.

V. M.

BEATO LEI CHE VIAGGIA



.....
di GIOVANNI GIOVANNINI

«Beato lei che viaggia». Ogni volta che vengo presentato a qualcuno l'aspetto questa battuta. E non aspetto mai molto. Con i cosiddetti inviati speciali, sembra che tutti siano d'accordo nel modificare la fraseologia di circostanza: appena hanno sentito che sei il signor Tizio del giornale Caio, rinunciano di colpo ad avviare la conversazione su i classici temi della famiglia o del tempo o della crisi dell'edilizia o della mancanza di personale domestico, come farebbero con qualsiasi altro cittadino adulto; a te dicono subito: «Beato lei che viaggia».



Immagini
dall'album fotografico
di un inviato speciale



E beatitudine sia. Ma dopo avere rinunciato da tempo all'inutile tentativo di discutere su questo assioma, sono lieto di potere mettere per scritto queste notazioni marginali. E secondo le buone regole del mestiere comincerò col porre la domanda « Perché viaggio? » lasciando la risposta ad Evelyn Waugh al quale si deve la più deliziosa satira del giornalismo: « *L'inviato speciale* », in inglese « *Scoop* », il colpo grosso. C'è nel libro un significativo colloquio tra il redattore di un immaginario quotidiano, Salter, che parla a nome del proprietario del giornale, Lord Copper, ed il neo inviato Boot:

« Lord Copper desidera che lei parta domani ».

« Oh, se è così, meglio non parlarne nemmeno. Devo fare le valigie. E poi dovrei acquistare qualche abito nuovo. Ah no, non ne parliamo più ».

« Potremmo offrirle un trattamento migliore ». (*Nota mia: questa è l'unica battuta irrealista.*)

« Oh, no, grazie. Non è questo. Il fatto è che non mi va di muovermi ».

« Che posso fare per lei »?

« Mah, niente credo. Preferisco... starmene a casa ».

Era una dichiarazione che suonava familiare. In quindici anni di servizio il signor Salter l'aveva udita innumerevoli volte dalla voce dei suoi disgraziati colleghi; e dalla propria... Il suo cuore sanguinava per Boot ma si mantenne fedele alle austere tradizioni della sua professione. Adottò la risposta che aveva tappato in passa-

to la bocca a tanti novizi renitenti e recalcitranti:

« Lord Copper esige che i suoi dipendenti lavorino dovunque l'interesse del giornale lo richiede. Non credo che terrebbe alle sue dipendenze una persona della cui lealtà dubitasse, chiunque essa fosse ».

« Vuol dire che se non vado nell'Ismailia sarò licenziato »?

« Sì, disse il signor Salter, niente di più e niente di meno... ».

* * *

Dopo il « perché » si parte, il « come si parte ». Ecco, continuando con Waugh, le istruzioni di Lord Copper al povero Boot:

« Perfetto. Ci sono due regole inestimabili per un inviato speciale: poco bagaglio ed essere pronti a tutto. Non avere mai nulla che in caso d'emergenza non si possa portare da soli. Non dimentichi che l'imprevisto accade sempre. Sciocchezze, a cui a casa non badiamo nemmeno, come... come un rotolo di fune o un pezzo di latta, possono salvarle la vita nel deserto. Le consiglieri di portarsi delle mazze spaccate. Ricordo che Hitchcock — sir Jocelyn Hitchcock, uno che lavorava per me un tempo; un tipo di prim'ordine, a modo suo, ma limitato, con poca cultura storica — ricordo quando disse che in Africa inviava sempre i messaggi dentro a mazze spaccate. Una trovata ingegnosa. Ne prenda parecchie con sé ».



Onestamente: Waugh esagera nella satira con la storia delle mazze spaccate. Ed esagera anche, sia ben chiaro, ho famiglia anch'io, quando da Salter fa dare a Boot le istruzioni su la linea politica da seguire. Chiede Boot al momento del commiato:

« Ancora una cosa. Potrebbe dirmi chi sta combattendo nell'Ismailia? ».

« I patrioti contro i traditori, immagino ».

« Già, ma chi sono gli uni e chi sono gli altri »?

« Non saprei proprio... ».

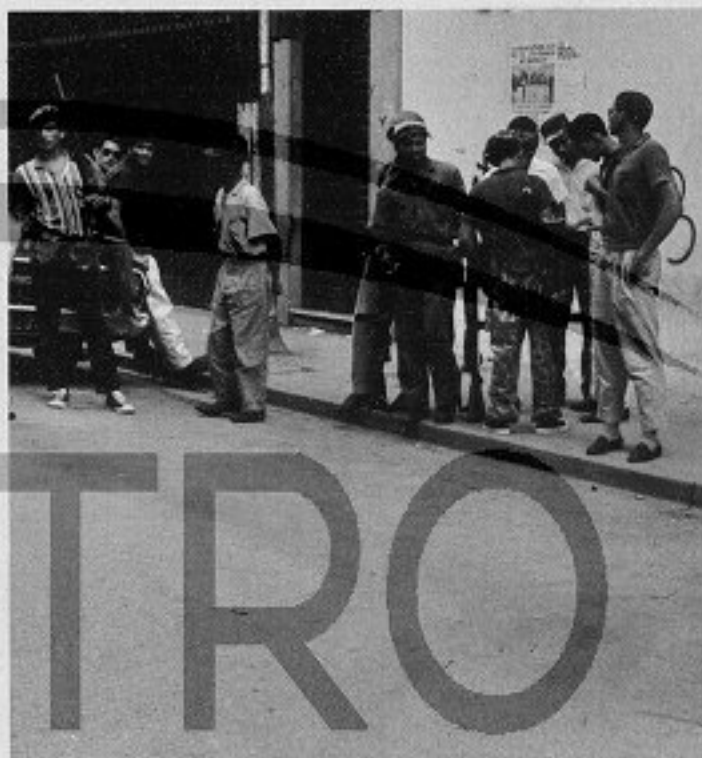
« Probabilmente saranno i rossi ed i neri ».

« Sì, ma non è così semplice come può sembrare a prima vista. Sono tutti neri. Ed i fascisti non si fanno chiamare neri a causa del loro orgoglio razziale, così si chiamano bianchi, dai Russi bianchi. Ed i bolscevichi vogliono essere chiamati neri a causa del loro orgoglio razziale. Così quando si dice neri s'intende dire i rossi, e quando s'intende dire rossi si dice bianchi, e quando il partito che si autodefinisce bianco dice traditori, intende quelli che noi chiamiamo neri, ma quello che noi intendiamo dicendo traditori non saprei proprio dirle cos'è. Ma lei non può sbagliarsi. Lord Copper desidera soltanto delle vittorie dei patrioti, e sia gli uni sia gli altri si autodefiniscono patrioti e, questo è certo, ambedue le parti si arrogheranno tutte le vittorie. Ma anche questo è certo, si tratta in ultima analisi d'una guerra tra la Russia, la Germania, l'Italia ed il Giappone, le

quali sono tutte l'una contro l'altra dalla parte dei patrioti. Credo di essermi spiegato con sufficiente chiarezza ».

Il riferimento alle potenze dell'Asse ci dice che Evelyn Waugh deve avere scritto il suo libro prima della guerra, quando una satira del genere poteva ancora essere concepibile vista la confusione che esisteva allora nel mondo. Nei nostri tempi, grazie al cielo, tutto è chiaro e problemi del genere non si pongono più agli inviati speciali. A me per esempio è capitato di trovarmi a Santo Domingo.

Sono piombato dal cielo nell'isola del Mar dei Caraibi in mezzo agli americani che sbarcavano in forze per far fuori i ribelli castristi comunisti o comunque sinistri. Mentre si stava per annientarli ci si è accorti in extremis che i ribelli non erano tutti cattivi e che comunque forse lo erano meno dei reazionari al potere; questi ultimi sono stati dunque invitati a mettersi da parte. Ma i reazionari, guidati da un uomo famoso per aver ucciso il reazionario Trujillo, si sono energicamente rifiutati ed hanno cercato di schiacciare i ribelli guidati da un liberale, figlio di uno dei più reazionari generali di Trujillo, il cui capo della guardia del corpo è un italiano che si distinse al servizio dei nazisti. Dopo una strage che è costata la vita a duemila persone, le parti sono rimaste a guardarsi con le armi puntate; nel mezzo gli americani che per non sentirsi soli in tanto guazzabu-



glio hanno chiamato al loro fianco brasiliani, paraguayani, honduriani o honduregni, nicaraguani, costaricani e non so quali altri soldati del continente. Per quanto mi risulta, ancora adesso, a tanti mesi di distanza, sono sempre tutti lì, ed ogni tanto continua a scapparci il morto. La repubblica non è caduta nelle mani dei castristi ma sono diventati castristi molti che non lo erano prima dei suddetti avvenimenti. Credo — anch'io — di essermi spiegato con sufficiente chiarezza.

A sostegno della tesi del « beato lei che viaggia », ammetterò onestamente che la guerra civile a Santo Domingo — dal punto di vista del centinaio e più di inviati speciali affluiti da tutto il mondo — aveva la particolare caratteristica di non poter essere seguita in altro modo che in taxi. Dall'albergo dove gli americani ci avevano concentrati, al centro della città diviso e conteso a fucilate tra conservatori e ribelli, c'erano infatti parecchi chilometri, e altre macchine a disposizione non ce n'erano. Dando prova di insospettato spirito corporativo, tutti i tassinarî di Santo Domingo avevano deciso di passare sopra alle loro simpatie per l'una o per l'altra causa e di offrire i loro servizi ai giornalisti, naturalmente a condizioni di monopolio. I prezzi, sempre esosi, variavano in perfetta correlazione all'andamento degli scontri, oscillando, per un giro tra le linee, tra i dieci dollari nelle giornate di morte ed i venti dollari nelle giornate in cui i morti erano più numerosi. Per queste modiche cifre, ci si poteva permet-

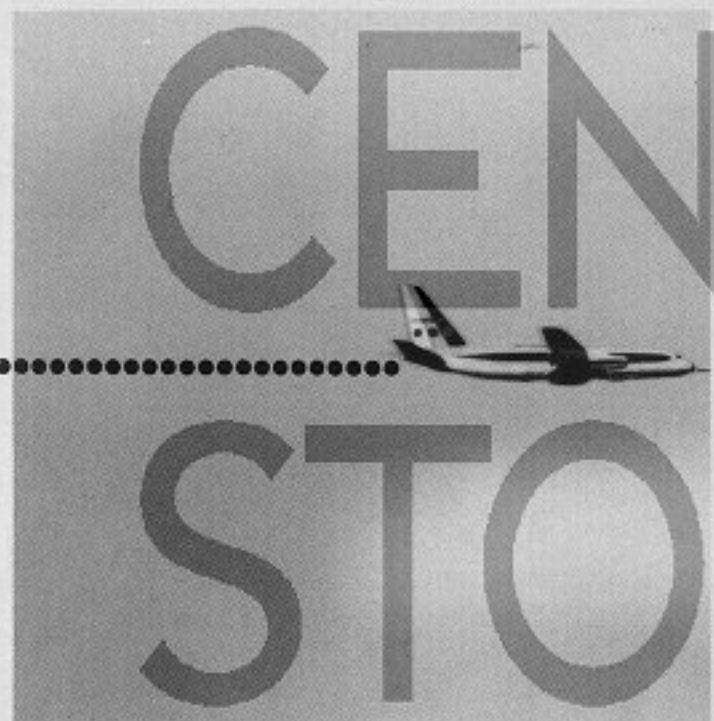
tere quotidianamente il lusso di farsi bloccare, perquisire, insultare, malmenare e qualche volta sparare, dagli energumani dell'una e dell'altra fazione, imparzialmente. Tutto questo in taxi.

* * *

Come, essere a Santo Domingo e non approfittarne per fare un salto nella pittoresca Haiti, che addirittura è parte (occidentale) della stessa isola, o nella drammatica Cuba, che da Haiti è separata da un braccio di mare largo qualche decina di chilometri? Rieccomi dunque in movimento per un viaggietto utile e dilettevole attraverso i favolosi mari, anzi i favolosi cieli, dei Caraibi. Da Santo Domingo a Port au Prince si vola verso occidente per meno di un'ora, ma chi, come me, non ha il visto, vola invece ad oriente verso l'isola americana di Portorico dove visita il locale console haitiano, e poi vola all'indietro. Se è fortunato, può cavarsela in tre giorni.

(Durante il soggiorno ad Haiti, c'è da augurarsi di continuare ad essere fortunati e di avere degli amici disposti a dare una mano in caso di bisogno. Sospettosa, non a torto, di qualsiasi straniero che capiti nell'assolutistico regno negro del presidente Duvalier, la onnipotente polizia locale fa di tanto in tanto sparire qualcuno che generalmente viene riconsegnato al suo ambasciatore dopo giorni, settimane o mesi di soggiorno nelle prigioni della repubblica.)

Guerre, rivoluzioni, controrivoluzioni,
morti e sparatorie;
ma la gente continua a dire:
«Beato lei, che viaggia».



STORICO

Da Haiti, dunque, si va a Cuba che si intravede al di là di un braccio di mare. « Il modo più comodo per andarci, signore — mi spiega gentilmente l'impiegato, un negro, dell'agenzia turistica a Port au Prince — è di passare per Mosca o, se preferisce, per Praga o per Madrid ». Contrariamente alle apparenze, il bravuomo non è pazzo: dopo la rottura con gli Stati Uniti, Cuba è collegata per via aerea solo con le tre citate capitali e con Città del Messico. Scelgo naturalmente quest'ultima dove con un volo diretto si potrebbe arrivare da Haiti in un paio d'ore: ci arrivo infatti in un paio di giorni, dopo essere stato costretto ad andare da Port au Prince a Kingston Giamaica, da Kingston a Miami Florida, da Miami a Merida, e da Merida finalmente a Città del Messico. Arrivo all'alba, so che a mezzogiorno ci deve essere un aereo per L'Avana, e stanco e sporco aspetto, seduto sulle valigie, che aprano il competente ufficio. L'aereo c'è, ma ha un po' di ritardo: due ore, quattro, otto, dodici. Alle due di notte, ci comunicano che ci vorrà ancora del tempo per ovviare a certi guai del motore; alle tre ci mettono a letto in un albergo del centro. Alle quattro sveglia: improvvisamente tutto è andato a posto, si corre all'aeroporto. E si aspetta, due, quattro, otto ore. Quando finalmente a mezzogiorno si decolla, il simpatico pilota cubano ci tranquillizza ridendo: « Sapete, con questi aerei non si sa mai non solo quando si parte, ma nemmeno quando si arriva ». Finalmente so-

no all'Avana quattro giorni dopo aver lasciato la vicina isola separata da Cuba solo dal breve braccio di mare.

* * *

Non voglio tediare il lettore col racconto di infinite altre analoghe, o peggiori esperienze; voglio anzi concludere ammettendo onestamente che qualche volta i sostenitori del « beato lei che viaggia » hanno ragione. A quale altro comune mortale può capitare la fortuna di avere tutto un Boeing a propria disposizione? A bordo del reattore, partito una sera da una capitale europea per un volo di sette ore e settemila chilometri, solo tre dei centocinquanta posti erano occupati: da me, da un portoghese e da un belga. Non solo il personale di servizio, ma tutto l'equipaggio si alternò durante la notte a coccolarci, a offrirci champagne e ostriche, profumi e omaggi di ogni genere, mentre noi tre, comodamente allungati in poltrona, ci godevamo attraverso i finestrini una luna grande e rossa come non avevamo mai vista. All'alba, purtroppo, atterrammo. Eravamo arrivati. In una città chiamata Léopoldville. Nel Congo dilaniato, in quei giorni del luglio 1960, da una terrificante guerriglia, in un inferno dal quale i Boeing della Sabena — in un gigantesco ponte aereo — partivano stipati di fuggiaschi per tornare subito indietro vuoti o con pochissimi passeggeri. Tre nel nostro caso e tutti e tre appartenenti a quella fortunata categoria di persone alle quali la gente dice continuamente: « Beato lei che viaggia ».

G. G.

Quest'anno per gli « Hi-Fi » Lancia riunione a Punta Ala. Puntuali all'appuntamento oltre 1500 soci: dalla Sicilia, da Torino, da Catanzaro, da Milano e dalla Svizzera. E in queste cifre è già la testimonianza di una fedeltà, di un attaccamento. Cinque anni fa i Lancia « Hi-Fi » erano cinquecento, ora sono più di cinquemila. Dieci volte tanti, un aumento che non solo è conferma della validità, del successo di una simpatica iniziativa, ma è misura del raro, singolare rapporto che da molto tempo — fin da quando le prime vetture Lancia uscirono dalla fabbrica — esiste fra la Casa e i suoi Clienti.

Per la riunione di Punta Ala due giornate: un weekend sereno e distensivo, l'occasione e l'atmosfera adatte a conoscersi, anzi a riconoscersi come appartenenti ad una grande famiglia. Il pranzo ufficiale, discorsi cordiali e uno spettacolo divertente. E nella seconda delle giornate ad ognuno lo svago preferito: partita di caccia, gara di golf, minigolf, autogimcana, gite a cavallo, un torneo di bridge; in programma anche una gara di sci d'acqua, cancellata poi per l'instabilità del tempo. E per tutti l'incantato paradiso di Punta Ala.

La riunione « Hi-Fi » 1965 si è chiusa con una promessa: arriveremo al prossimo anno. Una promessa che verrà mantenuta con « alta fedeltà », c'è da esserne certi.

GLI Hi-Fi A PUNTA ALA



1) Il Vescovo di Grosseto, S.E. Monsignor Gasbarri, dopo la celebrazione della messa nella Cappella di Punta Ala.

2) Nelle sale dell'Hotel Gallia il pranzo sociale. Da sinistra: il Prefetto di Grosseto, S.E. Alceo Chiesi, il Cavaliere del Lavoro dottor ingegner Carlo Pesenti, vicepresidente della Lancia, la signora Clelia Rivetti, consorte del presidente della Lancia « Hi-Fi » e il presidente della Lancia, dott. Massimo Spada.

3) Gimcana automobilistica, nonostante l'acquazzone. Un'occasione per dimostrare le qualità della vettura a cui si è « fedeli ».



STORICO

FIFA

4) Il cavallo è senza dubbio il mezzo di trasporto più congeniale alla intatta natura di Punta Ala.

5, 6) Millecinquecento « Hi-Fi » in letizia, e il merito è del bravissimo Alighiero Noschese.



7) Un momento della combattuta gara di golf; in azione è Elio Zagato, fedelissimo « Hi-Fi ».

di SAVERIO CIATTINI



Punta Ala è una spada verde che s'immerge nell'azzurro inquieto del Tirreno, protesa verso l'isola dello Sparviero che sottolinea sul filo dell'orizzonte il miraggio cinerino dell'Elba. L'impugnatura è larga e solida. La tiene in mano il vento che dà voce e suono al fragoroso esercito dei pini strapazzati dalla rabbia dello scirocco. I passi remoti degli Etruschi, lo scalpiccio circospetto dei briganti, il galoppo impetuoso dei butteri non hanno scalfito il silenzio antico di questo selvaggio angolo di Maremma che si addolcisce affacciandosi sul mare. Neppure ora che il segreto delle macchie e dei forteti è stato violato e messo a nudo, il silenzio ha perduto la sua dimensione originaria. Il silenzio è ancora il grido della beccaccia, il fruscio della lepre, il grugnito affannoso del cinghiale, il richiamo del cacciatore, la canizza dei segugi, il respiro del vento, la voce del mare.

Chi ha scoperto questa terra doveva esserne innamorato prima di conoscerla. A cercarla sulle carte non venivano fuori che dei nomi: Torre Hidalgo, Poggio dei tre Pini, Punta dello Sparviero, Il Renaione, Valle del Pozzo, Cala Tartana. Le mappe non dicevano di più. Semmai, potevano suggerire, col fascino dei nomi, il desiderio di accertare fino a che punto la fantasia ne era stata eccitata. Per scoprire questi posti bisognava venire qui facendosi largo attraverso i sentieri dei cinghiali e dei cacciatori e accorgersi che i paradisi che cerchiamo sono molto più vicini e reali di quanto si possa immaginare.

Dieci anni fa questa fetta di Maremma era ancora una plaga favolosa e inesplorata, sfuggita forse anche alle pagine di Fucini e di Civinini. Ignorata dalla letteratura — Cassola parlerà di un'altra Maremma, quella di Saline, di Volterra, dell'Amiata e delle colline metallifere — era rimasta un racconto privato dei bracconieri, dei contadini e dei boscaioli.

La scoperta di questo Far West casalingo dove i butteri girano ormai con la motoretta e i contadini hanno tradito i torelli per il trattore, è recente. Il turismo è arrivato con le automobili prima ancora che i viottoli diventassero strade. È arrivato il giorno in cui qualcuno si accorse che era inutile spingersi fino alla Costa Brava, agli incanti di Torremolinos o alle splendide e solitarie spiagge dell'Istria e della Dalmazia per trovare il sole, gli arenili, il mare e l'ombroso refrigerio dei pini che sono da sempre la ricchezza non ancora pienamente goduta della Maremma.

Otto chilometri di costa, sei milioni di metri quadrati di pinete, di colline e di radure sono i confini di questo Eldorado che ha una superficie quattro volte più grande di quella del Principato di Monaco. La civiltà dei consumi che ci assilla ogni giorno di nuove inutili proposte non è riuscita a forzare queste frontiere che la natura e l'uomo si sono uniti per difendere.

Punta Ala ha resistito alla guerra del cemento che dappertutto ormai ha finito col cancellare il verde, col recare ingiuria al paesaggio, col sostituire ai solenni monumenti della natura le assurde speculazioni degli uomini.

L'invasione edilizia si ferma ai limiti di questa terra che non chiedeva altro che essere rispettata. La tentazione deve essere stata forte ma per fortuna la saggezza di un gruppo di persone ha avuto la meglio su questa sconsiderata febbre di autodistruzione.

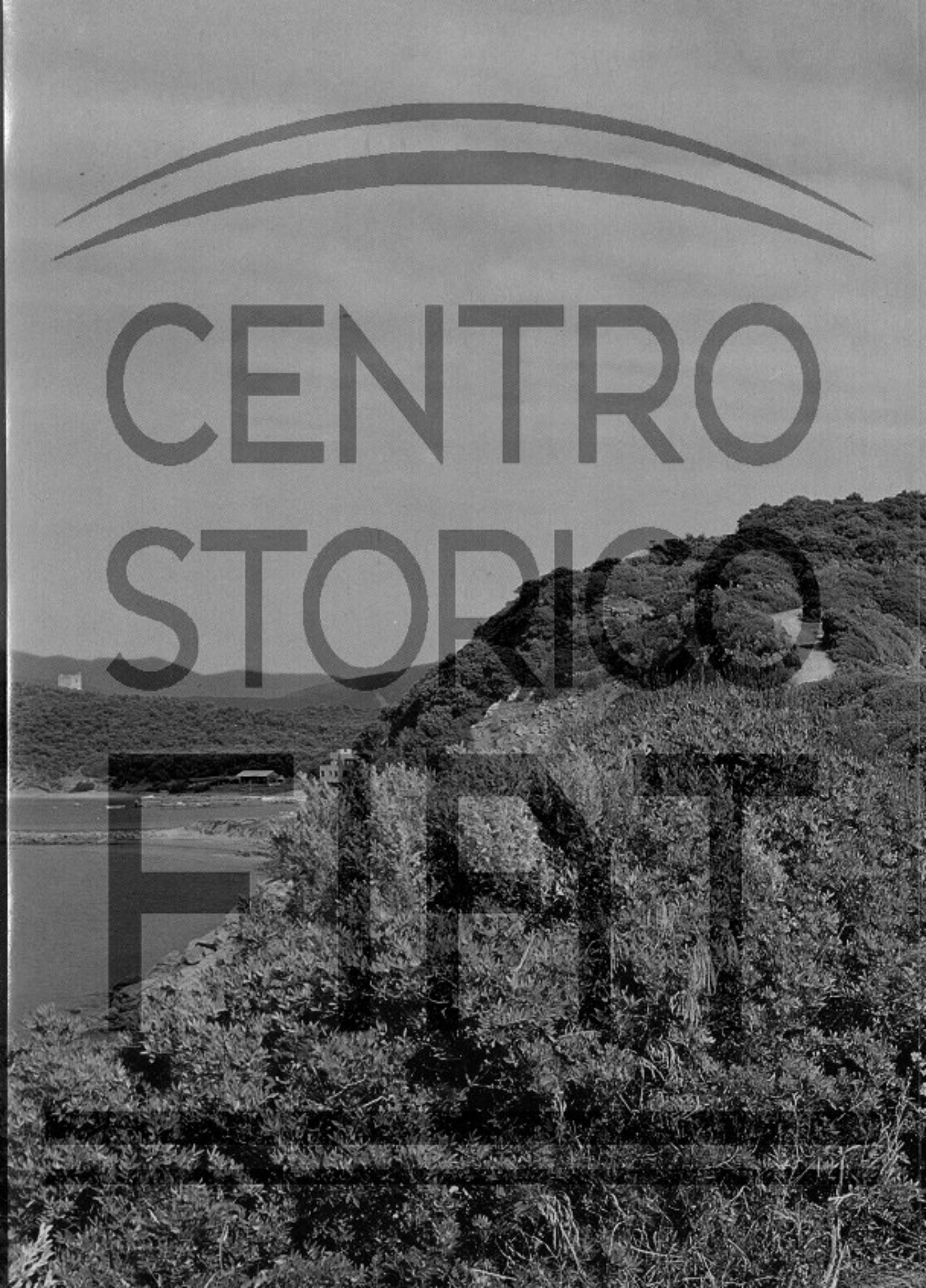
Chi ha scoperto Punta Ala ne ha apprezzato soprattutto la solitaria bellezza ed ha capito che occorreva salvaguardarla ad ogni costo accettando tutte le rinunce che questa decisione comportava. Niente urbanizzazione, niente sovraffollamento, niente lottizzazioni intensive. Il paesaggio non doveva essere snaturato, il volto di questa terra non doveva essere deturpato e cambiato, ogni luogo doveva mantenere il suo aspetto.

Non è stato facile inserire nel cuore di questi boschi e di queste spiagge le strutture rigidamente funzionali di un piccolo agglomerato urbano, conciliare le esigenze dei nostri tempi col rispetto per tutto quello che la natura aveva creato in un lunghissimo numero di anni. Il risultato di questo lavoro, concretato nel giro di poche stagioni è stato però positivo ed il paesaggio, vitalizzato dalle nuove costruzioni, ne è stato arricchito.



CENTRO
STORICO
FIFTI

The image is a black and white photograph of a coastal landscape. In the background, there are rolling hills under a clear sky. In the middle ground, a body of water contains several small boats. The foreground shows a dark, silty or rocky shoreline. The text 'CENTRO STORICO FIFTI' is superimposed in large, bold, sans-serif capital letters. Above the text is a graphic of two curved lines, and below it are two horizontal lines. The overall composition suggests a historical or cultural theme related to the location.



CENTRO STORICO

FIRE





CENTRO

STOP

RIGHT

Trentacinque chilometri di strade asfaltate tagliano le pinete che dalla provinciale della Collacchie conducono al mare senza mai incrociarsi ma seguendo un ordine naturale, quello segnato dai sentieri e dai varchi che si aprivano nel folto delle macchie.

Risolto il problema dei collegamenti interni nascevano quelli della suddivisione del terreno in tante aree fabbricabili, ciascuna con un polmone di verde intorno che isolasse le villette che sarebbero nate. E anche questo fu affrontato con chiarezza di idee e con l'assoluto rispetto dei canoni che la società per la valorizzazione di Punta Ala si era imposti.

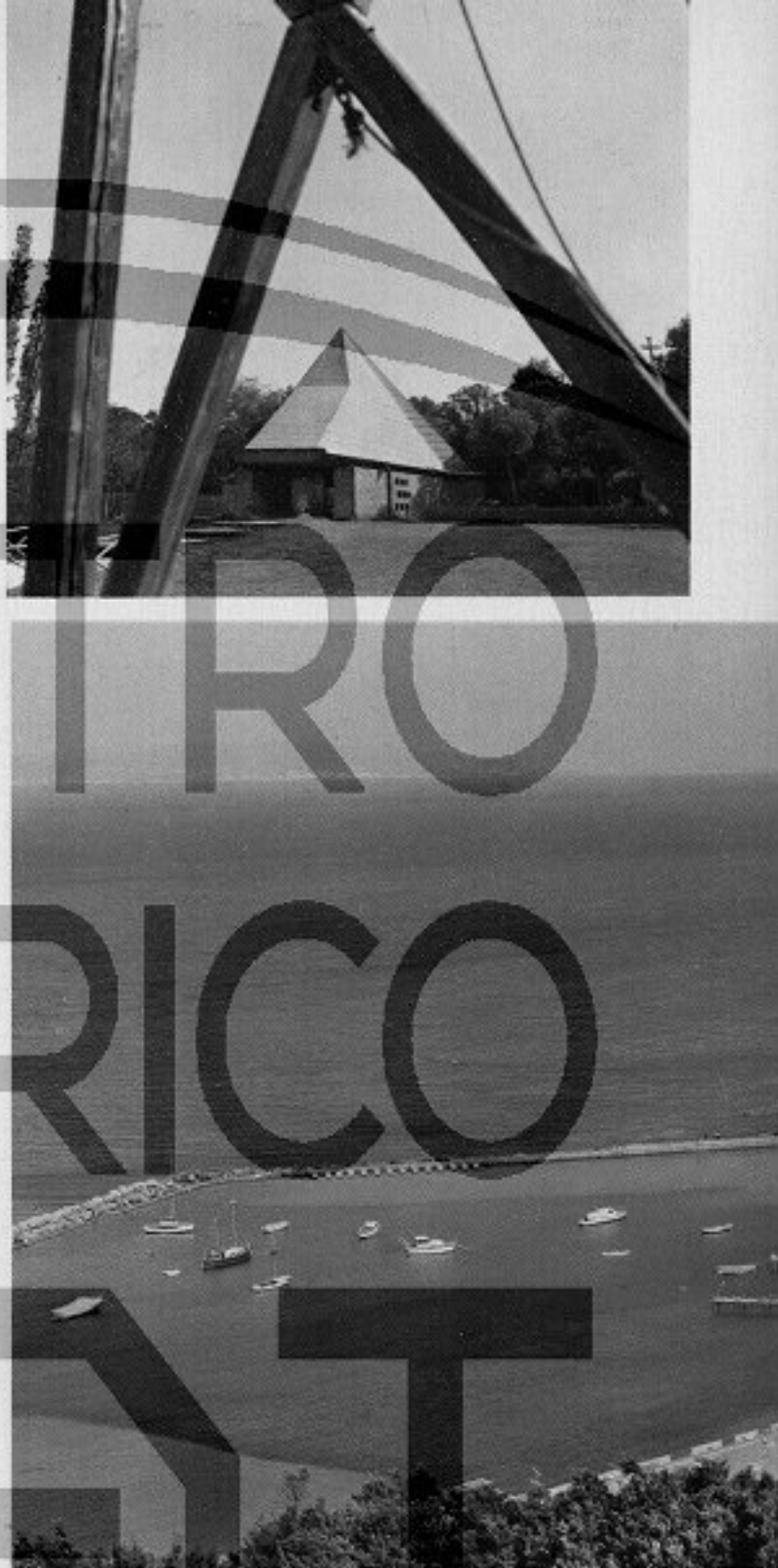
Fu stabilito un particolareggiato piano regolatore per la lottizzazione dei terreni panoramici, furono imposti dei rigorosi vincoli, si cercò di evitare che il disordine edilizio finisse col guastare irrimediabilmente il paesaggio. Le quattro case coloniche che costituivano l'antico nucleo abitato di Punta Ala si sono moltiplicate, sono diventate l'attuale centro residenziale formato di alberghi, pensioni, ville e cottages. Una città in sedicesimo architettonicamente inserita nel paesaggio e dotata di tutti i servizi indispensabili. Sei chilometri di tubazioni interne per portare l'acqua dalle sorgenti di Pian d'Alma fino a Punta Ala dove viene distribuita a varie quote con serbatoi di recupero per mezzo di un rifornimento completamente automatico.

Ad un certo livello minimo si inseriscono le pompe che erogano una quantità d'acqua sufficiente in tutte le stagioni grazie ad un impianto comandato a distanza, il più attrezzato e moderno della provincia di Grosseto. La corrente elettrica arriva dappertutto insieme alla forza motrice per mezzo di dodici cabine e di una fitta rete di canali sotterranei perché il paesaggio non sia in nessun modo alterato dalle antenne e dai fili aerei.

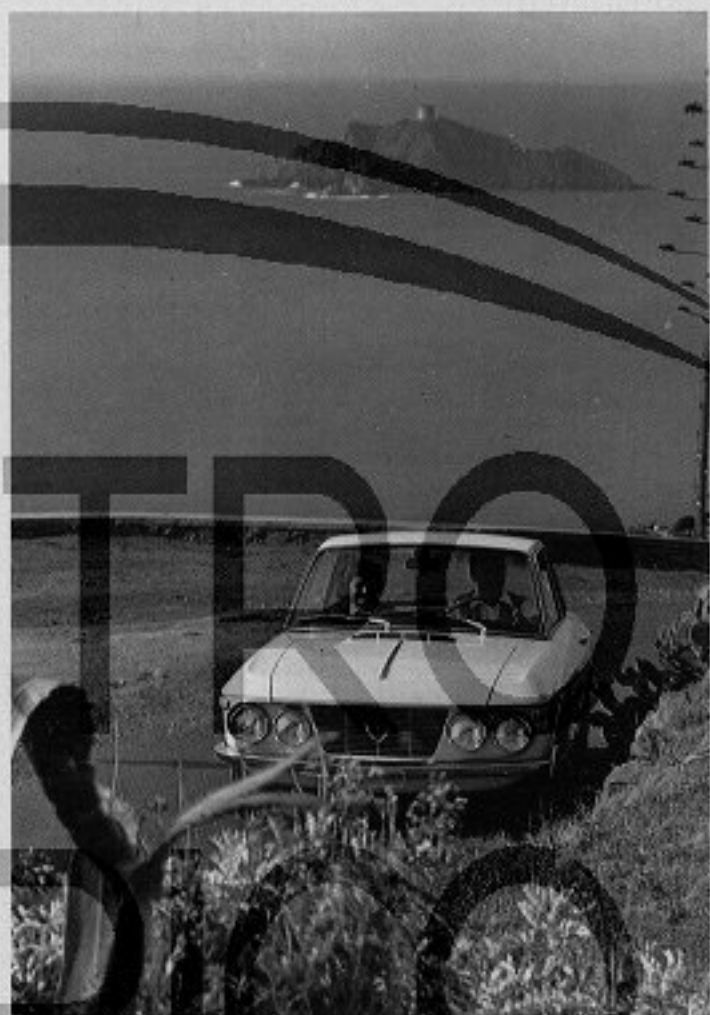
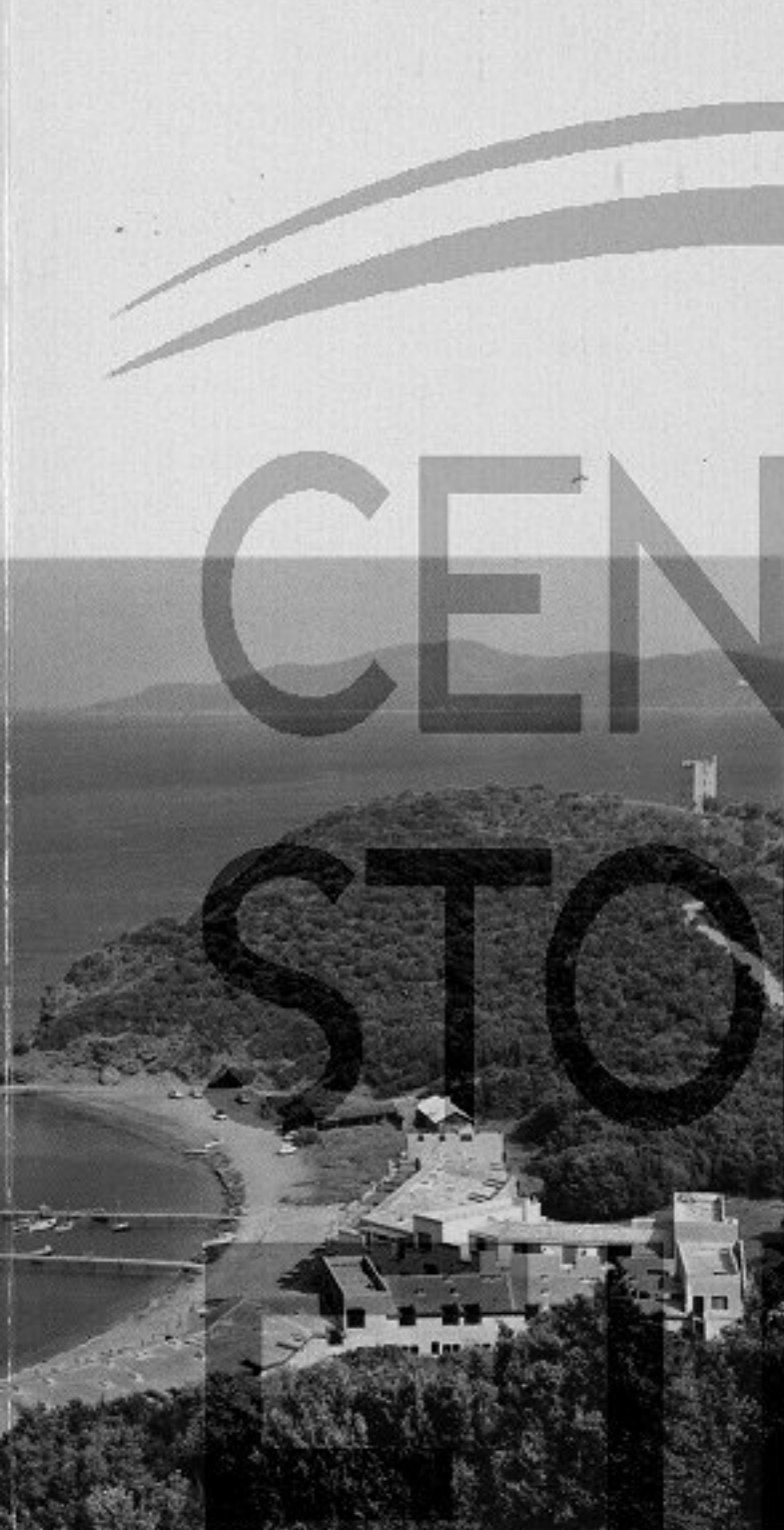
Un'opera colossale che la Società di Punta Ala ha compiuto dal 1961, quando fu approvato il piano di lottizzazione urbanistica, ad oggi è che sarà completato in breve tempo con le attrezzature portuali che permetteranno la creazione di un efficiente ricovero per gli yachts e per le piccole imbarcazioni.

Tutto questo è avvenuto senza interventi esterni, con i soli mezzi della Società Punta Ala che, anzi, in alcuni casi ha incontrato, se non proprio l'ostilità, certamente la resistenza di certi enti locali che non hanno apprezzato, come ragionevolmente si sarebbe atteso da loro, l'importanza di questa coraggiosa iniziativa.

Uno degli ostacoli più recenti che si sono frapposti all'opera dei valorizzatori di Punta Ala è stata l'imposizione di un vincolo idro-geologico che grava su tre quarti del comprensorio ed il cui annullamento è stato respinto, alla fine del 1965, dalla Camera di commercio di Grosseto e dall'Ispettorato forestale. Si tratta di un



vincolo-capestro che mortifica l'iniziativa privata a tutto svantaggio della economia di questa zona che pure ha tanto bisogno di idee nuove e di realizzazioni pratiche. Punta Ala non è una « spiaggia per miliardari » come qualcuno ha voluto demagogicamente definirla per istituire una distinzione scopertamente di casta e di élite. È piuttosto un esempio di come si possa realizzare il turismo senza preclusioni, in una maniera moderna e razionale, nel rispetto della natura e del paesaggio, tenendo fede ad una dimensione umana del tempo libero. Chi cerca la distensione, la solitudine, uno stacco netto dalla vita convulsa di tutti i giorni può trovare qui quello che gli interessa. Un mare che più azzurro di così non può essere, un silenzio che sembra quello delle origini del mondo, una natura ancora intatta, un ritorno alle abitudini dimenticate.



Per i ragazzi c'è il « Club dei bambini », il paradiso dei loro giochi che danno alle loro giornate il sapore favoloso di una interminabile vacanza, per i grandi c'è il campo di golf, con diciotto buche, uno dei più belli e più completi d'Europa, il minigolf, i campi da tennis, il maneggio con la scuola di equitazione, una serie di bar, un night club, la riserva di caccia, grande quanto tutta l'estensione di Punta Ala, popolata di cinghiali, di lepri, di caprioli, di beccacce, di fagiani che saltellano indisturbati nei giardini delle ville e ai margini delle strade.

Daw Addams è di casa da queste parti, come Gino Cervi ed il cantautore Vianello che hanno costruito qui la loro villa. Gassman, Walter Chiari, Rita Pavone, sono gli ospiti abituali dell'estate, una estate che si prolunga più a lungo che da altre parti, addolcita anche in settembre da un sole che scalda ancora, da un cielo che non co-

nosce nuvole e da una temperatura che resiste tenacemente alle insidie dell'autunno.

Il centro della vita di Punta Ala è il Gualdo dove si articola la zona residenziale e dove la densità è maggiore rispetto a tutto il resto dell'abitato. Qui ci sono i negozi, le boutiques, le gallerie d'arte dove si tengono mostre di pittura. La vita continua poi nella zona del porto — quella che fra pochi anni sarà completata e potrà fare la concorrenza a Cap d'Antibes a Cannes e a Portofino. Nei ristoranti della zona del porto si possono gustare insieme al cacciucco, tutte le specialità del pesce e la cucina tipica della Maremma, gli arrostiti di uccelli, il prosciutto e le salsicce di cinghiale, il formaggio piccante di Capalbio e di Massa Marittima.

I peccati di gola sono giustificati da tutte queste tentazioni a cui non si può proprio resistere. Li perdona an-

che il medico, consigliando magari, dopo, la salutare terapia di una camminata in mezzo ai boschi, fino alle colline che si interrompono sul mare dove gli scogli dei Porcellini sembrano guizzare come grotte lucide di delfini.

Il Castello, dove ha sede lo Sporting Club, è il salotto di Punta Ala. La stagione mondana, che dura da luglio — ma anche prima — ad ottobre, nasce qui insieme ai flirts dei giovanissimi che si ritroveranno poi a fare lo sci nautico, a caracollare al galoppatoio, ad esercitarsi in prove di abilità sulla terra rossa dei « courts », a programmare una escursione archeologica alla ricerca di anfore e di vasi lacrimari.

La caccia al tesoro, il torneo di ping pong, le partite di calcio fra villeggianti, le gare di aquiloni al club dei bambini, il concorso ippico nazionale, le regate, le gare di nuoto, quelle di polo sono piacevoli svaghi della lunghissima estate di Punta Ala. Un'estate mai intristita da piogge, una stagione felice che dà alle vacanze un senso di incredibile eternità.

Poi, quando anche i più fedeli amici dell'alba si sono decisi a rincasare, c'è il silenzio soffice e morbido delle ville, delle residenze, del Gallia, del Piccolo

Hotel Alleluja, dello Welt Ring. Qui è facile dimenticare le insonnie cittadine, il telefono che squilla sui nostri sogni, le angosce, le inquietudini, le ansie, tutto il nostro bagaglio di cattivi pensieri che a casa non riusciamo a cacciar via.

Al mattino sarà il vento a svegliarci passando le dita sugli aghi dei pini per strappare dal calendario il foglio di una giornata felice per aprirne una altra più felice.

L'estate di Punta Ala è ancora giovane. Ci sorride per invitarci a scegliere la nostra parte. Che sarà sempre lunghissima. S. C.



I RALLYE INTERNAZIONALE DEI JOLLY HOTELS

Il giro d'Italia automobilistico



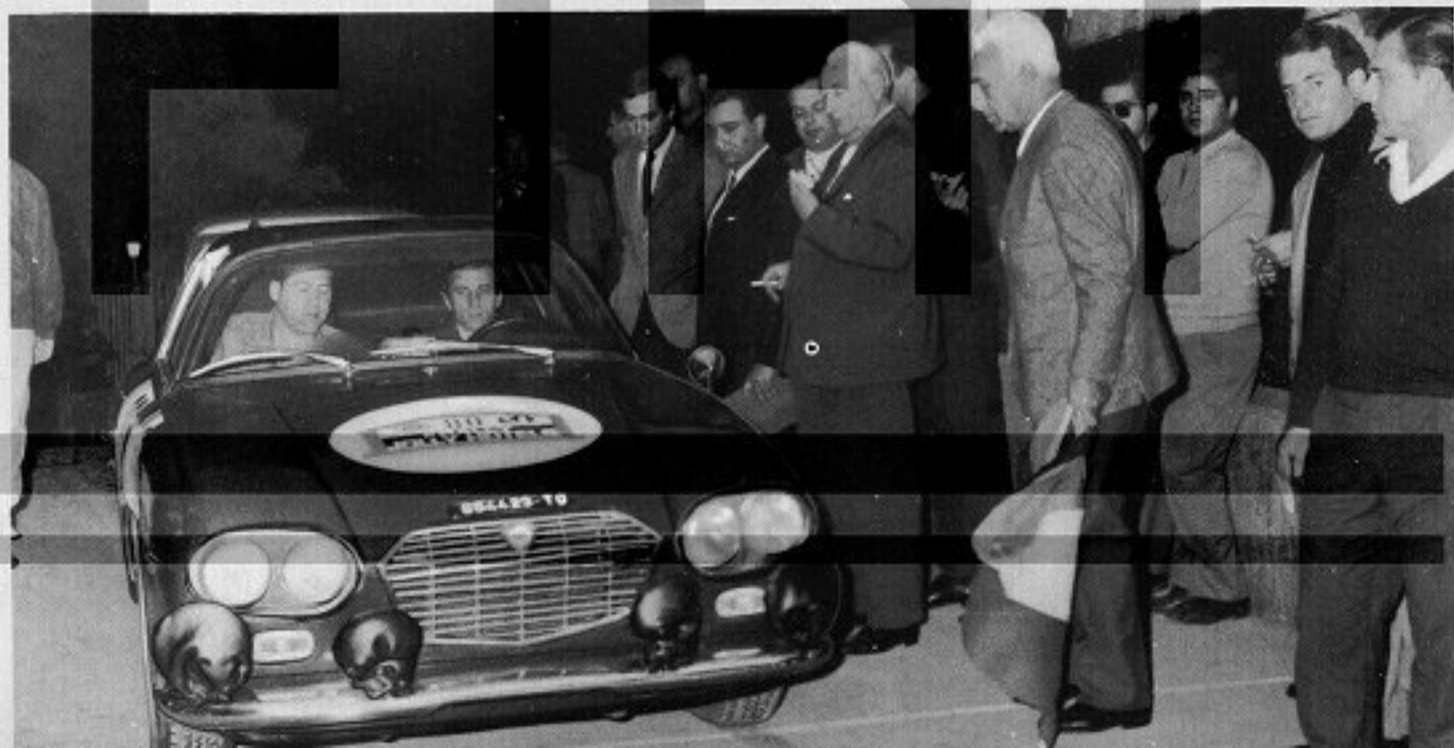
Siamo arrivati a Palermo da pochi minuti; è una sera tiepida, limpida. Due ore prima a Milano le cose stavano diversamente; foschia e aria già pungente. Siamo venuti all'altro capo d'Italia per partecipare ad un rallye automobilistico. È una esperienza assolutamente nuova. Pensiamo che abbia poco senso essere arrivati fin qui in due ore di volo unicamente per tornare in su in cinque giorni di viaggio in auto. Ma a viaggio compiuto dobbiamo dire che la corsa un senso ce l'ha, eccome. Le cinque tappe da Palermo a Trieste non solo hanno un senso, ma costituiscono una delle più belle vicende sportive che possa capitare di vivere.

CENTRO STORICO

Da Palermo a Trieste:
3800 chilometri,
quattro prove di velocità in pista
a Pergusa, Siracusa, Imola, Monza;
sei prove di velocità in salita.
Una gara durissima e completa
che conferisce maggiore validità
alla affermazione
delle vetture Lancia:
primo posto assoluto nella categoria turismo
con la Flavia di Marco Crosina e Luigi Parodi
sei vetture alla partenza,
sei vetture sul traguardo.

1) Alla partenza da Palermo la Flavia di Crosina-Parodi. L'atmosfera è quella delle grandi corse su strada: sembra di essere ritornati al tempo delle « Mille Miglia ».

2) Pianta e Lombardini durante l'arrampicata al Colle Pizzo: finiranno settimi assoluti.



La gente delle auto. Piloti, meccanici, dirigenti, organizzatori, commissari costituiscono un mondo particolare. A prima vista può sembrare composto da persone normali, in tutto e per tutto uguali alle altre. Ma non è così; lo si capisce mischiandosi con loro, osservando la loro vita sportiva e privata, ascoltando i loro discorsi. I curiosi che passano davanti al Jolly di Palermo e osservano le auto dicono che questa è «roba per i matti». Ma di matti qui non ce ne sono proprio. Chi guida queste auto è gente quadrata, equilibrata in maniera eccezionale.

Le auto. Ce ne sono cinquanta alla partenza; a Trieste ne arriveranno trentacinque. Delle quindici perse per strada alcune si fermeranno per colpa loro, alcune per colpa di chi le ha guidate. Tuttavia nessuno dei cento partecipanti (due per auto) si farà una scalfittura. Non solo: nessuna delle auto partecipanti ha avuto incidenti nei tratti di gara «di regolarità», compiuti cioè col traffico stradale aperto. Gli unici incidenti, ma anche questi non gravi, sono toccati alle macchine del seguito su cui si trovavano commissari di gara, dirigenti, giornalisti. Questo per confermare che i corridori non sono matti, ma gente che sa guidare la macchina.

Belle e brutte, leggere e pesanti, nuove e vecchie. Ci sono automobili di tutti i tipi; per la massima parte italiane, ma anche straniere. C'è chi vuole vincere, c'è chi vuole solo arrivare a Trieste passando indenne nelle



dieci prove di velocità (quattro in circuito e sei in salita). Noi saliamo su una Lancia Flavia Zagato; al volante c'è Marco Crosina, uno dei piloti italiani più in gamba (è campione europeo della categoria Turismo, classe fino a 2000 di cilindrata, appunto con la Flavia). Le nostre avversarie più forti sono le quattro Giulia GTA della scuderia Jolly Club, che poi è l'Autodelta, che poi è l'Alfa Romeo. La Flavia di Crosina corre per la scuderia HF della Lancia. Ci sono in gara altre Flavia appartenenti a scuderie o a privati e anche altre Giulia GTA nelle stesse condizioni. Il duello è tra queste macchine nella categoria Turismo. Nella Gran Turismo combattono invece Giulia TZ e Ferrari Le Mans o GTO. Da Palermo a Trieste: un lungo duello sul filo dei secondi, su strade belle e brutte, su piste, su salite. Chi vince ha un merito grande perché le difficoltà sono tante e di tanti generi diversi.

La prima tappa è tutta siciliana: Palermo-Messina passando per Siracusa. La Sicilia è terra di illustri tradizioni automobilistiche ed accoglie con grande festa la corsa. Nei paesi che attraversiamo la gente è tutta in strada a guardare le macchine. Poi si fanno chilometri e

chilometri senza vedere nessuno in mezzo alla campagna. Marco Crosina ci parla della Targa Florio, la grande corsa automobilistica, forse la più antica che si corra in Italia. Ci racconta di un barone che una volta decise di partecipare e per avere ragione degli avversari organizzò i suoi massari: al passaggio nelle sue terre pattuglie di picciotti avrebbero dovuto sparare a lupara sulle macchine degli altri concorrenti.

Piazza Armerina. Un agglomerato di casupole davvero pittoresche. In mezzo c'è, anche qui, un Jolly Hotel. Racogliamo i sacchetti del rifornimento e ci fermiamo poco oltre il paese. Ci raggiunge di corsa un ragazzo; avrà quattordici, quindici anni: guarda i piloti, accarezza le vetture. Sembra affascinato da questi uomini, da queste macchine che appartengono a un mondo lontanissimo dal suo; saltella qua e là facendo festa a tutti, allegro. Al momento di ripartire ci consultiamo sulla strada da prendere; il ragazzo interviene e dice che lui la conosce. Ma vuole salire anche lui in macchina. Ci saluta deluso perché gli diciamo che è impossibile portarlo con noi. Mentre stiamo per partire sentiamo che mormora: «Peccato. Il passaggio lo chiederò a un altro». Non era tifoso: era un autostoppista.

Per uno che è abituato con la sua Appia (terza serie) a tirare al massimo i 130 sull'autostrada, sarebbe assurdo nascondere che partecipare ad una gara di velocità in salita con una Flavia provoca una certa impressione. Fatto sta che alla seconda tappa del Rallye dei Jolly Hotel ci siamo trovati in questa situazione: eravamo sulla Flavia accanto ad uno dei migliori corridori in salita d'Europa, legati con la cintura di sicurezza e con in testa un casco di protezione da progetto Gemini. Infatti mentre le prove di velocità in circuito in questo Rallye le doveva disputare uno solo dei due piloti (e quello, senza dubbi di sorta, era Marco Crosina), per le prove di velocità in salita dovevano essere a bordo sia il primo sia il secondo pilota. La Messina-Colle San Rizzo era la prima delle sei gare in salita che avremmo dovuto disputare e noi eravamo lì rannicchiati sul sedile aspettando col dito sul pulsante del cronometro, accanto a Marco Crosina. Via! E ci sentiamo schiacciati contro lo schienale; il pensiero va a Glenn, a Conrad; ma forse, tutto sommato, l'impressione loro deve essere stata diversa.

Col passare delle curve passa la paura preventiva e subentra la passione per la gara. Si vorrebbe aiutare il pilota, la macchina ad andare ancora più forte per arrivare con un tempo migliore degli altri, per guadagnare tutti i secondi possibili anche quelli impossibili. Marco Crosina comunque di più non potrebbe fare: entra nelle curve in piena velocità sapendo com'è la strada dietro l'angolo. La sa tutta a memoria questa salita e così pure le prossime quattro. Noi lo guardiamo come un vero fenomeno. Lui sicuro infila «destre» e «sinistre» veloci come se su quella strada ci avesse giocato anni ed anni da bambino; invece c'è solo passato due volte. Ma questo gli basta per essersela impressa nella memoria senza possibilità d'errori. Perché un errore qui significa perdere secondi d'oro e lui non ne vuole proprio perdere. A Trieste sarà primo. Forse noi soli sappiamo quanto questa vittoria è meritata.

Si comincia a risalire l'Italia attraversando la Calabria. Dal Tirreno allo Jonio, fino a Taranto e poi a Matera. Nel mezzo un'altra salita a Fiumarella. Anche qui Crosina e la Flavia si comportano magnificamente. Dopo la gara di velocità la strada, da Fiumarella a Castrovillari, è tutta curve; anche nel trasferimento attraverso questa regione aspra e dolce, la Flavia va meravigliosamente. Nonostante la strada terribile come tracciato,

si può godere il paesaggio, i colori magnifici di questa stagione. I boschi alle pendici della Sila sono verdi e gialli in tante gradazioni diverse.

Da Matera a Foggia. Di qui si ripiega verso l'interno, verso i monti. C'è un posto di controllo orario a Vinchiaturò. Il nome di questo paese ci fa venire in mente tanti Giri d'Italia ciclistici. Un nome ascoltato decine di volte alla radio: « Da Vinchiaturò sono transitati in testa alla corsa... eccetera ». Pensiamo che anche questo Rallye dei Jolly Hotel è un Giro d'Italia; un altr'anno dovrebbero ribattezzarlo Giro-Jolly o qualcosa del genere.

Popoli e Tortoreto, il giorno dopo Osimo da fare due volte. Quattro salite e cioè il « clou » della corsa, specie per un pilota come Marco Crosina. È uno specialista della salita; ha cominciato a correre tre anni fa con la 850 Abarth, ma seguiva l'automobilismo fin da ragazzino andando a vedere i bolidi avventarsi sulla Trento-Bondone (lui è di Trento). Con la 850 Abarth più d'una volta ha fatto meglio di gente che aveva a disposizione macchine ben più potenti. Poi gli hanno offerto di correre con la Flavia. Ed è con questa macchina che l'anno scorso ha vinto il campionato Europeo: una ventina di corse in circuito e in salita in tutti i Paesi d'Europa contro i migliori specialisti. Un collaudato campione insomma. Crosina va benissimo a Popoli, un po' meno a Tortoreto (una salita breve e lenta, tutta tornanti e con pochi allunghi); il suo capolavoro è la doppia scalata a Osimo dove realizza tempi ottimi.

Non tutti hanno la memoria di Crosina e le curve delle salite (lunghe magari una quindicina di chilometri) non se le possono ricordare. Ecco allora che entrano in

lettura delle note nelle gare in salita. Il vero « secondo » deve saper evitare al « primo » ogni preoccupazione di natura logistica ed organizzativa; deve indicargli la strada da percorrere, seguire il cronometro per passare ai controlli orari al minuto prestabilito; deve aver cura dell'ordine all'interno dell'abitacolo, e magari ogni tanto dare una pulitina anche all'esterno. Deve guidare nelle tappe di trasferimento per dare modo al « primo » di riposarsi; la sua quindi deve essere una guida tranquilla, senza strappi affinché il sistema nervoso di chi deve guidare nella gara di velocità sia bene a posto, in perfetto equilibrio. Abbiamo visto al Rallye dei Jolly Hotel « secondi » bravissimi portare la colazione a letto al « primo » perché potesse riposare un quarto d'ora di più. Un altro alla partenza da Palermo si preoccupò di versare un po' d'acqua di Lourdes datagli dalla madre e conservata in una boccetta, nel radiatore della sua auto.

Un'altra cosa che i « secondi » fanno ed è particolarmente apprezzata dai « primi » è prenotare le telefonate con madri, mogli, figlie, fidanzate, parenti in genere del compagno, non appena la tappa è terminata. Abbiamo visto centralini presi d'assalto con impeto, aggressività eccezionali. Il tutto per una logicissima ragione: tutti vogliono far sapere a casa che stanno bene; una gara in automobile presenta certo dei rischi, non lo si può negare e si sa che a casa aspettano notizie. Anche noi siamo andati all'assalto dei centralini come tutti gli altri. E come tutti gli altri ci siamo trovati a dare ogni sera un resoconto della corsa di tipo familiare.

La moglie una sera osservò che andando in macchina con uno che va forte chissà quante « brutte cose » (si parla di guida) avremmo imparato.

Nella penultima salita del Rallye le due inglesi componenti l'unico equipaggio femminile della corsa finirono contro un muretto. Non si fecero nulla. Mi viene in mente che alla partenza tutta la carovana era particolarmente dolente per via della loro non eccessiva avvenenza. Però le stesse persone che avevano dato un giudizio negativo (sotto questo punto di vista) delle due

inglesine, quando siamo stati a S. Benedetto del Tronto (partenza per la quarta tappa) trovavano che in fondo almeno una delle due era carina. Se fossero arrivate a Trieste assieme agli altri probabilmente sarebbero state elette « Miss Rallye ».

L'ultima salita, quella di Asiago, consacrò il primato di Marco Crosina e della Flavia. In serata si arrivò in fondo. Inutile dire che quando i fari illuminarono il cartello « Trieste » si tirò un sospiro; la tirata da Palermo a lassù non era stata un giochetto, una passeggiata. Una fatica che però le auto e i piloti hanno sostenuto bene.

Alla sera banchetto, discorsi, applausi. Tutti sono stanchi ma nessuno va a dormire e in giro c'è una punta di malinconia. Un veterano ci confida che succede sempre così alla fine di una gara che è durata parecchi giorni. È come mettere la parola fine ad una bella, felice vacanza.

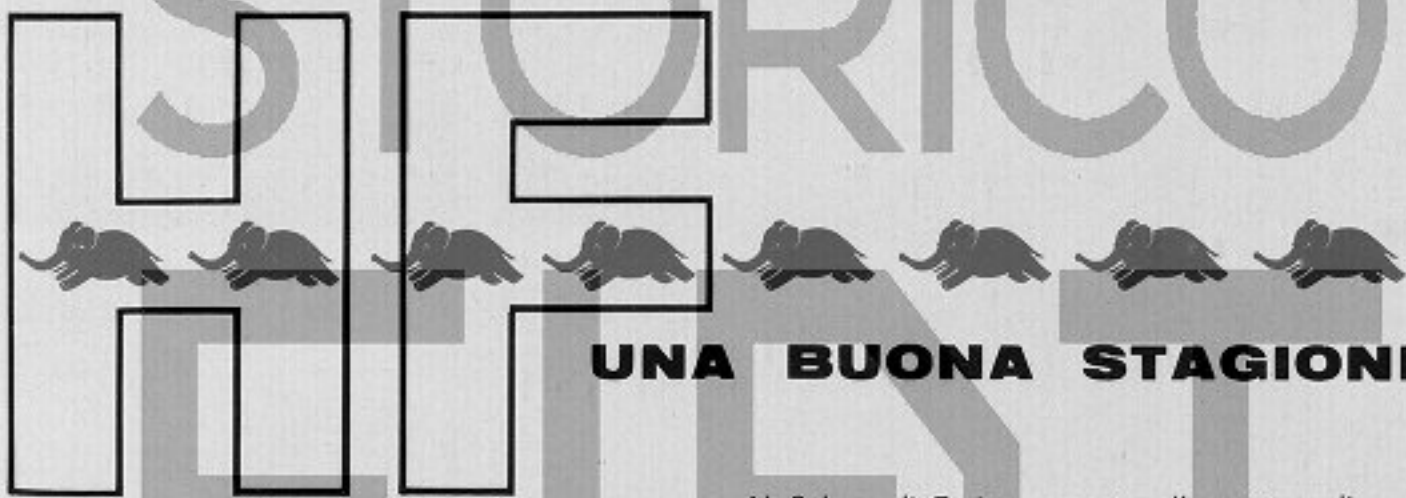
L. P.

3) Crosina e Parodi in attesa del traghetto che li porterà sul continente. La strada per Trieste è ancora lunga, ma l'avventura si concluderà felicemente.



scena i « secondi » ad aiutarli. Essere un buon « secondo » significa godere della completa fiducia del primo pilota. Si perché chi guida, in certe occasioni deve farlo unicamente seguendo i suggerimenti del « secondo ». I due piloti, nella settimana che precede la gara, vanno assieme ad ispezionare le salite e ne realizzano il tracciato attraverso una descrizione scritta. Il « secondo » durante la gara leggerà la descrizione (fatta tutta di sigle, una specie di codice) e il « primo » porterà la macchina nelle curve con la velocità e la traiettoria conseguenti. È una specie di volo cieco che richiede, come dicevamo, un perfetto affiatamento. La cosa più difficile per il « secondo » è dare le indicazioni al pilota col ritmo giusto. Il che non è tanto semplice perché la macchina fa queste salite a medie oscillanti attorno ai 90 all'ora e spesso si trovano tre-quattro curve in fila.

I compiti del « secondo » non si riducono tuttavia alla

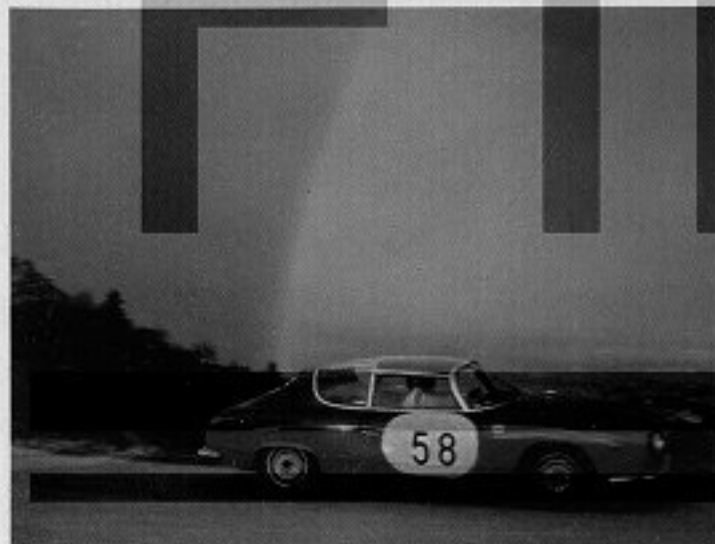


UNA BUONA STAGIONE

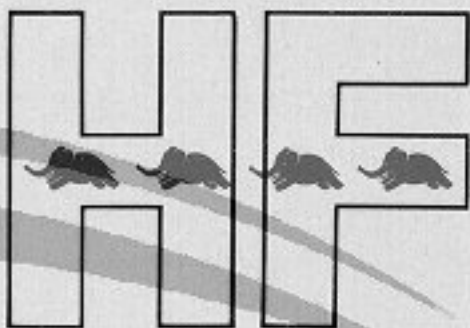
Al Salone di Torino, accanto alle vetture di serie, anche le rosse macchine della « HF » sullo sfondo scintillante delle molte coppe conquistate nella stagione che si è appena chiusa. Una stagione particolarmente attiva e soddisfacente che ha visto le vetture Lancia premiate con:

il campionato femminile assoluto francese di Turismo con Claudine Bouchet □ il campionato italiano classe 2000 Turismo con Claudio Maglioli □ il campionato italiano classe 1150 Gran Turismo con Enrico Romanini □ il Trofeo assoluto della Montagna categoria GT, ancora con Romanini □ il campionato italiano dei Rallyes con Enzo Martoni □ il Trofeo Internazionale dei Rallyes con Giorgio Pianta □ il campionato europeo dei Rallyes classe 2000 Turismo con Trautmann-Bouchet. A questi titoli vanno aggiunti 33 primi posti assoluti, 14 secondi posti assoluti, 87 primi posti di classe.

1) Una foto simbolica: sulla Flavia di « Kandar », un lancista fra i più attivi, si riflettono i colori dell'« arc en ciel ». E all'arcobaleno segue sempre la « buona » stagione.

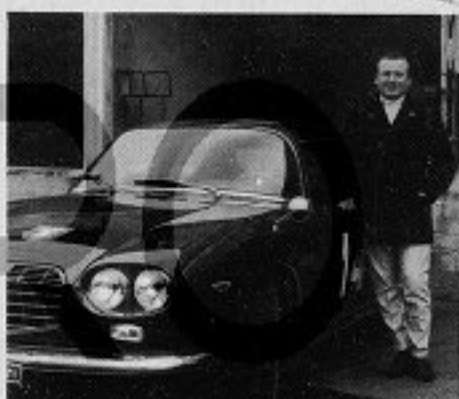


In queste poche fotografie non abbiamo potuto includere tutti i piloti, né tutte le gare in cui le vetture Lancia si sono affermate. Del Rallye dei Jolly Hotels si parla in altra parte della rivista, ricorderemo ancora: la bella vittoria di Crosina-Maglioli nel durissimo Rallye di San Martino di Castrozza; la massiccia affermazione delle vetture Lancia (Leo Cella, «Kandaru», Trombetta, Caffi) nella gara in salita Castione-Passo della Presolana; l'ottima prova di Pianta-Lombardini nel «Monaco-Vienna-Budapest»; la vittoria di Paolo Amato (Lancia Flavia) nel recente «Criterio dell'ora» disputato a Vallelunga.



2) All'autodromo di Vallelunga il Trofeo Campagnano. Il direttore di gara si congratula con Claudio Maglioli, vincitore assoluto e neo-campione italiano.

3) Giorgio Pianta: a lui e al «secondo» Lombardini il Trofeo Internazionale dei Rallyes.



4) Sulla pista di Monza, per la Coppa Carri, Crosina e Maglioli. Sarà Maglioli ad avere la meglio, seguito nella classifica da tre compagni di squadra. Sempre sulla pista monzese, a metà novembre, nel «Criterium Invernale di regolarità», vittoria di Antonio Thellung su Fulvia 2C e sette Fulvia nelle prime sette posizioni della classifica.



5) Enzo Romanini, l'uomo della montagna, detentore di due titoli italiani: il «Trofeo della Montagna» e il campionato GT classe 1150.

6) Una gentile, fedelissima «lancista»: Claudine Bouchet, campionessa assoluta di Francia nel Turismo.

7) Un'altra Lancia tricolore, quella di Enzo Martoni, campione italiano dei Rallyes.



Quarta Edizione
della

LANCIA D'ORO

al Golf Club Biella
«Le Betulle»

Flory van Donck, piazza d'onore
nella gara dei professionisti,
sta controllando lo score
al termine della 72ª buca
mentre il vincitore,
sulla destra,
riceve già le prime congratulazioni.

La signora Flammetta Rivetti,
gentile consorte
del Presidente del Golf Club Biella,
premia Aldo Casera,
primo dei professionisti.
Per il vincitore, gli applausi
del Presidente
della Federazione Italiana Golf,
Principe Ruspoli,
e dell'ingegner Roberto Rivetti
Presidente del Golf Club Biella.

Pieno e soddisfacente, il successo ha premiato per la quarta volta gli organizzatori della « Lancia d'oro », richiamando sull'incantevole percorso delle « Betulle » del Golf Club Biella una fitta schiera di golfers.

La « Lancia d'oro », riservata al migliore dei dilettanti, è andata al milanese Angelo Croce. Impegnandosi a fondo, Aldo Casera ha conquistato una bella vittoria nella gara per professionisti. A Mario Rescali e ad Augusto Venier sono rispettivamente toccati il primo posto « Juniores » e il primo posto « Assistenti ». Il « Trofeo Dunlop Lancia » è stato vinto, per la seconda volta, dalla signorina Lunella Rivetti, figlia del presidente del Golf Club Biella.

Nella « Pro Amateur », gara di chiusura, successo della coppia Antonio Antognini e Alfonso Angelini.

Ecco le prime posizioni nelle classifiche delle varie categorie:

Dilettanti: 1° Angelo Croce, 2° Franco Bevione, 3° Mike Zawisza; 1° miglior netto Nicolò Buratti; 2° miglior netto Walter Patscheider; 1° juniores Mario Rescali.

Professionisti: 1° Aldo Casera, 2° Flory van Donck, 3° Alfonso Angelini.

Assistenti: 1° Augusto Venier, 2° L. Grappasonni, 3° E. Songia.

Trofeo Dunlop Lancia

1° Lunella Rivetti, 2° Lidia Barbieri, 3° Simonetta Papetti.

Pro Amateur

1° Alfonso Angelini - Antonio Antognini, 2° Agostino Reale - Gian Franco Baselli, 3° Giuseppe Parisi - Amedeo Totaro.





CENTRO STORICO CAMPO N.60

di ALBERTO VIGNA

Avevo appena terminato di visitare la casa di John o' Grotz, l'ultima casa della Scozia, lassù in cima alla Gran Bretagna — come noi diciamo dalle Alpi al Lilibeo. Gli inglesi usano questa frase: dalla casa di Land's End, la prima che si incontra giungendo dal continente sulle coste della Cornovaglia, alla casa di John o' Grotz — quando vidi passare, basso nel cielo color del piombo, un aereo. Mi dissero che faceva la linea per le isole Shetland e per le Orca-di e subito ebbi il desiderio di visitare gli estremi lembi di questa terra. Il giorno dopo ero all'aeroporto di Wick, un aeroporto immenso, con piste sterminate che si allungano nella brughiera come le dita di una mano. Qui, durante la guerra, i bombardieri pesanti per le loro imprese sulla Germania. Trovai



Sono passati più di venti anni: Domenico Chiochetti, accompagnato dalla moglie, davanti alla sua « Italian Chapel ».

L'interno della cappella con la cancellata che separa l'altare. Anche la cancellata fu costruita da uno dei prigionieri con materiale di fortuna e attrezzi rudimentali.



ad aspettarmi un apparecchio robusto e tozzo come un calabrone, adatto a sfidare le grandi bufere e i venti impetuosi che dominano questo spazio di mare in cui le acque dell'Oceano Atlantico, calde per la corrente del Golfo, si mescolano con quelle gelide del Mare del Nord in un gran ribollire e spumeggiare di onde e di spruzzi.

Le Shetland sono diventate inglesi per trattati politici con la Danimarca che un tempo le possedeva; la popolazione è di vera razza vichinga, gente adusata al clima freddo, alle grandi tempeste. Il vento implacabile spazza senza sosta l'arcipelago. Sul terreno scoperto non si trova una sola pianta, erbe basse e forti e pochi arbusti crescono soltanto là dove un muro li protegge e li difende. Nelle Orcadi invece, più

vicine alla costa scozzese e più protette, a Kirkwall, il centro più importante, una pianta c'è ed è curata e considerata come un monumento e, come un monumento, circondata da una cancellata. Altrove, nell'isola principale che ha il nome quasi mediterraneo di Pomona, ma che di solito viene chiamata Mainland ed in quelle, circa cento, che la circondano, il vento turbinoso fa il suo mestiere: rade i campi e liscia le pietre.

Dopo aver visto, sul passaporto, la mia nazionalità, il portiere del principale albergo della cittadina, una graziosa ragazza dai capelli di fiamma, innalzò il gran pavese di uno smagliante sorriso e mi sussurrò: « The Italian chapel ». Visto che io non capivo cosa intendeva, soggiunse: « È una storia lunga, se volete

questa sera ve la racconterò ». E questa è la storia che la ragazza-portiere mi raccontò, nel raggio di calore di un affocato caminetto, rivelandosi, da buona scozzese, una gagliarda bevitrice di whisky.

Le Orcadi per largo tratto di mare delimitano e circondano una vasta baia il cui nome è legato ai ricordi della prima e della seconda guerra mondiale: Scapa Flow. Nel 1918, alla conclusione del conflitto, quando già l'armistizio era stato firmato tra l'Inghilterra e la Germania, la flotta tedesca era stata raccolta a Scapa Flow per essere consegnata ai vincitori. Tre giorni dopo, un gruppo di ufficiali e marinai tedeschi riuscì a sabotare le navi che vennero tutte affondate e così sottratte alla resa.

L'episodio è rimasto memorabile nella storia della marineria. Il nome di Scapa Flow è anche legato alle vicende della seconda guerra mondiale, per un episodio che nei primi giorni del conflitto vide ancora una volta di fronte la marina inglese e quella tedesca. Gli inglesi ritenevano che la baia, profonda 27 chilometri, fosse una delle più sicure e qui avevano fatto convergere alcune corazzate e portaerei e degli incrociatori pesanti. Per maggior cautela erano stati posati sbarramenti di mine e, dove possibile, erano state collocate reti antisommersibili fuorché in un punto, tra l'isola principale e quella di Lambholm, dato che si trattava di un canale così stretto, con un fondale tanto basso, da essere ritenuto assolutamente non praticabile. Un sommergibile sarebbe andato in secca come una balena suicida su una spiaggia; l'imboccatura del canale era la cruna di un ago in mezzo alla vastità del mare. L'impresa riuscì a un ufficiale della marina tedesca, il tenente Prien comandante di un U-BOOT, che con l'aiuto dell'alta marea riuscì a passare ed a sganciare due siluri contro una delle più superbe unità della marina inglese, la « Royal Oak », che colò a picco in pochi minuti con gli ottocento uomini dell'equipaggio.

Era il 14 ottobre del 1939 e da quel momento la baia fu considerata non sicura, fino a che Churchill decise di costruire una diga per congiungere le due isole attraverso il breve braccio di mare; a guerra finita sarebbe servita come strada e sarebbe stata utile negli anni di pace come era indispensabile nel tempo di guerra. E da questo momento ha inizio la storia della « Italian chapel ».

Gli italiani, si sa, sono « faticatori ». Con una mezza verità, o una mezza

bugia, si disse ad un gruppo di nostri prigionieri che si trattava di costruire una strada per comodità della popolazione civile ed essi accettarono il lavoro dietro la promessa di un trattamento più liberale e di maggior libertà. Così i nostri prigionieri finirono al campo numero 60, in baraccamenti che non occorreva proteggere con troppo filo spinato; attorno non vi erano che un deserto di pietre battuto dal vento e il mare freddo e tempestoso, sui quali incombeva un cielo perpetuamente corso da fantastiche cavalcate di nuvole. Per l'impossibilità di qualsiasi tentativo di fuga, i rotoli di filo spinato rimasero in grandi cataste e le barriere di cavalli di frisia non vennero montate. Se non portavano macigni alla diga o colavano cemento, gli italiani erano costretti a star chiusi nei ricoveri dall'imperversare delle bufere. La vita nel campo di prigionia nell'isola di Lambholm era di una monotonia esasperante in un



panorama di sassi e torba, tra due toni di azzurro: quello pallido della volta del cielo, e quello cupo del mare. Nessun contatto con la popolazione, nessuna distrazione; soltanto attesa, nostalgia, noia.

Tra i nostri prigionieri ve ne era uno, scultore di professione ma eclettico artista per temperamento, che come tutti gli altri si annoiava. La distrazione del lavoro non bastava a riempire le giornate. In quella terra, già molto in alto nell'Atlantico, i giorni sono molto brevi nei mesi invernali ma non finiscono mai nei mesi estivi, quando i tramonti si spengono soltanto nelle prime ore della notte. Domenico Chiocchetti — questo il nome del nostro personaggio — prese accordi con il cappellano del campo, padre Giacchino Giacobazzi, ed insieme si recarono dal comandante colonnello Buckland per avere il permesso di co-

struire una sala di ritrovo comune che, al tempo stesso, avrebbe potuto servire come cappella. Il permesso fu concesso con l'avvertenza che gli unici materiali disponibili potevano essere le pietre, il cemento ed un capannone di lamiera curvata. Neppure un asse di legno poteva essere sottratto alla costruzione della diga. Volevano del filo spinato? Ne prendessero a piacer loro, tanto non serviva. Così caddero le scarse barriere che delimitavano l'accampamento ed incominciò a sorgere la « Italian chapel », che è rimasta nelle Orcadi a ricordare i nostri prigionieri. Allo scultore venne l'idea di costruire dinnanzi alla Chiesa un monumento, addirittura un monumento equestre. Fece una gabbia metallica con del tondino di ferro, ed attorno vi impastò il cemento modellando la forma di un San Giorgio che uccide il drago. Chiocchetti non sapeva che quello sarebbe stato l'unico monumento equestre costruito oltre il 58° parallelo, un vero primato, tanto più se si tiene conto che per ispirarsi, l'artista poteva far ricorso soltanto alla sua fantasia.

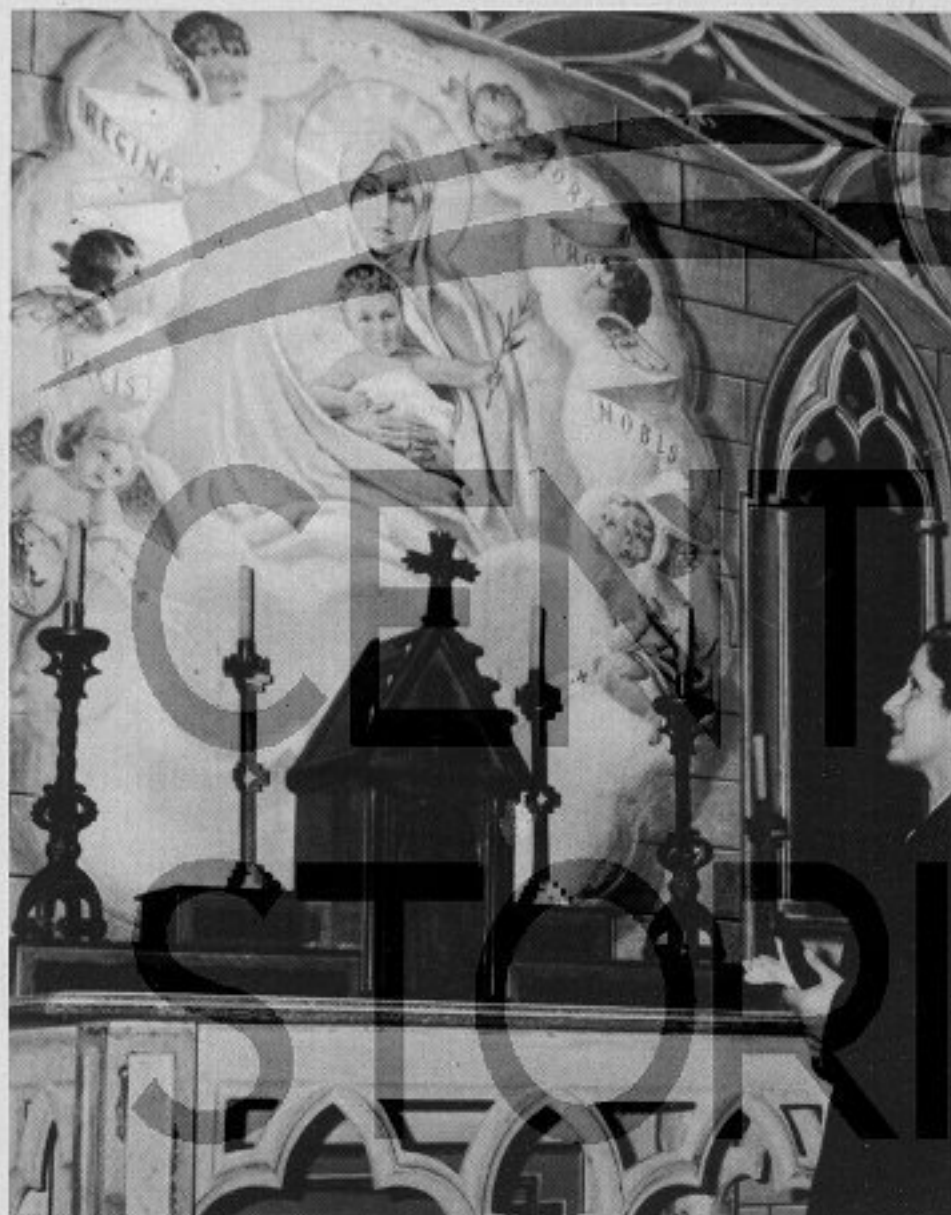
La cappella fu decorata da altri prigionieri; uno pittore riprodusse una immagine che la madre gli aveva dato al momento di partire: la Madonna del Barabino (pittore genovese che nel secolo scorso ebbe qualche fama) detta anche della Pace perché raffigura il Divino Bambino che porge alla Madre un ramo scello di ulivo. Attorno furono dipinti due Santi tipicamente italiani: San Francesco e Santa Caterina. Un altro prigioniero, abile fabbro, si servì

del tondino di ferro per una magnifica cancellata e un architetto disegnò la facciata. Quando rinvennero sulla spiaggia un relitto di nave, ebbero anche il legno per costruire i banchi ed erigere l'altare. Alla fine si provvide ai sacri arredi.

La popolazione sapeva che gli italiani — con il passare dei mesi divenuti amici in tante famiglie per il loro simpatico carattere e per la loro sorridente buona volontà — stavano facendo qualcosa. Nessuno vi fece caso. Le scozzesi dalle guance di mela che amavano la compagnia dei bruni giovanotti, con i quali si appartavano in sentimentali passeggiate, incominciarono però ad avere strane richieste di nastri. Credettero, a tutta prima, che fossero pegni di amore, ma non era così: servivano a decorare i paramenti sacri che un sarto stava cucendo con della ruvida tela. Occorreva anche il Calice, e una bacinella smaltata, che aveva contenuto il sangue della nostra gente, fu sottratta alla infermeria e adattata a servire da sacra tazza. Forse tutto ciò non era conforme ai precetti della liturgia, ma i cappellani militari hanno vastissimi poteri, amplissime dispense. Finalmente arrivò il giorno in cui nella cappella fu detta la prima Messa.

Poco dopo la guerra finì ed i nostri prigionieri tornarono in Italia. Le autorità militari britanniche decisero di distruggere l'accampamento. E questo venne fatto; ma quando i soldati inglesi si trovarono di fronte alla cappella e al monumento li rispettarono e chiesero istruzioni, segnalando il fatto al proprietario del-





Nel maggio 1964, su invito della BBC, Chiocchetti ritornò alle Orcadi per restaurare la cappella. Ecco all'aeroporto di Kirkwall accolto dal « comitato per i restauri ».

Gli uomini del « campo 60 » che costruirono la « Italian Chapel », commovente monumento alla speranza e alla fede.

La Madonna dell'altare maggiore fu copiata da un « santino » che uno dei prigionieri aveva ricevuto dalla madre prima di partire.

l'isola, a quel tempo Lord Sutherland, il quale vietò la demolizione. Gli abitanti dell'isola intanto si erano affezionati a questa cappella, meta per tante ragazze di nostalgiche passeggiate lungo la strada e lungo la diga costruite dagli italiani.

Un giornalista della BBC, conosciuto i fatti, pubblicò un articolo sul *The Orkney Herald*, mentre la televisione inglese dedicò alla vicenda una trasmissione. Dopo lunghe e pazienti ricerche, venne rintracciato Domenico Chiocchetti che era ritornato al suo paese, Moena nel Trentino, dove aveva ripreso il mestiere di scultore in legno. L'ente radiotelevisivo inglese lo invitò, questa volta come gradito ospite, alle Orcadi offrendogli il viaggio e la permanenza al fine di completare e rendere stabile l'opera da lui ideata. Gli fu fornito tutto il materiale necessario ed in alcuni mesi di paziente lavoro Chiocchetti fece della cappella una vera opera d'arte. Prima di lasciare

l'isola volle ricordare in una scritta i nomi di coloro che con lui avevano lavorato: quello del fabbro Bruttapasta; Palumbo, evidentemente di origine napoletana, Fornasier probabilmente veneto, Primavera, Micheloni, Pennisi forse siciliano, Sforza di probabile origine toscana. Un vero campionario di nomi di tutte le regioni d'Italia. Infine lo scultore trasse di tasca alcune monete che affondò in una lastra di cemento, quelle monete riproducevano l'effigie di Vittorio Emanuele III e così l'unico monumento costruito durante e dopo la guerra, in cui si scorgono le fattezze del volto del re d'Italia, si trova sperso nell'Atlantico, in terra inglese. La popolazione — gente civile — lo ha rispettato. La storia, anche se soltanto attraverso le vicende della cronaca, si prende a volte delle ben strane licenze.

A lavori terminati si procedette alla inaugurazione ufficiale di cui parlò tutta l'Inghilterra, perché la cerimonia fu trasmessa per TV. Nel discorso ufficiale un sacerdote scozzese disse: « Di quanto fu fatto in tempo di guerra in questa isola, restano soltanto la cappella e la statua. Tutto ciò che serviva alle necessità materiali degli uomini è scomparso, sopravvivono soltanto le cose utili ai bisogni dello spirito. Nel cuore degli uomini la fame più vera, e sincera è quella di Dio ».

Il Municipio di Moena aveva mandato in dono un crocifisso in legno, una di quelle tipiche edicole che si trovano frequenti sulle strade del Trentino, ed anche una campana per sostituire il vecchio grammofono sul quale i prigionieri facevano girare un disco che riproduceva il suono dei sacri bronzi di San Pietro.

Sono passati venti anni. Quando un sacerdote cattolico giunge alle Orcadi la cappella si riapre ed il vento porta lontano e diffonde per le isole il rintocco d'appello. Molti accorrono, anche se la loro religione è un'altra. Sostano nella piccola chiesa e pregano, ciascuno a proprio modo, perché sanno che Dio non ha bisogno di traduttori per intendere le loro parole. La cappella rimane a testimonianza di un autentico trionfo sull'avvilimento della sconfitta, sulla solitudine e perpetua il ricordo di un gruppo di uomini di buona volontà che, nonostante fossero prigionieri, lontani dalla Patria e dalle famiglie, seppero dare una prova, che resta ancora, della loro forza d'animo, della loro fede, della loro fiducia nella vita e nell'avvenire. A. V.

CORTILI DELLA VECCHIA TORINO

di DINA REBAUDENGO

Al di là di quelle che sono le loro funzioni « edilizie » — spazio, aria e luce — i cortili hanno una loro letteratura e una loro storia. Nei cortili è racchiusa la eco degli zoccoli dei cavalli e dei giuochi infantili, il pettegolare delle donnette, il fruscio della biancheria sciorinata, il salmodiare dei chiostrini. Vi sono cortili sfarzosi, acciottolati a disegni regolari; cortili circondati da ringhiere che narrano di miserie antiche e recenti; cortili con grossi alberi al centro che conservano romantici sussurri; cortili disegnati da famosi architetti e cortili modesti, anonimi, accumulati nel ricordo di un passato conservato dalle mura che li circondano e che l'indagine fa rivivere, rifiorire.

Nella moderna architettura i cortili hanno funzioni di parcheggio per autoveicoli o di semplici aree sulle quali si aprono le saracinesche dei garages, dalle quali partono innumerevoli scale, sulle quali il cemento armato delle case getta un'ombra fredda.

I vecchi cortili, circondati dal mattone in cotto o dalla pietra di vecchia cava, vanno lentamente scomparendo, o trasformandosi, ma quelli che rimangono offrono alla nostra fantasia l'ovattato silenzio di un'epoca senza frastuono.

A Torino vi sono cortili celebri, ricordati dai Baedeker, visitati dai turisti, progettati da illustri architetti: come il cortile del palazzo Carignano o quello del Seminario dove Guarini e Juvarda ci hanno lasciato la testimonianza della loro suprema arte.

Vi sono anche cortili che, per quanto progettati da architetti famosi, oggi sono dimenticati, coinvolti nel disfacimento di vecchi palazzi padronali; gli affreschi sbiaditi e cancellati, gli stemmi ridotti a frammenti.

I cortili della vecchia Torino sono tanti, un elenco completo è impossibile. Dobbiamo limitarci al ricordo di quelli che, per la loro architettura o la loro storia, puntualizzano epoche e danno una particolare fisionomia al centro della città.

Al numero undici di via Mercanti, un cortile medievale. Chi passa in fretta neppure lo vede, tanto l'attuale abbandono copre l'antico splendore. Ma all'osservatore attento le colonne nascoste dalle sovrastrutture, il rosso dei mattoni, rivelano i segni dell'arte architettonica del XV secolo. La casa, ad angolo, aveva due fronti, uno sulla via Mercanti, l'altro, che sporge sulla stessa via, un tempo si affacciava probabilmente su di un vicolo che non esiste più. Nel cortile si notano infatti quattro arcate, ora murate, che confermano l'esistenza di un passaggio.

Sulla fronte prospiciente la Via Mercanti, al secondo piano, due finestre ogivali in cotto, riccamente lavorate; su

quella verso il vicolo, sotto l'intonaco, affiora la primitiva costruzione a ciottoli disposti a spina di pesce.

La casa fu restaurata intorno al 1890, sotto la direzione di Riccardo Brayda, il quale, nel 1892, in uno studio pubblicato con il titolo « Alcune case medievali torinesi », accenna ad antichi soffitti, a ricche mensole, a pitture di ottima fattura e infine all'antico acciottolato del cortile. Di tutto ciò non abbiamo più traccia e lo stato di conservazione della casa e del cortile è indubbiamente peggiorato dall'epoca in cui lo studioso ordinò i lavori di restauro. Gli appartamenti preziosamente decorati sono ora umili abitazioni, e nel cortile il porticato medievale è nascosto da rottami e da ferrivecchi di ogni genere. Sebbene non sia stato ancora storicamente accertato, è assai probabile che questa casa appartenesse alla famiglia dei marchesi di Romagnano.

L'abbattimento di alcuni muri — già auspicato dal Brayda — porterebbe alla luce il porticato del cortile e il patrimonio storico di Torino si arricchirebbe di un documento di grande importanza.

Oltre il portone del numero uno della via Santa Maria si apre un classico esempio di cortile a forma quadrata, di ottimo equilibrio. Opera minore dell'architetto Gian Giacomo Pantery — di cui ricordiamo il palazzo Paesana di Saluzzo in via della Consolata —, questo cortile conserva una sua antica dignità. Pianta secolari si arrampicano lungo i muri sino ai piani superiori, offrendo una quieta immagine di molti secoli fa. Una fontanella in pietra, decorata da una scultura in bronzo della stessa epoca, rappresenta un caprone e ricorda il nome del primo proprietario del palazzo: Capris di Cigliè.

Nell'antico palazzo Biandrate di San Giorgio, al numero sei di via delle Orfane, in un cortile di autore ignoto una scenografia del primo barocco. Le finestre sono ornate di sculture, una parte della pavimentazione è ancora a ciottoli; sul fondo un ampio portico chiude il motivo di archi, accennato sulle pareti laterali, nelle quali si aprono finestre con inferriate. Se l'autore è ignoto, l'opera non è certo meno valida e i restauri compiuti nel XVIII secolo da F. A. Bellino nulla hanno tolto alla primitiva struttura e rivelano una intelligente coerenza agli elementi già esistenti.

Sullo stesso tema architettonico il cortile del palazzo Coardi di Carpeneto, in via Maria Vittoria al numero ventisei, disegnato da Amedeo di Castellamonte. In questo cortile — al quale si accede attraverso un atrio ornato di statue — si aprono finestre sormontate da medaglioni a nicchia con sculture. Costruzione seicentesca, sarebbe indubbiamente tra l'architettura maggiore della città, se si fosse provveduto a proteggerla dai danni del



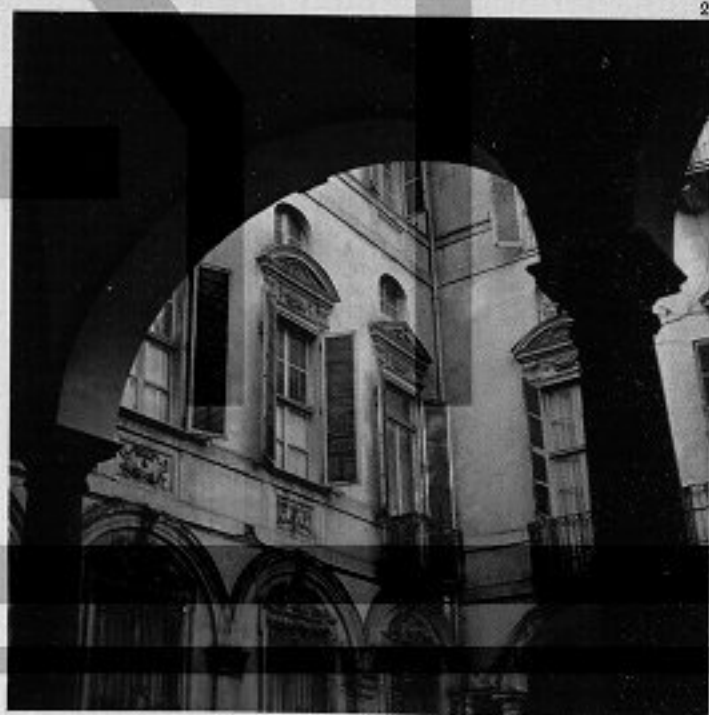
1

tempo. Gli addobbi dei panni stesi ad asciugare e l'incuria non cancellano però definitivamente il disegno di una valida mano e la storia di antichi fasti sopravvive, palpabile, in quell'atmosfera caparbia che il tempo e gli uomini non potranno mai cancellare.

Nel cortile del palazzo Cotti di Brusasco — poi Luserna d'Androgna — in via Bligny al numero cinque, un tipico caso di incoerenza architettonica fra la prima costruzione e le aggiunte successive. Dinnanzi al pozzo centrale, oltre il colonnato, è una cancellata che interrompe la poetica semplicità dell'immagine. Questa cancellata ottocentesca, opera del Reyceud, posta in altra sede troverebbe una migliore valorizzazione, mentre, a chiusura del cortile disegnato nel '700 dall'architetto Nicolis di Robilant, crea soltanto un'assurda frattura di stili, così che cortile e cancellata hanno perduto ambedue la propria bellezza. Se si supera la cancellata l'illusione è perfetta: il quadrato cortile incorniciato da un arco su due colonne, il pozzo e il silenzio dolce e fresco: è un frammento di Settecento arrivato fino a noi.

Protetti, oppure sottratti, da grandi portoni e da atri oscuri, i cortili che meritano di essere ricordati sono tanti. Dallo splendido cortile dell'Università, disegnato da

2



Giovanni Antonio Ricca nel 1713, a quello più modesto dell'Istituto del Santo Rosario — un tempo convento degli Agostiniani — dove si trovano avanzi di un chiostro del XVI secolo; dal cortile rinascimentale del palazzo Scaglia di Verrua in via Stampatori al numero quattro, al cortile che risale al 1763 della casa di via Garibaldi al numero ventitré, opera dell'architetto Francesco Gallo, dove chiusa in una nicchia è ancora una fontanella, ornata di sculture in marmo, rappresentante una tartaruga. Dall'unico cortile d'onore su strada ancora esistente in via Giolitti al numero ventiquattro, opera di Ascanio Vittozzi, al cortile della casa di via Principe Amedeo, dove morì lo scultore Marochetti e dove sono i resti di una fontanella del Cinquecento.

A proposito di ruderi preziosi inseriti nei cortili, vorremmo accennare ad alcune pietre, che si notano facilmente per il loro colore rosa chiaro, nel cortile del Circolo Ufficiali in corso Vinzaglio. Queste pietre furono rinvenute durante gli scavi per l'apertura del cammina-

mento e dei pozzi della Cittadella nei pressi della quale si ergeva un tempo l'antica chiesa di S. Solutore — abbattuta dai francesi nel 1536 — che era stata edificata sul tempio di Iside. Le pietre rosa sembra appartengano all'antico tempio pagano.

Oltre ai molti cortili d'interesse architettonico altri ve ne sono che offrono la suggestione della loro storia particolare, o del ricordo di personaggi che in essi vissero. In una casa di via Milano al numero tredici, progettata da Filippo Juvarra per la rettificazione della contrada d'Italia in data 29 aprile 1729, il vasto cortile dell'edificio racchiude un cortile più piccolo. E questa una zona insospettabilmente quieta in cui il silenzio è rotto soltanto dal suono della campanella a fianco della piccola porta di legno. Oltre questa porta abitano i canonici della chiesa del Corpus Domini. Nel piccolo cortile, ombreggiato dal glicine che corre lungo la ringhiera del primo piano, arriva il lento salmodiare del sacerdote che a lenti passi, innanzi e indietro, percorre il poggio-

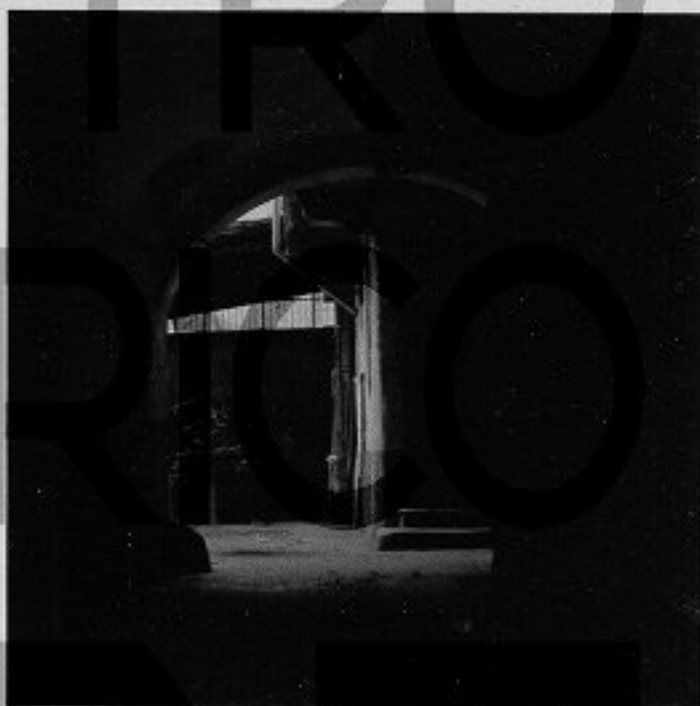


1) Lo splendido cortile del Palazzo dell'Università, disegnato da Giovanni Antonio Ricca al principio del '700.

2) Uno scorcio del cortile di Palazzo Paesana. A pagina 53 un'altra immagine di questa superba costruzione dell'architetto Pantery.

3) Cortile del palazzo Capris di Ciglié.

4) L'oscuro e pittoresco cortile della « casa del boia ».



lo, dando al tempo una sorta di magica immobilità. In questa canonica il beato Giuseppe Cottolengo entrava nel 1818, all'età di trentadue anni. L'iscrizione della lapide posta sotto il piccolo portico del cortile termina: « In chi la abita — in chi la visita — suscitò il Signore e accresca lo spirito di carità di Dio e del prossimo ».

Un altro cortile legato alla vita del Cottolengo è quello della casa detta « della volta rossa », in via Palazzo di Città al numero diciannove, dove nel 1827 l'allora canonico del Corpus Domini fondava — in una stanza al terzo piano arredata di soli quattro letti — la Piccola Casa della Divina Provvidenza.

Di tutt'altra natura il ricordo storico affidato al cortile di via Vasco dove si trovava la Bottigliaria delle Antiche Indie e dove abitò Antonio Ranza, il giacobino chiamato dagli uni « difensore della libertà » e dagli altri « delinquente di lesa maestà ». È un modesto e povero cortile, che tuttavia sa suscitare in chi vi entra il ricordo di congiure, di partite a tarocchi e di robuste bevute.

La vecchia insegna della bottigliaria, che esiste ancora a fianco di una porta chiusa sul cortile, è la malinconica testimonianza di quella genuinità popolana torinese che non ritornerà mai più.

Ancora un cortile che ricorda un celebre personaggio: quello di via Porta Palatina al numero undici che immetteva all'Ospizio dei Catecumeni dove, il 12 aprile 1728, a soli sedici anni, entrava Jean Jacques Rousseau per abiurare la fede calvinista e convertirsi a quella cattolica. Un altro cortile legato alla permanenza di Rousseau a Torino è quello del palazzo di via San Domenico, al numero undici — allora di proprietà del conte di Govone, ora dei baroni Mazzonis — dove lo scrittore ginevrino prestò servizio come lacché; nel cortile sono ancora le stalle nelle quali Rousseau lavorò come stalliere.

Un modesto cortile si trova oltre il numero due della casa di via Franco Bonelli, un tempo contrada dei Fornelletti, dove fin dal XVI secolo dimorarono gli esecutori di giustizia, ossia il « boja attivo e perseverante dell'Illustrissima Città ». Confinante a questo cortile se ne trova un altro, assai caratteristico, sul quale un tempo si aprivano le stanze dell'albergo delle « Tre Galline »: l'ostello che alla Porta d'Italia serviva al cambio dei cavalli delle carrozze di posta.

Oltre Po, sparse al di là della chiesa della Gran Madre di Dio, vi sono delle colonne di prezioso marmo di una vecchia cava incorporate in edifici, in mura, e nel cortile della casa prospiciente il retro del tempio. In questo cortile, la visione dei resti di queste colonne dà un curioso senso di assurdità e la loro storia è altrettanto assurda e poco nota.

Il 5 dicembre 1667 un incendio distrusse quasi totalmente la galleria del castello d'Acaja (palazzo Madama). Carlo Emanuele I affidò ad Amedeo di Castellamonte il progetto di restauro e la costruzione della nuova galleria, che doveva estendersi sino al nuovo teatro (il Regio). Il Castellamonte trovò i marmi adatti nelle cave di San Martino e le fondamenta della galleria furono poste nel 1675. Morto Carlo Emanuele I, Madama Reale Giovanna Battista fece proseguire i lavori iniziati dal consorte. Scaduta la sua reggenza, Vittorio Amedeo II destinò l'edificio della galleria alle segreterie di Stato (ora palazzo della Prefettura). Le colonne per la galleria furono messe nel cortile dell'Accademia Militare, e qui rimasero oltre un secolo e mezzo. Edificata la chiesa della Gran Madre di Dio, in memoria del rientro a



5) In un modesto cortile di via Vasco l'insegna della « Bottigliera delle antiche Indie », un tempo ritrovo di giacobini.

6) Il cortile medievale di via Mercanti.

7) Cortile del palazzo Cotti di Brusasco: la sovrapposizione degli stili non è sempre felice.



Torino di Vittorio Emanuele I, s'iniziò la sistemazione delle case intorno al tempio.

Per la costruzione di questi edifici privati vennero usate, nel 1855, le colonne depositate nel cortile dell'Accademia. In seguito gli edifici subirono molti rimaneggiamenti, ma le colonne rimasero incorporate, senza alcun senso, alle mura e nel cortile di una di queste case. Esse rappresentano un raro esempio di marmo piemontese. Sulla piazza Carlo Emanuele I (Carlina) si trovava l'Albergo di Virtù, fondato dalla compagnia di San Paolo, nel 1580, con la denominazione di Albergo di Carità. Nel 1587 l'istituzione venne assunta da Carlo Emanuele I e il nome venne mutato in Albergo di Virtù. In essa trovavano ricovero gli orfani e i trovatelli per imparare un mestiere. Il cortile di questa casa è particolarmente interessante: sotto il lungo portico, che rivela chiaramente l'antica struttura, si scorgono ancora sbiaditi affreschi. Non si può parlare di cortili torinesi senza ricordare quelli che hanno visto nascere l'industria automobilistica. Era sui cortili che si aprivano le prime officine a rompere l'antico silenzio con l'assordante rumore dei

primi motori, dove uomini, i cui nomi sono passati alla storia, lottavano per conquistare alle future industrie torinesi fama mondiale.

In corso Vittorio Emanuele al numero nove, nel cortile di casa Lancia, era l'officina di Giovanni Ceirano. In questa officina, che fabbricava biciclette e vetturine, Vincenzo Lancia entrò come contabile, nel 1897, a sedici anni, per diventare poco dopo corridore e poi costruttore. In questo cortile ebbe vita anche la Welleyes, la prima vettura costruita in seguito dalla Fiat. Sotto il grande albero che si erge nel centro, sostarono Agnelli, Nazzaro, Faccioli, Biscaretti, Lanza, Cagno. È un modesto cortile, quadrato e disadorno, che meriterebbe un più tangibile ricordo, degli uomini che vi lavorarono. Nel vecchio centro della città, entro palazzi barocchi, case medievali, grigi edifici, i cortili conservano la eco di antichi discorsi. A saper ascoltare, le mura dei vecchi cortili parlano. Talvolta sono storie importanti legate a nomi famosi; talvolta sono storie umili, e, il suono degli organini di Barberia. Ma è pur sempre la voce della vecchia Torino.

D. R.

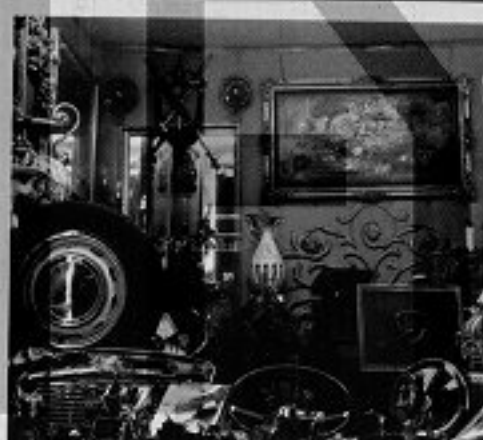
1) Inaugurazione del 47° Salone dell'Automobile di Torino: sosta allo stand Lancia il Presidente della Repubblica, accolto dal Cavaliere del Lavoro dott. ing. Carlo Pesenti, vicepresidente della Lancia, dal dott. prof. Guido Calbani, direttore generale, e dal dott. Alfredo Della Seta, direttore commerciale. Sulla sinistra è il sindaco di Torino, prof. Giuseppe Grosso.

2) Il Lancia CL/51 al secondo Salone Internazionale della Montagna (Torino, Palazzo delle Esposizioni). Il CL/51 a quattro ruote motrici è un veicolo particolarmente adatto al fuori

strada e ai percorsi innevati o ghiacciati. Le sue prestazioni sono notevoli: velocità massima 76 km/h; pendenza massima superabile 79%; carico utile 1,8 tonnellate. In dotazione in molte migliaia di unità, il Lancia CL/51 è l'autoveicolo base delle nostre forze armate.

3, 4, 5) Quest'anno, forse più che in passato, Torino ha sentito il « suo » Salone. Fra le numerose vetrine ispirate al tema automobile eccone alcune dedicate alla Lancia.

6) Al salone di Parigi, De Gaulle si felicita con il vicepresidente della Lancia. A sinistra:



È stato ultimato il nuovo ingresso allo Stabilimento di Chivasso, costituito da vie di accesso separate: per le vetture, per gli autocarri, per i dipendenti, per i visitatori e per il peso pubblico. Il piazzale è illuminato a giorno da 800 mila lumen. Anche la rete stradale all'interno dello Stabilimento è stata definitivamente sistemata e completamente asfaltata. Sono stati inol-

tre iniziati i lavori per la costruzione della pista di prova vetture, all'interno della Fabbrica, che avrà una lunghezza di oltre tre chilometri.

Presentata al Salone di Torino dalla Viberti, una cisterna su autotelaio Lancia 506 a quattro ruote motrici per rifornimenti di elicotteri e aerei leggeri, della capacità di 4500 litri.

Questi veicoli sono costruiti per il Ministero della Difesa-Aeronautica.

A Villach, in Austria, è stata inaugurata la nuova Filiale Lancia, specialmente attrezzata per la riparazione dei veicoli industriali. In Austria e in Germania l'esportazione dei veicoli Lancia assume sempre maggiore importanza.

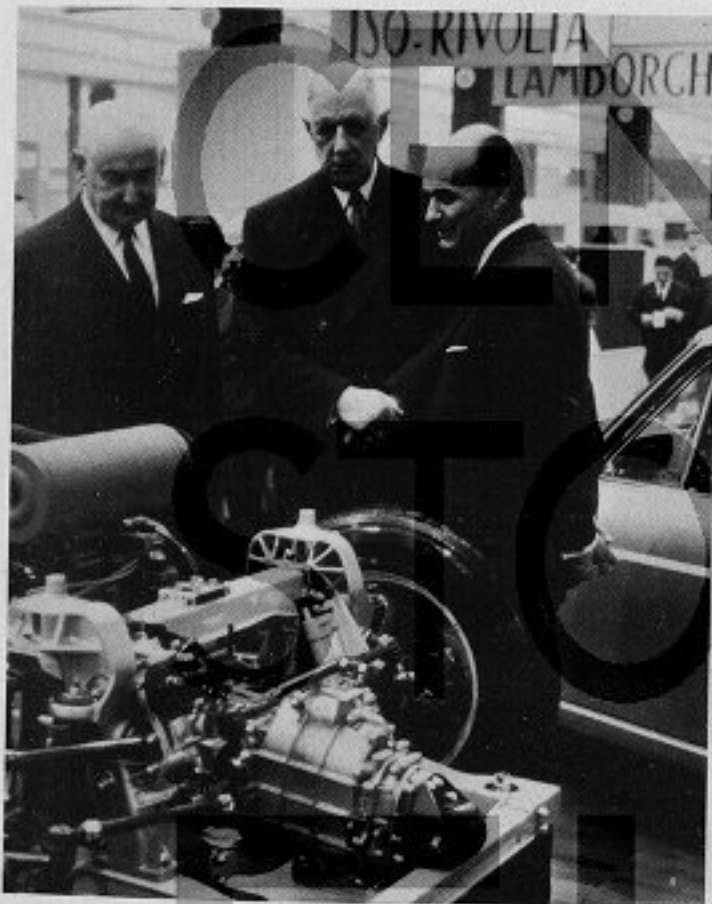
M. Fred Sannet, già concessionario Lancia per la Francia ed ora direttore generale della Lancia France.

7) Una foto dal Sudafrica: una industria meccanica di Durban, la Durban Engineering, ha recentemente acquistato per i propri dirigenti cinque berline Flavia.

8) Una immagine della partecipazione Lancia al Salone Internazionale dell'Automobile che si tiene biennalmente a Francoforte. L'accento è sui veicoli industriali Lancia, per i quali il mercato germanico si fa sempre più interessante.

9) Un primo lotto di autoveicoli Lancia destinati alla Cina. I veicoli che si vedono nella foto sono stati acquistati dalla Cina dopo essere stati esposti alla « Italian Industrial Exhibition » di Shanghai. Tutta la produzione Lancia esposta alla Fiera (autoveicoli industriali e vetture Flavia e Fulvia) è stata venduta.

10) La dottoressa Paola Mottura, figlia del direttore del personale della Lancia, avv. Emilio Mottura, e il dottor Domenico Gargale dell'A.M.M.A. subito dopo le nozze celebrate il 24 luglio scorso nell'Abbazia di Sant'Antonio di Ranverso.



In questi giorni si sta aprendo la nuova Filiale di Torino, sorta in via San Paolo 140 su un'area di 30 mila metri quadrati, di cui 21.700 coperti. Il complesso comprende due settori separati: per vetture e per veicoli industriali. Il numero medio di riparazioni giornaliere possibili è stato calcolato in 160 (3.500 mensili). Le fosse sono facilmente accessibili e le più moderne

e funzionali attrezzature alleggeriscono e semplificano al massimo il lavoro degli operai.

La Società Roblou, importatrice e distributrice Lancia per la Francia, è stata recentemente assorbita dalla Lancia e ha assunto la denominazione di Lancia France.

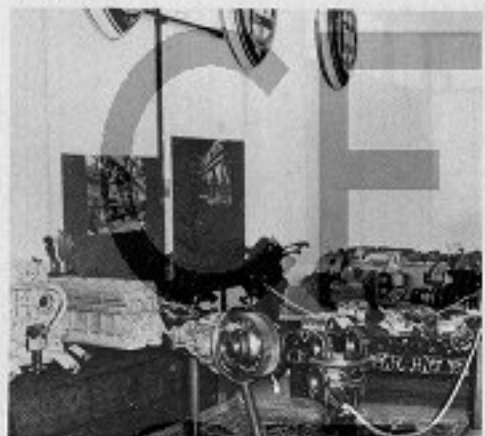
Presso la Scuola Lancia sono iniziati i corsi di istruzione, riservati ai capi officina delle Commissionarie e dei Servizi, per la manutenzione dei motori a iniezione. La Fabbrica e le Commissionarie stanno contemporaneamente acquistando tutte le apparecchiature necessarie per una rapida revisione delle apparecchiature a iniezione.

11, 12) Partecipazione della Lancia alla Fiera di Bolzano. A sinistra, in primo piano: il gruppo differenziale dell'autocarro Esagamma. Durante l'inaugurazione il senatore Oliva, sottosegretario per l'Industria e il Commercio, si interessa alla produzione dello stabilimento Lancia di Bolzano. A destra: il dott. Saverio Cambria, direttore della fonderia Lancia di Bolzano.

13, 14) Una nuova sede della Lancia France è stata recentemente inaugurata a Marsiglia per offrire una migliore assistenza ai clienti di quella zona.

15) Gli autoveicoli industriali Lancia alla 29ª Fiera del Levante. Una risposta a tutte le esigenze di trasporto: l'Esagamma per trasporti pesanti, il veicolo medio Esadelta e il Superjolly adattabile, per la sua eccezionale versatilità, alle più diverse esigenze nel settore dei trasporti leggeri.

16) Questa foto, inviata dall'ingegnere Leonardo Quadri, è stata scattata a Goreme, in Anatolia. Nell'agosto scorso, durante le ferie, l'ing. Quadri ha compiuto a bordo della sua Flaminia (modello '60) e con a traino una roulotte del peso di 11 quintali, una magnifica



11



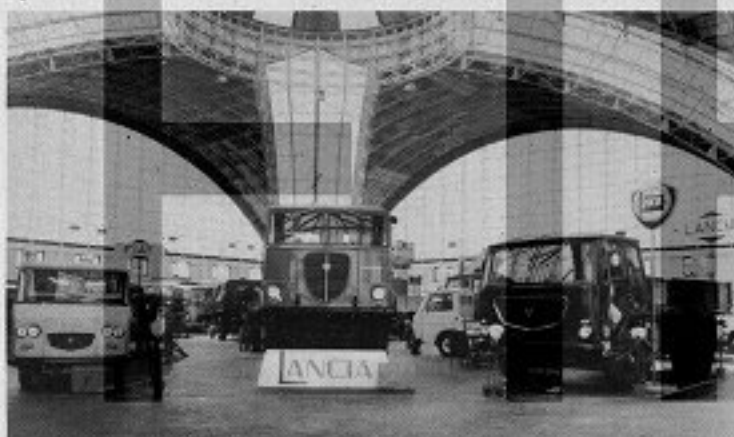
12



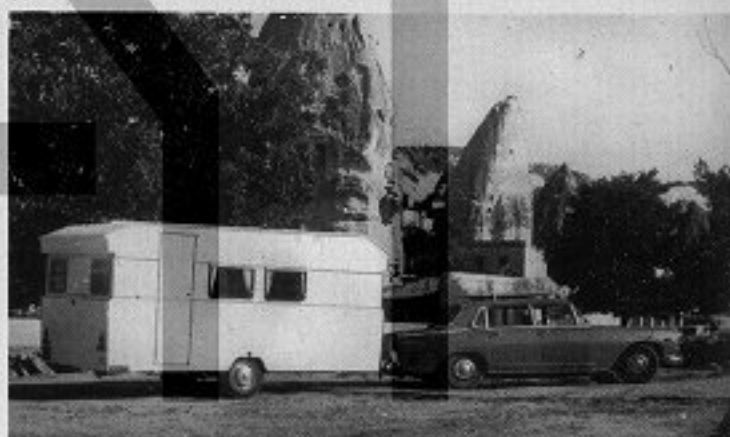
13



14



15



16

Al prossimo Rallye di Montecarlo, la squadra corse Lancia HF sarà composta dalle seguenti prime guide: René Trautmann, Leo Cella, Ove Andersson, Jorma Lusenius, Sandro Munari, Carlo Fagioli e Hughes Hazard. Le vetture Flavia sport Zagato, Flavia coupé Pininfarina e Fulvia coupé prenderanno il via da Francoforte, Montecarlo e Lisbona.

Nel quadro del programma inteso a orientare i giovani nei confronti dei problemi del lavoro — programma promosso dal Centro per la Elevazione Sociale, in collaborazione con le Federazioni nazionali dei Cavalieri del Lavoro e dei Maestri del Lavoro e dell'Associazione nazionale dei Lavoratori anziani — lo Stabilimento Lancia di Chivasso ha ospitato, nei giorni 22, 23 e 24

novembre, 155 studenti degli ultimi anni degli istituti tecnici, commerciali e industriali, delle magistrali e dei licei classici e scientifici. Accuratamente organizzate per favorire il migliore e maggiore accostamento dei giovani al mondo del lavoro, le visite hanno suscitato l'interesse degli studenti e l'elogio degli insegnanti accompagnatori.

crociera terrestre, 5.500 chilometri, da Torino a Damasco, toccando: Milano, Trieste, Postumia, Lubiana, Zagabria, Belgrado, Skoplje, Tessalonica, Istanbul, Ankara, Aksaray, Goreme, Kayseri, Adana, Antiochia, Tripoli di Siria, Beirut. Il ritorno è avvenuto via mare.

17) Diecimila persone e la TV per la Flaminia convertibile Touring. Siamo a Cortina d'Ampezzo in occasione dell'elezione di «Lady Europa» 1965.

18, 19) Al concorso di eleganza di Rimini la ammirazione del pubblico per le nuove e le «vecchie» Lancia.

20, 21) Questa volta la Flaminia convertibile è di scena a Tirrenia, mentre a Montecatini il premio d'onore va alla Fulvia Coupé.

22) Non solo in Italia le «vecchie signore» della Lancia raccolgono coppe e trofei. Una Lancia spider settima serie (1927) carrozzata da Pininfarina, e di proprietà del signor Nino Dompé, ha vinto il primo premio a un concorso d'eleganza a La Crescente, in California.

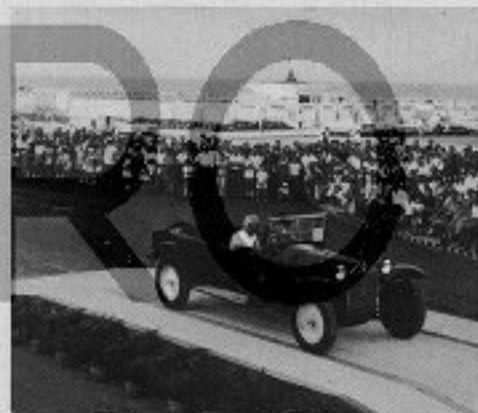
23) Questa Aurelia B20 di proprietà di Mr. Nicholson ha invece vinto il primo premio a un concorso organizzato a Sidney, in Australia.



17



18



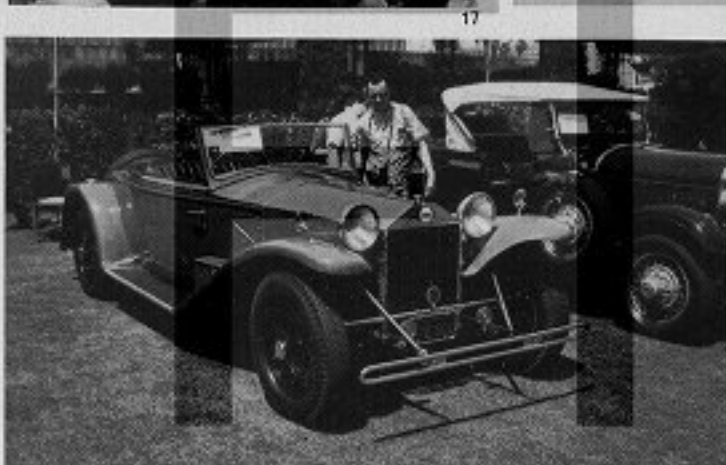
19



20



21



22



23

I gruppi di visitatori allo Stabilimento di Chivasso dopo il periodo ferie anno 1965: 24 settembre - Ministro Poste e Telecomunicazioni della Malaysia (2 persone); 3 ottobre - Commissionario Bocca di Biella e clienti Lancia (90 persone); 6 ottobre - Dirigenti tecnici della SANAC Industria refrattari: Prof. Savioli e dott. Dellepiane (2 persone); 13 ottobre - Dirigenti della «China

National Import and Export Corporation di Pechino, Sig. Jan Hung-Tsai (4 persone); 5 novembre - The Glidden Company Cleveland, Ohio - Vicepresidente Poul W. Neidhardt (1 persona); 8 novembre - Gruppo Stampa (7 persone); Automotive Industries Philadelphia Mr. David Scott Corrispondente europeo (1 persona); 9 novembre - Société d'Etudes et de réalisations industrielles Renault Engineer-

ing Ingénieur en chef: Mr. Jean Eprinchard - Directeur Général: Lucien Vuchot (2 persone); 11 novembre - Sub-agenti Lancia in Olanda (16 persone); Commissionari Lancia svizzeri (8 persone); Commissionaria Lancia Hong-Kong (1 persona); 12 novembre - Gruppo B.I.T., Bureau International du Travail, (19 persone); Dirigenti della Stefer di Roma (3 persone).

la linea "PAGGIO"

A Palazzo Pitti ho presentato per il dopo-sci dei modelli ispirati ai costumi dei paggi medievali. Sono modelli realizzati in velluti stampati che riecheggiano con i loro disegni vivaci i preziosi tessuti, vanto dell'artigianato medievale.

Al posto dei giustacuori quattrocenteschi, corte tuniche di linea geometrica completate da calze-maglia stampate a colori vivaci, a disegni di ispirazione medievale.

Per il cocktail e la sera le tuniche si arricchiscono di ricami a colori contrastanti che aumentano la suggestione quattrocentesca.

Potrebbe sembrare che non vi sia alcun rapporto fra la pratica di uno sport moderno e dinamico come lo sci ed un costume che ci riporta cinque secoli addietro. In realtà tuttavia penso che gli sveltissimi ed aggraziati paggi di un tempo fossero un po' l'elemento gentile di un costume che trovava la sua espressione più rigida nelle corazze dei cavalieri. Mentre i cavalieri di oggi, gli astronauti, tornano a vestire una corazza anche se in una versione moderna, mi sembra giusto che il sesso gentile si vesta da paggio.

EMILIO PUCCI





**SI
FA PER
...STERZARE**



— Fai finta di niente:
c'è un tizio in mezzo alla strada
che mi vuole abbracciare.



— Vado un attimo
a dare qualche multa
per divieto di sosta
e sono subito da lei.



— Ma qui
non doveva esserci un traforo?



— Gentilissimo signore,
le faccio cortesemente osservare
che attraversando con il semaforo rosso,
come ella forse inavvertitamente ha fatto,
si può disgraziatamente
correre il rischio di investire uno o più pedoni
provocando loro escoriazioni,
ferite, fratture multiple e
in qualche sfortunato caso anche di peggio.

CAVALLO

Dans ce numéro:

5

POUR LES CLIENTS SPORTIFS: LA FULVIA COUPÉ HF

En adhérant aux nombreuses demandes d'écarter et de clients, Lancia a mis au point une nouvelle version de la Fulvia Coupé, nommée Fulvia Coupé HF, qui, pour ses caractéristiques sportives marquées, pourra participer à rallyes et à épreuves de vitesse dans la catégorie tourisme du groupe 2. La ligne demeure inchangée; la carrosserie, au contraire, a été modifiée: tous les éléments mobiles sont en peralumin, un alliage spécial particulièrement léger. Le poids de la voiture est de 780 kg. Au régime de 6000 tr/mn, le moteur développe 90 ch; on a augmenté la puissance en modifiant la distribution et la carburation et en montant de nouveaux collecteurs d'admission et d'échappement. Le prix de vente du coupé HF est de 1.745.000 litres.

6

NOUVEAUTES LANCIA AU SALON DE TURIN

De nombreuses nouveautés Lancia au 47^e Salon International de l'Automobile de Turin: un nouveau modèle, la Fulvia Sport; l'alimentation à injection d'essence pour le moteur Fulvia 1800; améliorations à l'habitacle de la Fulvia Coupé; dans le domaine des véhicules industriels, le nouveau poids lourd Esagamma «E», et de nombreuses versions spéciales du châssis Superjolly, aux plusieurs applications. Carrossée par Zagato et à la ligne très aérodynamique, la version Sport de la Fulvia atteint une vitesse de pointe de 185 km/h. L'injection d'essence, mise au point par les techniciens de Lancia en collaboration avec ceux de Kugelfischer Georg Schäfer de Munich, fait que la puissance du moteur Fulvia 1800 augmente de 10 % et que la consommation diminue de 10 % environ. Sur le coupé Fulvia une nouvelle planche de bord et appareillage plus complet; parmi les véhicules industriels, le nouveau Esagamma «E» — en attendant qu'on approuve la loi qui portera de 14 à 19 tonnes le poids maxi total des véhicules — se présente comme un moyen très intéressant non seulement au marché intérieur, mais aussi aux marchés étrangers où la limite de 19 tonnes est en vigueur dès longtemps.

14

DIAGNOSTIC D'UNE SITUATION

Enrico Mattei fait le point sur la situation politique et économique italienne, en partant des contradictions renfermées dans les diagnostics officiels, contradictions qui démontrent l'incertitude où le pays se trouve.

«Tout en admettant (mais sans en convenir) que la paix entre le centre-gauche et la grande catégorie des entrepreneurs ait été faite, la méfiance et le suspect demeurent dans la plus ample catégorie des égarés qui soustraient à la production l'impulsion et l'aliment nécessaires. On n'achète pas d'actions industrielles, puisqu'on n'est pas assuré contre le risque de nouvelles opérations d'expropriation type Enel. On n'achète pas d'appareils comme placement, puisque, outre les impôts et les blocs des loyers, on n'est pas sûr de comment seront traités demain ceux qui possèdent un appartement outre celui qu'ils habitent...».

Pour un remède, un éclaircissement, il faut que le centre-gauche convainque «les citoyens à apprécier de nouveau l'épargne et qu'il rende appétitive les classiques emplois de ceux qui désirent garantir à soi-même et à sa famille un avenir sûr...».

On demande un éclaircissement aussi au parti socialiste, qui, en Italie, a changé sa conduite sans modifier son langage... a changé sa conduite mais non pas ses théories...».

17

HISTOIRE DE LANCIA VEHICULES LANCIA EN GRIS VERT

Dans ce chapitre, dédié aux véhicules militaires, l'histoire de Lancia se mêle à l'histoire même du Pays et les noms des différents modèles marquent et rappellent des pages glorieuses et tragiques de cette histoire. Le premier véhicule Lancia en gris vert est le «12», qui, en 1911, accompagne les bersagliers dans la campagne libyenne. Le «12» est suivi par le «Jota» et le «Diota» qui dans la première guerre mondiale sont

employés par nos fantassins comme camions, ambulances et transports des artilleries.

En 1935 le soldat italien retourne en Afrique pour la campagne d'Abessinie et sur les impraticables pistes éthiopiennes le vrombissement du Lancia «RO» se mêle aux notes de «Facetta nera».

Voilà ensuite le plus fameux des véhicules Lancia en gris vert, le «3RO»: 9500 exemplaires construits pour l'armée en peu d'années, un nom dont de millions d'italiens, après aujourd'hui de trente à quarante ans, se souviendront toujours.

Dans l'Afrique du Nord, en Albanie, en Grèce et en Yougoslavie, dans les illimitées étendues neigeuses de la Russie; partout où les tragiques cas d'une guerre malheureuse portent les Italiens, là se trouve le «3RO». Au commencement de la guerre, outre les nombreuses versions du «3RO» — parmi lesquelles il y a aussi un autocanon avec une pièce de 90 mm — l'état-major demande aux techniciens de Lancia un véhicule spécial, très rapide, à 4 roues motrices et indépendantes, et suffisamment robuste pour supporter un lourd blindage. On crée ainsi le «Lince» qui, équipé du moteur à 8 cylindres en V étroit de la série de l'Astura, atteint une vitesse de 90 km/h.

A cause de ses nombreuses et originales caractéristiques, telles que: le moteur AR, l'accouplement moteur-roues, la boîte de vitesses hydraulique et le système de la direction qui permettait au véhicule un rayon de braquage inférieur aux 4 mètres, le Lancia «Lince» est encore aujourd'hui considéré comme un des plus intéressants véhicules de guerre qui aient été construits.

20

SOUVENIR DE TOSCANINI

Dix années ne se sont pas encore écoulées depuis la mort d'Arturo Toscanini et la figure du maestro est déjà entrée dans la légende. Une légende qui se traduit, se configure dans les anecdotes, soit dans celles mêmes que dans celles éphémères. Son habitude à s'habiller toujours de la même façon, presque un uniforme, et son hobby de la peinture. Son début à Rio de Janeiro, à dix-huit ans, en dirigeant l'Aida sans ouvrir la partition. Les subits accès de colère, peut-être critiques, mais qui, constituant une saine manifestation de la cohérence, de la sincérité et de la dignité qui formaient la base d'une personnalité artistique faite de sérieux, d'indifférence à la facilité des consentements et de manifeste hostilité envers les apparences. Un portrait humain de Toscanini qui se range, sans contrastes, à côté de la légende de cet homme qui ne fut pas seulement un grand interprète, mais le symbole même de la musique.

25

«VOUS AVEZ BIEN DE LA CHANCE A VOYAGER!»

«Vous avez bien de la chance à voyager...» Le journaliste soupire et renonce à expliquer. Il l'a déjà fait tant de fois, trop de fois, mais les gens, dès qu'ils savent quel est son métier, continuent à lui dire «Vous avez bien de la chance à voyager...». L'auteur, envoyé d'un grand quotidien italien, se regarde dans la glace: mon métier est-il vraiment aussi charmant que les autres le voient ou est-il comme je le vois moi-même? D'ici le récit de deux récentes expériences: à Saint Domingue comme spectateur (pas toujours en sûreté) d'une pénalité dont les protagonistes échangent continuellement entre eux leurs rôles; sur un quadrimoteur qui a le cap sur un pays duquel les gens pourvus de bon sens s'en vont en toute hâte. L'envoyé se borne au récit sans le commenter; c'est au lecteur de trouver la réponse. «Vous avez bien de la chance à voyager...».

30

LES HI.FI. A PUNTA ALA

Mille cinq cents présents à la traditionnelle réunion des membres du Lancia «Hi.Fi.», qui cette année a eu lieu dans le magnifique encadrement de Punta Ala. Deux jours, un week-end détonnant et amusant: concours de golf, batue de chasse, gymkhana, tournoi de bridge. Mais, surtout, l'occasion d'une rencontre entre des «fidélissimes».

Il y cinq ans les «Hi.Fi.» étaient cinq cents, aujourd'hui ils sont cinq mille: c'est la preuve la plus sûre du succès de cette initiative et de la valeur de la tradition du nom Lancia.

32

PUNTA ALA

Punta Ala: un coin de la Maremma où il y a dix ans était encore inexploré, huit kilomètres de côtes, six millions de mètres carrés de pinède, un paradis quatre fois plus grand que la Principauté de Monaco. La tentation d'exploiter à fond cette terre magnifique a été forte, mais la sagesse d'un groupe d'hommes à cette prévalu. Punta Ala demeure un coin du paradis, où les routes asphaltées aboutissent à la mer suivant les vieux sentiers des sangliers, à travers les parcs naturels du maquis. Ici les hôtels élégants, les villas, les boutiques, les restaurants, les cottages se confondent avec le paysage et y disparaissent.

Respect pour la nature et pour un silence séculaire: ce sont les attraits qui attirent à Punta Ala des hôtes illustres qui viennent jouir d'un été résistant longtemps aux embûches de l'automne, un été particulièrement doux qui ne connaît pas les nuages et qui n'est jamais assombri par la pluie.

41

1er RALLYE INTERNATIONAL DES JOLLY HOTELS

De Palerme à Trieste, étape par étape, le Rallye des Jolly Hôtels dans les impressions d'un journaliste à sa première épreuve comme copilote.

Le monde des rallyes, un monde particulier vu par des yeux nouveaux et inexpérimentés: les pilotes, «des gens courageux et aux nerfs en état», les voitures, les supports le long des bords des routes et aux postes de contrôle.

La surprise de découvrir qu'un rallye est une course et que le présumé compagnon de randonnée est un véritable coureur. Mais, après les premiers virages, même la peur passe et «... alors on voudrait aider le pilote, la voiture, à marcher encore plus vite...».

D'ailleurs, cette expérience de l'auteur finit en beauté: c'était une victoire de catégorie à côté de Marco Crosa à bord d'une Fulvia.

45

HF: UNE BONNE SAISON

Au Salon de Turin, à côté de celles de série, voilà les rouges voitures de l'équipe HF sur le fond scintillant des nombreuses coupes gagnées durant la saison qui vient de se conclure. Une saison particulièrement active et satisfaisante, pendant laquelle les voitures Lancia ont remporté:

le Championnat Absolu Français pour Dames avec Claudine Bouchet; le Championnat Italien classe 2000 Tourisme avec Claudio Magliolo; le Championnat Italien classe 1150 GT avec Enrico Romanini; le Trophée Absolu de la Montagne catégorie GT, encore avec Romanini; le Championnat Italien des Rallyes avec Enzo Martoni; le Trophée International des Rallyes avec l'équipe Pianta-Lombardini.

A ces titres, il faut ajouter 33 premières places absolues, 14 deuxième places absolues, 87 premières places de classe.

47

LANCIA D'ORO

Quatrième édition de la Lancia d'Oro, le trophée qui tous les ans attire au Golf delle Battute de Biella un nombre de «golfers» de plus en plus grand.

Destinée au meilleur des amateurs, la Lancia d'Oro a été remportée par Angelo Croce, tandis que Aldo Casera a gagné l'épreuve réservée aux professionnels.

48

CAMP N. 60

Scapa Flow: cimetière de navires, un nom tristement fameux. Aujourd'hui l'embouchure de la baie de Scapa Flow est fermée par une digue bâtie pendant la dernière guerre par les prisonniers italiens du «camp 60». La grande digue n'est pas la seule marque laissée par nos compatriotes dans cette désolée étendue pierreuse où les vents soufflent éternellement. Il y a aussi la chapelle des Italiens «The Italian Chapel», bâtie avec le matériel qu'ils réussirent à trouver (le béton et les barres rondes en fer employés pour la construction de la digue, le fil de fer barbelé qui entourait les baraquements), la chapelle des Italiens n'est pas seulement un temple, mais aussi un symbole. Le symbole de la force d'âme, de la capacité à réagir au malheur, de la courageuse foi de notre peuple.

Derrière les grandes portes cochères, cachées par de sombres porches, les silencieuses cours des maisons de la cité gardent intactes l'âme et la voix de l'ancien Turin. Cours liées aux noms de fameux architectes — Guarino, Juvrara, Patery — cours de moyen-âge, du XVIIe et du XVIIIe siècles. Cours qui ont une « histoire » ou qui ont vu l'histoire: le miracle du Bienheureux Cottolengo, les conspirations Jacobines, la conversion de Jean Jacques Rousseau. Cours célèbres qui constituent de précieux documents architectoniques et cours humbles, dont les murs gardent l'écho des orgues de Barbarie. Mais elles ont toutes une voix et toutes parlent du passé: il suffit de les savoir entendre.

1) Inauguration du 47e Salon de l'Automobile de Turin: visite au stand Lancia du Président de la République, reçu par le Chevalier de Travail M. Carlo Pesenti, vice-président de Lancia, par M. le Professeur Guido Calbini, directeur général, et par M. Alfredo Della Seta, directeur commercial. A gauche on voit le maire de Turin, M. Giuseppe Grosso.

2) Le Lancia CL/51 au deuxième Salon International de la Montagne (Turin, Palais des Expositions). Le CL/51 à quatre roues motrices est un véhicule très apte à tous-terrains et aux parcours enneigés ou verglacés. Ses performances sont remarquables: vitesse de pointe: 76 km/h; pente maxi franchissable: 29 %; charge utile: 1,2 tonnes. Plusieurs milliers d'exemplaires du Lancia CL/51 ont été employés par nos forces armées, et en constituent le véhicule de base.

3, 4, 5) Cette année, peut-être plus que dans le passé, Turin a senti « son » Salon. Parmi les nombreuses vitri-

nes s'inspirant de l'automobile, voilà quelques unes d'entre elles dédiées à Lancia.

6) Au Salon de Paris, De Gaulle félicite le vice-président de Lancia, A. gauche, M. Fred Sannet, jadis concessionnaire de Lancia pour la France, et maintenant directeur général de Lancia France.

7) Une photo de l'Union Sud-Africaine: une industrie mécanique de Durban, la Durban Engineering, a récemment acheté cinq berlines Fulvia pour ses dirigeants.

8) Une vue de la participation de Lancia au Salon International de l'Automobile de Francfort qui a lieu tous les deux ans. L'accent est mis sur les véhicules industriels Lancia, pour lesquels le marché allemand devient de plus en plus intéressant.

9) Un premier lot de véhicules Lancia destinés à la Chine. Les véhicules qu'on voit dans la photo ont été achetés par la Chine, après avoir été exposés à l'« Italian Industrial Exhibition » de Shanghai. Toute la production Lancia exposée à la Foire (véhicules industriels et voitures Fulvia et Fulvia) a été vendue.

10) M. le Paolo Mottura, fils du directeur du personnel Lancia, M. Emilio Mottura, et M. Domenico Gargale de l'A.M.M.A., aussitôt après le mariage qui a eu lieu le 24 juillet passé dans l'Abbaye de Sant'Antonio di Ranverso.

11, 12) Participation de Lancia à la Foire de Bolzano. A gauche, au premier plan, l'ensemble différentiel du véhicule Esagamma. Pendant l'inauguration, le sénateur Oliva, sous-secrétaire de l'Industrie et Commerce, s'intéresse à la production de l'Usine Lancia de Bolzano. A droite, M. Saverio Cambria, directeur de la fonderie Lancia de Bolzano.

13, 14) Un nouveau siège de Lancia France a été récemment inauguré à Marseille pour assurer une meilleure assistance aux clients de la zone.

15) Les véhicules industriels Lancia à la 23e Foire du Levant... une réponse à toutes les exigences de transport: l'Esagamma pour les transports lourds, le véhicule moyen Esodelta et le Superjolly qui peut être adapté, grâce à sa versatilité exceptionnelle, aux exigences les plus diverses du secteur des transports légers.

16) Cette photo, que nous avons reçue par M. Leonardo

Quadri, a été prise à Goreme, en Anatolie. L'année passée, au cours de ses vacances, M. Quadri a effectué, à bord de sa Flaminia (modèle '60) traînant une roulotte pesant 11 quintaux, une croisière de terre: 5.500 km, de Turin à Damas, en passant par Milan, Trieste, Postumia, Ljubljana, Zagreb, Belgrade, Skopje, Salonique, Istanbul, Ankara, Akkaray, Goreme, Kayseri, Adana, Antioche, Tripoli de Syrie, Beyrouth. Le retour a eu lieu par voie maritime.

17) Dix mille personnes et la TV pour la Flaminia convertible Touring et Cortina d'Ampezzo à l'occasion de l'élection de « Lady Europe » 1955.

18, 19) Au concours d'élégance de Rimini, le public admire les nouvelles et les vieilles Lancia.

20, 21) Cette fois la Flaminia convertible est en scène à Tirrenia, tandis qu'à Montecatini c'est la Fulvia coupé qui remporte le prix d'honneur.

22) Non seulement en Italie les « vieilles dames » de Lancia gagnent des coupes et des trophées. Une Lambda spider 7e série (1927), carrossée par Pininfarina et possédée par M. Nino Dompé, a remporté le prix à un concours d'élégance à La Crescenta, en Californie.

23) Cette Aurelia B20, propriétaire M. Nicholson, a remporté le prix à un concours organisé à Sidney, Australie.

Avec les modèles d'Emilio Pucci, présentés au Palais Pitti, nous faisons un saut de cinq siècles dans le passé. Pour les femmes d'aujourd'hui, Pucci propose le justaucorps et les chaussettes des avelines et aimables pages du XVIe siècle.

Mais dans la ligne « page » de Pucci les justaucorps deviennent de courtes tuniques à la ligne géométrique. Tuniques pour toutes les occasions: en velours imprimé à vifs dessins pour l'après-midi, rendues précieuses par de riches broderies pour le cocktail et le soir.

In this issue:

FOR SPORTS CUSTOMERS: THE FULVIA COUPE HF

Complying with the many demands from teams and customers, Lancia have prepared a new version of the Fulvia coupé, named Fulvia coupé HF, which, thanks to its marked sports characteristics, can take part — in the touring category of group 2 — in rallies and speed contests.

The line is unchanged, but the body has been modified: all the movable elements are of « perallumal », a particularly light special alloy.

The weight of the car is 790 kg (1720 lbs.). At 6000 r.p.m., the engine develops 92 HP; the power increase has been obtained by modifying the timing and the carburation, and by fitting new intake and exhaust manifolds. The price of the HF coupé is 1,745,000 lire.

LANCIA NOVELTIES AT THE TURIN MOTOR SHOW

Many Lancia novelties at the 47th Turin International Motor Show: a new model, the Fulvia Sport; the petrol injection system for the Fulvia 1800 engine; improvements to the passenger compartment of the Fulvia Coupé; in the commercial vehicle domain, the new Esagamma « E » truck and many special versions of the very versatile Superjolly chassis. Bodied by Zagato and very streamlined, the Sport version of the Fulvia has a top speed of 165 k.p.h. (103 m.p.h.). With the petrol injection, designed by Lancia's technicians in conjunction with those of the Kugelfischer Georg Schäfer Company of Munich, the power developed by the Fulvia 1800 engine has increased by 10 % and the fuel consumption decreased by about 10 %. A new dash panel and more instruments on the Fulvia Coupé. Among the commercial vehicles, the new Esagamma « E » — pending the passing of the bill which will raise the truck total weight from 14 to 19 metric tons — is a very interesting vehicle, not only for the home market, but also for those export markets where the 19 ton limit has been in force long since.

DIAGNOSIS OF A SITUATION

In making the point of the political and economic situation in Italy, Enrico Mattei starts from the contradictions in the official diagnoses, which contradictions demonstrate the uncertainty in which the country struggles.

« Supposing (but not granting) that peace had been made between the centre-left government and the great class of the entrepreneurs, distrust and suspicion remain among the larger class of savers and do not allow production to have the stimulus and the aliment it needs. People do not buy industrials because no security has been offered from the risk of expropriation acts of the Enel type.

People do not buy houses as investment estate because, apart from taxes and rent-controls, who owns a flat, besides that where he lives, cannot foresee how he will be used in the future... »

For a remedy, for a clarification, the centre-left government must convince « the citizens to re-appreciate savings, to make attractive the investments peculiar to those who wished to secure a safe and peaceful future for themselves and for their families... »

The Italian Socialist Party is also to be asked for a clear explanation, as, in Italy, « ... it has changed its conduct, without changing its language... it has modified its conduct, but not its theories... »

HISTORY OF LANCIA LANCIA VEHICLES IN GREY-GREEN

In this chapter, which deals with the military vehicles, the history of Lancia mingles with the history itself of Italy: the names of the different models mark and recall pages both glorious and tragic of our history.

The first Lancia vehicle in grey-green is the « 12 », which, in 1911, carries the « bersagliere » in the campaign of Libya. Then appeared the « Iota » and « Diota », which, in World War I, was used by our infantrymen as a truck, as an ambulance and as a transport of artilleries.

In the middle of the thirties, Italian soldiers went back to Africa for the campaign of Abyssinia; on the impracticable Ethiopian tracks, the roar of the Lancia « RO » mingles with the notes of « Faccetta nera ».

And here is the most famous of Lancia vehicles « in grey-green », the « 3 RO »: 9500 units produced for the army in the course of a few years, a name which will be remembered for ever by millions of Italian who today have any age between forty and fifty.

In Northern Africa, in Albania, in Greece, in Yugoslavia, on the boundless expanses of snow in Russia; whenever the tragic events of an unlucky war lead the Italians, the « 3 RO » is there. At the beginning of the conflict — in addition to the numerous versions of the « 3 RO », among which also a truck-gun with a 90 mm piece — the General Staff asks the technicians of Lancia for a special motorvehicle: particularly fast, four independent driving wheels, so

strong as to support the weight of a heavy blindage. So was born the « Lince », which was equipped with the narrow V eight-cylinder engine of the Astura first series and could reach 90 k.p.h. (56 m.p.h.). Owing to its many and original characteristics — among which: the rear engine, the wheel-to-engine coupling, the hydraulic torque converter, the steering system allowing a turning circle below 6 metres (26.24 ft.), the Lancia « Lince » is still considered one of the most interesting war vehicles ever built.

TOSCANINI'S RECOLLECTION

Ten years have not yet elapsed since Arturo Toscanini's death and the maestro's figure has already entered the legend; which legend turns, configures itself into the anecdote, both common and epic. His habit of dressing in the same way, almost a uniform, and his painting hobby. When eighteen years old, his debut in Rio de Janeiro by conducting Aida without opening the score. And the sudden, violent outbursts, perhaps censurable but sure signs of the coherence, sincerity and dignity which were at the basis of an artistic custom made of seriousness, of indifference to easy assents, of open hostility towards appearances.

A human portrait of Toscanini which perfectly matches the legend of this man who of music was not only a great interpreter, but the symbol itself.

« HAPPY YOU WHO TRAVEL »

« Happy you who travel... » sighs the reporter and abstains from explaining... He already did it many times, too many times, but people, as soon as they know what is his profession, continue telling him: « happy you who travel ».

The author — the correspondent of a great Italian daily — looks at himself in the mirror: is my profession really so fascinating as people see it, or is it as I see it? Hence the relation of two recent experiences: in San Domingo, spectator (not always in safety) at a guerrilla where the protagonists continually exchange their parts; on a four-engined aircraft bound for a country from which common sense people depart with all possible speed. The correspondent only relates, he makes no comments: it is up to the reader to find the reply « happy you who travel ».

30

FIFTEEN HUNDRED « Hi. Fi. » AT PUNTA ALA

Fifteen hundred persons attended the traditional meeting of the members of the Lancia « Hi. Fi. », which meeting was held, this year, in the magnificent scenery of Punta Ala.

Two days, an amusing and relaxing week-end: golf contests, beating, gymnastics, bridge tournaments. But, above all, the occasion for the most faithful Lancia enthusiasts to meet one another.

Five years ago, the « Hi. Fi. » were five hundred; today they are five thousand. This clearly proves the success of the Initiative and the value of the Lancia name tradition.

32

PUNTA ALA

Punta Ala: a corner of Maremma still unexplored ten years ago, eight kilometres of coast, six million square metres of pine-wood, a paradise four times as large as the Principality of Monaco.

The temptation to fully exploit this wonderful land was strong, but the wisdom of a group of men at last prevailed. And Punta Ala has remained a corner of paradise, where asphalted roads lead to the sea by following the old wild bear paths and by passing through the natural openings in the brushwood, and where elegant hotels, villas, boutiques, restaurants and cottages are inserted and disappear in the scenery. Respect for nature and for an age-old silence; these are the calls leading famous guests to Punta Ala, where they will enjoy a summer which long withstands the dangers of autumn, a particularly mild summer which is free from clouds and never saddened by rain.

41

JOLLY HOTEL 1st INTERNATIONAL RALLY

From Palermo to Trieste, lap by lap, the Jolly Hotel Rally in the impressions of a reporter at his first experience as a « co-driver ».

The world of Rallyes, a particular world, seen by new and inexperienced eyes: the drivers, « ... bold people with iron nerves », the cars, the fans along the roads and at the control points.

And the surprise to find out that the rally is a race and that the trip-fellow is a real racer. But, after the first bends, even the fear disappears, and « ... then one would help the driver, the car, to run still faster... ». Moreover, the author's experience had a happy end: a class win at Marco Crosina's side on a Fulvia.

45

H.F.: A GOOD SEASON

At the Turin Show, beside the standard cars, there were also the red « HF » cars on the sparkling background of the many cups won during the season just closed. A particularly active and satisfactory season, during which Lancia won:

- the overall French Touring Championship for women with Claudine Bouchet;
- the Italian 2000 Class Touring Championship with Claudio Maglioli;
- the Italian 1150 Class G.T. Championship with Enrico Romanini;
- the overall G.T. Category Hill-Climb Trophy, again with Romanini;

— the Italian Rally Championship, with Enzo Martoni;

— the International Rally Trophy, with the crew Pianta-Lombardini.

And in addition, 33 overall first places, 14 overall second places, 67 class first places.

47

LANCIA D'ORO

The fourth edition of the Lancia d'Oro, the tournament which every year draws an ever increasing number of golfers to the Golf Club « Le Betulle » of Biella.

Destined for the best of the amateurs, the Lancia d'Oro was won by Angelo Croce, while Aldo Casera won the contest reserved to professionals.

48

CAMP No. 60

Scapa Flow: ship cemetery, a notorious name. To-day the mouth of the Scapa Flow bay is closed by a dam built during the last war by the Italian prisoners of « camp 60 ». The large dam is not the only mark left by our fellow countrymen in that barren stony land perennially beaten by the wind. There is also the Italian chapel. Built with the material they succeeded in finding (the cement and the iron reinforcing rod used for building the dam, the barbed wire enclosing the barracks), the Italian Chapel is not only a temple, but also a symbol: the symbol of our people's moral strength, ability to wrestle with misfortune and courageous faith.

52

OLD TURIN COURT-YARDS

Behind the large main doors, hidden by dark lobbies, the silent court-yards of the centre houses retain untouched the soul and the voice of old Turin. Court-yards bound to the names of famous architects — Guarino, Juvarda, Patery — medieval court-yards, court-yards of the 17th and 18th century. Court-yards which have a « story » or have seen history: Beato Cottolengo's miracle, the Jacobin conspiracies, Jean Jacques Rousseau's conversion.

Famous court-yards which are precious architectural documents, and humble court-yards, the walls of which retain the echo of human organs. But all of them have a voice and speak of the past: one has only to know how to listen to them.

58

LANCIA THROUGHOUT THE WORLD

1) Opening of the 47th Turin Motor Show: the President of the Republic stops at the Lancia stand, received by Cavaliere del Lavoro Carlo Pesenti, vice-president of Lancia, by prof. Guido Gebiani, general manager, and by Dr. Alfredo Della Seta, sales manager. On the left, the mayor of Turin, Prof. Giuseppe Groso.

2) The Lancia CL/51 at the 2nd International Mountain Show (Turin, Exhibition Palace). The four-wheel drive CL/51 is a vehicle particularly suitable for off-the-road use and for snowy and icy roads. Its performances are remarkable: top speed 76 k.p.h. (47 m.p.h.); max. superable gradient 75 %; carrying capacity 1800 kg (3960 lbs.). The Lancia CL/51 is the basic vehicle of our armed forces, which have already been supplied with many thousands of units. 3, 4, 5) This year, more than ever, Turin felt « its » show.

Among the many shop-windows inspired by the automobile theme, we are presenting a few of them devoted to Lancia.

6) At the Paris motor show, De Gaulle congratulates the Lancia vice-president. On the left: Mr. Fred Sannet, the former Lancia distributor for France, and now manager of Lancia France.

7) A photo from South Africa. A mechanical concern of Durban, the Durban Engineering, have recently purchased five Fulvia Sedans for their executives.

8) A picture of Lancia presence at the International Motor Show, which is held every two years in Frankfurt. The street is here on Lancia commercial vehicles, for which the German market is becoming more and more interesting.

9) A first lot of Lancia motor vehicles destined for China. The vehicles in the photo have been purchased by China after exhibition at the Shanghai « Italia Industrial Exhibition ».

All the Lancia production shown at the Exhibition (commercial vehicles and Fulvia and Fulvia cars) was sold.

10) Miss Paola Mottura, daughter of the Lancia Personnel Manager, Dr. Emilio Mottura, and Dr. Domenico Gargola of A.M.M.A. immediately after wedding, held on the 24th July last in the S. Antonio di Ranverso Abbey.

11, 12) Lancia presence at the Bolzano Fair. On the left, a close-up of the Esogamma truck differential unit. During the opening, senator Oliva, under-secretary of Trade and Industry, takes an interest in the production of the Bolzano Lancia factory. On the right: Dr. Severio Cambria, Manager of the Bolzano Lancia foundry.

13, 14) A new post of Lancia France has been recently inaugurated in Marseille to offer a better assistance to the customers of that zone.

15) Lancia commercial vehicles at the 29th Levant Fair. An answer for all the transport requirements: the Esogamma for heavy duty, the middle vehicle Esadelta and the Superjolly adaptable, owing to its exceptional versatility, to the most different requirements in the light transport field.

16) This picture, sent by Eng. Leonardo Quadri, was taken at Goreme, Anatolia. Last August, on vacation, Mr. Quadri, in his Flaminia (a 1960 model) towing a caravan weighing 1100 kg (2420 lbs.), went on a wonderful land cruise: 5500 km (3500 miles) from Turin to Damascus, touching Milan, Trieste, Postumia, Ljubljana, Zagreb, Beograd, Skopje, Salonika, Istanbul, Ankara, Akasray, Garmas, Kayseri, Adana, Antioch, Tripoli of Syria, Beirut.

The return was by sea.

17) 10,000 persons and TV for the Flaminia Touring Convertible. We are at Cortina d'Ampezzo on the occasion of the choice of 1963 « Europe Lady ».

18, 19) At the Rimini Concours d'Elegance, the public's admiration for new and « old » Lancias.

20, 21) Again the Flaminia Convertible, this time at Timenla, while at Montecatini the honour prize is won by a Fulvia Coupé.

22) Not only in Italy the Lancia « Old Ladies » win cups and trophies. A 70th series Lambda Convertible (1927), bodied by Pininfarina and owned by Mr. Nino Dompé, won the first prize at a Concours d'Elegance at La Cressence.

23) This Aurelia B 20, owned by Mr. Nicholson, won the 1st prize at a Concours held in Sidney, Australia.

62

THE PAGE-BOY LINE

With Effic Pucci's models, exhibited at Pitti Palace, a five-century backward jump in the time. For today's women, the jerkins and the tights of the nimble and gentle 15th century page-boys.

In Pucci's « page-boy » line, however, jerkins have become short tunics geometrically styled. Tunics for any occasion: in print velvet with lively drawings as an after-ski dress, and made more precious with rich embroidery, as cocktail and evening dresses.

In diesem Heft:

5

FÜR UNSERE SPORTKUNDEN: FULVIA COUPÉ HF

Um den zahlreichen Wünschen von Sportgruppen und Einzelkunden zu entsprechen, hat Lancia eine neue Coupé-Version « Fulvia Coupé HF » vorbereitet. Aufgrund der ausgesprochen sportlichen Eigenschaften ist das Coupé als Tourenwagen Gruppe 2 anerkannt und für Rallyes und Geschwindigkeitsrennen zugelassen. Die Grundzüge der Unterföhrung sind unverändert geblieben, wobei jedoch alle beweglichen Teile der Karosserie aus einer besonders leichten Legierung « Perallumal » gefertigt sind. Der Wagen wiegt 780 kg. Bei 6000 U/min leistet der Motor 90 PS, was durch Bearbeitung der Steuer- und Vergasungsorgane und durch neue Saug- und Auspuffkrümmer erreicht wurde. Preis: Lit. 1.745.000.

6

NEUHEITEN LANCIA AM TURINER SALON

Zahlreiche Neuheiten Lancia waren am 47. Turiner Salon zu sehen: das neue Modell Fulvia Sport; die Benzineinspritzung für den Fulvia Motor 1800; Verbesserungen im Innenraum vom Coupé Fulvia; in der Reihe der Nutzfahrzeuge, der neue Schwerlastler Esogamma « E » und verschiedene Versionen Superjolly.

Von Zagato mit einer Stromlinienkarosserie bekleidet, ist die Version Fulvia Sport für eine Höchstgeschwindigkeit von 165 km ausgelegt. Die Benzineinspritzung für den Fulvia Motor 1800 wurde von Lancia unter Zusammenarbeit mit Firma Kugelfischer Georg Schäfer, München, verwirklicht, wobei eine 10 %-ige Leistungssteigerung und eine 10 %-ige Verbrauchersparnis erzielt

wurde. Auf dem Coupé Fulvia ist die Instrumententafel verschönert worden. Der Schwerlastler Esogamma E ist mit Hinsicht auf die neue Gesetzgebung, laut der die Höchstlast von 14 auf 19 t erhöht werden soll, sowohl für den nationalen Markt, als auch für das Ausland, wo die 19 t Grenze seit längerem eingeführt worden ist, sehr interessant.

14

DIAGNOSE DER GEGENWÄRTIGEN LAGE

Bei Überprüfung der politisch-wirtschaftlichen Lage in Italien sieht Enrico Mattei in den amtlichen, sich widersprechenden Diagnosen die Unsicherheit bestätigt, in der sich das Land befindet.

• Angenommen (und nicht zugegeben), dass zwischen den zentrisch-linksgerichteten Regierungsparteien und der grossen Gruppe der Unternehmer die Frieden geschlossen worden wäre, herrschen immer noch Misstrauen und Verdacht bei der noch grösseren Gruppe der Sperrer, welche der Produktion den nötigen Sprint fühlten lassen. Es werden keine Aktien gekauft, weil man neue Entlohnungen (siehe Enel) befürchtet. Man investiert nicht auf dem Gebiet des Wohnungsbau, da man nicht weiss, wie eines Tages die Besitzer von mehreren Wohnungen behandelt werden können... ».

Zur Klärung der Lage ist es notwendig, dass die zentrisch-linksgerichtete Regierung + die Bürger von der Sicherstellung ihrer Ersparnisse, ihres und der eigenen Familie Wohlergehens überzeugt... ».

Insbesondere erwartet man sich eine Klarstellung seitens der sozialistischen Partei, die »In Italien zwar das superschöne Benehmen, nicht aber ihre Theorien geändert hat... ».

32

PUNTA ALA

Punta Ala: ein noch vor zehn Jahren unbekannter Ort in der Maremma, mit einem acht Kilometer langen Meeresstrand, ein Paradies von sechs Millionen Quadratmetern, vier mal grösser als das Fürstentum Monaco. Trotz zahlreicher Versuche, dieses Landstück in ein modernes, lärmendes Badezentrum zu verwandeln, hat Punta Ala noch den Hauch der unversehrten Natur beibehalten, in die sich die Asphaltstrassen, die Hotels und Villen störungsfrei einreihen. Von diesem Naturwunder und der dort seit Jahrhunderten herrschenden Stille angezogen, besuchen hohe Gäste Punta Ala, um dessen immer heiteres und mildes Klima zu geniessen.

41

1. INTERNATIONALE RALLY DER JOLLY HOTELS

Die Rallye der Jolly Hotels, etappenweise von Palermo bis Triest von einem zum ersten Mal als Belfahrer teilnehmenden Pressebericht beschreiben.

Für den Erstling ist die Welt der Rallyes ein völlig neues Erlebnis und seine Eindrücke über die mutigen, nervenstarken Fahrer, die brillierenden Maschinen, die Begeisterung der Zuschauer längs der Strassen und an den Kontrollposten bleiben unvergessen.

Die Rallyes sind keine Spazierfahrten und die Rallyefahrer keine Sonntagsausflügler. Es handelt sich um echten Rennsport, der nicht wenig Anstrengung fordert. Die anfängliche Angst ist jedoch nach den ersten Kurven vorbei und dann möchte der Belfahrer selbst am Lenkrad sitzen und die Maschine noch schneller dahinjagen lassen... ».

Das vom Autor beschriebene Abenteuer fand mit dem Klassensieg von Marco Crosina auf Lancia Flavia einen glänzenden Abschluss.

45

ERFOLGREICHE HI-FI SAISON

Auf dem Turiner Salon waren neben unseren Serienwagen auch die Hi-Fi Wagen mit den während der sieben abgeschlossenen Sportsaisons gewonnenen Siegespokalen ausgestellt. Es war eine mit den schönsten Erfolgen gekrönte Saison. In der folgende Siege erobert wurden:

Absolute franz. Damenmeisterschaft für Tourenwagen mit Claudine Bouchet - Ital. Klassentitel für Tourenwagen 2000, mit Claude Maglioli - Ital. Klassentitel GT 1150, mit Enrico Romanini - Absolut. Bergrenntitel GT, nochmals mit Enrico Romanini - Ital. Rallyenmeisterschaft, mit Enzo Martini - Internat. Rallyentrachse, mit Flaminio Lombardini.

Ausserdem, 33 absol. erste Plätze, 14 absol. zweite Plätze und 87 Klassensiege.

47

LANCIA D'ORO

Die vierte Ausgabe der »Lancia d'oro« in Biella war noch stärker besucht als in der Vergangenheit. Die »Goldene Lanza«, für die Dilettanten bestimmt, wurde von Herrn Angelo Croce gewonnen, während unter den Berufsspielern Herr Aldo Casora als Sieger hervorging.

48

LAGER Nr. 60

Scapa Flow: ein traurig berühmt gewordener Name, ein Massengrab von Kriegsschiffen. Heute ist die Meeresbucht von Scapa Flow durch einen seinerzeit von den italienischen Kriegsgefangenen des »Campo 60« errichteten Wehrraum gesperrt. In jener traurigen, vom Wind gepeitschten Landschaft steht aber noch ein anderes Werk, das von den italienischen Kriegsgefangenen errichtet wurde: eine Kapelle, »the Italian chapel«. Aus zum Dammbau bestimmten Zementsteinen, Rundersteinen und Stacheldraht gebaut, ist diese Kapelle nicht nur ein Gotteshaus, sondern sie wurde zum Symbol, zum Zeugnis der Geisteskraft in der Verbannung, des Stimmes im Leid und Unglück, der Zuversicht unserer Leute auf eine bessere Zukunft.

52

INNENHÖFE IN DER ALTSTADT TURIN

Betrifft man die hinter grossen Haustoren und dunklen Torhängen verborgenen Innenhöfe im Altteil der Stadt Turin, so fühlt man sich wie in längst vergangenen Zeiten zurückversetzt. Diese Höfe stammen aus dem Mittelalter, aus dem 17. und 18. Jahrhundert. Berühmte Baukünstler, wie Guarino, Juvvara und Pabery, haben sie erbaut und verziert. Viele dieser Innenhöfe haben ihre Geschichte oder sind zum Schauplatz geschichtlicher Ereignisse geworden; so erlebten sie die Wundertätigkeit des seligen Cottolempo, die Umtriebe der Jakobiner, die Bekehrung von Jean Jacques Rousseau.

Manche wurden berühmt und werden heute noch als Kunstwerke bewundert; andere hingegen sind in ihrer Schlichtheit unbekannt geblieben. In allen aber hallt dasselbe Echo der Vergangenheit wieder und war besonders zu lauschen weiss, hört es trotz der lärmenden Gegenwart.

58

LANCIA IN DER WELT

1) Eröffnung der 47. Internationalen Automobilausstellung in Turin: Staatspräsident Saragat verweist im Beisein vom stellvert. Vorsitz von Lancia Dr. Ing. Carlo Perenti, von Generaldirektor Prof. Dr. Guido Caviglioli und von Verkaufsleiter Dr. Della Seta am Stand Lancia. Links: Prof. Grosso, Bürgermeister von Turin.

2) Das Fahrzeug Lancia CL/51 mit Allradantrieb, auf der 2. Internationalen Bergschau - (Turin, Messapalast). Das Fahrzeug ist besonders als Geländewagen und für den Einsatz in Schnee und Eis geeignet. Leistungen: Höchstgeschwindigkeit 76 km/h, Steigefähigkeit 79 %, Nutzlast 1,8 t. Es ist eines der wichtigsten Militärfahrzeuge unserer Heeresrüstung.

3, 4, 5) Turin hat den diesjährigen Autosalon vielleicht tiefer denn je empfunden. Hier die Bilder von einigen Lancia gewidmeten Schaufenstern während der Salonzeit, 6) Pariser Salon: Die Gaultie im Gespräch mit dem stellvert. Vorsitz von Lancia. Links: M. Fred Sannet, gewesener Lancia Importeur für Frankreich, gegenwärtig Direktor der Lancia France.

7) Ein Bild aus Südafrika: ein Industriebetrieb in Durban. Die Durban Engineering hat vor kurzem fünf Flavia Limousinen für die eigenen Firmenfleets erworben.

8) Lancia auf der Frankfurter Automobilausstellung. Der deutsche Markt wird für die Lancia Nutzfahrzeuge immer interessanter.

9) Eine erste Lieferung von Lancia Fahrzeugen für China. Die im Bild dargestellten Fahrzeuge wurden von China nach Abschluss der »Italian Industrial Exhibition« in Shanghai, wo sie ausgestellt waren, erworben, wobei auch alle anderen ausgestellten Lancia (Lkw, Pkw Flavia und Fulvia) an Ort und Stelle verkauft wurden.

10) Dr. Paola Mottura, Tochter des Personaldirektors bei Lancia, Rechtsanw. Emilio Mottura, und Dr. Domenico Gargale von der A.M.M.A. haben am 24. Juli 1965 in der Abteikirche Sant'Antonio di Rovereto den Ehebund geschlossen.

11, 12) Lancia auf der Bozener Messe. Links vorne: die Hinterachsegruppe des Lkw. Esagamma. Bei der Eröffnungsfest wird sich Senator Oliva, Unterstaatssekretär für Industrie und Handel, über die Produktion Lancia im Bozener Werk. Rechts: Dr. Saverio Cambria, Direktor der Werkskesselerei Bozen.

13, 14) Kürzlich wurde in Marseille ein neuer Sitz der Lancia France zur Steigerung des Kundendienstes in Betrieb genommen.

15) Die gesamte Reihe der Lkw-Produktion Lancia auf der 29. Messe in Bari: für alle Transportbedürfnisse das richtige Fahrzeug. Esagamma für den Schwertransport, Esadelta für mittelschwere Transporte und Superjolly in seinen verschiedenen Abwandlungen für den Leichttransport.

16) Dieses Bild wurde von Ing. Leonardo Quadri in Gornese (Anatolien) aufgenommen. Anlässlich einer Ferienreise im vergangenen August auf seiner Flaminia (Mod. 1960) mit Wohnwagen (1,1 t), legte er 5500 km von Turin bis Damaskus zurück und zwang über die Route: Mailand, Triest, Postumia, Agram, Belgrad, Skopje, Saloniki, Istanbul, Ankara, Akkary, Gornese, Kayseri, Adana, Antiochien, Tripolis (Syrien) und Beirut. Rückfahrt auf Mesopotamien.

17) Die Flaminia Convertibile Touring im Mittelpunkt der Bewunderung, vor 10.000 Zuschauern und dem Fernsehdienst, anlässlich der Wahl der »Lady Europa 1965« in Cortina d'Ampezzo.

18, 19) Allgemeine Bewunderung für die neuen und die »alten« Lancia beim Eleganz-Wettbewerb in Rimini.

20, 21) Diesmal zeichnet sich die Flaminia Convertibile in Tirrenia aus, während in Montecatini der Ehrenpreis dem Fulvia Coupé zuteil wird.

22) Nicht nur in Italien erringen die »alten« Lancia Pokale und Trophäen. In La Crescente (Kalifornien) ging die von Pininfarina karosierte Lambda 7. Serie (1927) des Herrn Nino Dompé aus einem Eleganz-Wettbewerb als Siegerin hervor.

23) Diese Aurelia 820 von Mr. Nicholson hat hingegen den ersten Preis in einem Wettbewerb in Sidney (Australien) gewonnen.

62

MODELINIE NACH PAGENART

Modemmeister Emilio Pucci hat mit seinen vor kurzem im Palazzo Pitti vorgeführten Modellen die Damenmode um fünf Jahrhunderte in die Vergangenheit zurückverlegt, indem er sich an den Überrock und die eng anliegenden Beinkleider der zierlichen Pagen aus dem fünfzehnten Jahrhundert anlehnte.

Aus dem mittelalterlichen Pagenrock wurde eine kurze Tunika von geometrischer Linie, brauchbar bei verschiedenen Gelegenheiten: in bunter Farben als Nachkianzug und reichlich mit Stickereien geschmückt als Cocktail- oder Abendkleid.

17

LANCIA HAUSGESCHICHTE LANCIA MILITÄRFahrzeuge

Dieses Kapitel ist den Militärfahrzeugen gewidmet und sieht dabei die Hausgeschichte mit der Landesgeschichte sowie deren Freuden und Trauertagen eng verbunden.

Das erste Lancia Militärfahrzeug »IZ« begleitet 1911 die »Bersaglieri« auf dem libyschen Feldzug. Es folgen die im ersten Weltkrieg eingesetzten »Jota« und »Di Jota« in den Aufstellungen als Lastwagen, Krankenwagen und Kanonenschlepper. Mitte der dreissiger Jahre ziehen in langgewundenen Schlangenlinien die Lancia »RO« über die Wüstengassen Äthiopiens, unter den Klängen des damaligen Schlagers »Faccetta nera«.

Und schon sind wir beim unvergesslichen »3RO« angelangt, der im zweiten Weltkrieg bei einer Rekordproduktion von 6000 Einheiten die Feldzüge in Nordafrika, Albanien, Griechenland, Jugoslawien und Russland mitmachte. Ausser den verschiedenen Einsatzversionen des »3RO«, darunter ein Geschützwagen für 90-er Geschosse, forderte die Heeresleitung bei Lancia einen schnellen Sonderwagen mit unabhängigem Nivodantrieb und für schwachen Panzerbau geeignet an: Lancia antwortete mit dem »Lince« (Luchs). Dieses Fahrzeug, mit dem 8-Zylinder V-Motor der Astura 1. Serie ausgerüstet, erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h und wies verschiedene, originelle Lösungen auf, darunter die Hecklage des Motors, den eigenartigen Radantrieb, ein hydraulisches Getriebe, ein neuartiges Lenksystem mit einem Wenderradius von kaum 4 m. Der »Lince« wird heute als eines der interessantesten Kriegsfahrzeuge betrachtet.

20

TOSCANINI ZUM GEDENKEN

Noch sind nicht zehn Jahre seit dem Tode Arturo Toscanini verstrichen und schon ist die Gestalt des grossen Meisters von sagenhaften Anekdoten umwoben. Seine Gewohnheit, immer in derselben Bekleidung zu erscheinen, sein Hobby für die Malerei, die Aufführung der »Aida« in Rio de Janeiro, die er im Alter von 18 Jahren ohne Aufschlagen der Partitur dirigierte, seine plötzlichen Zornausbrüche, die vielleicht kritischer sind, aber auch die dem wahren Künstler eigene feindselige Haltung gegenüber allem Schein und Trug ausdrücken: diese und andere Erlebnisse und Züge, zusammengefügt zu einem sagenhaften Lebensbild des Menschen Toscanini, lassen ihn als solchen nicht weniger bewunderungswürdig erscheinen, als es der Künstler und Musiker war.

25

»WOHL DEM, DER REISEN DARF!«

Schon oft fühlte sich der Journalist von anderen beneidet, dass er aufgrund seines Berufes lange und schöne Reisen unternehmen dürfe... Der Autor, tätig als Berichterstatter einer grossen italienischen Tageszeitung, stellt sich die Frage: Ist denn dieser mein Beruf wirklich so beneidenswert? Die Antwort kann man aus zwei von ihm erlebten Reiseabenteuern entnehmen. In diesem Sinne erzählt er von seinem Aufenthalt in San Domingo in den Tagen des schleichenden Bürgerkrieges und von seinem Flug in ein Land, aus dem die vernünftigen Leute eiligst flüchten.

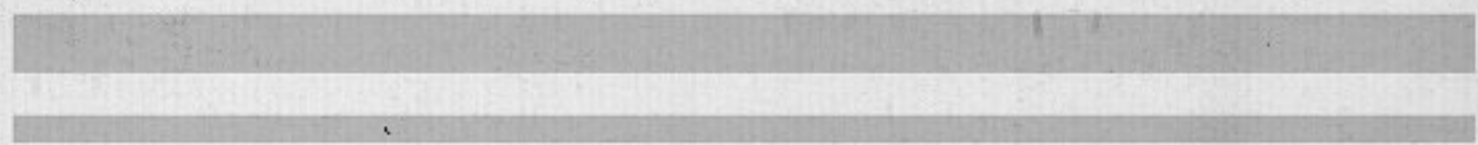
30

TAUSENDFÜNHUNDERT HI-FI IN PUNTA ALA

Beim diesjährigen Zusammentreffen der Lancia Hi-Fi in Punta Ala waren tausendfünfhundert Mitglieder anwesend. Es war ein belebtes Wochenende mit Golfspiel, Jagdpartei, Hindemissaren, Brücke. Vor allem aber war das »Getrauseln« Gelegenheit zu einem Gedankenaustausch geboten. Vor fünf Jahren waren es fünfhundert, heute sind es insgesamt fünftausend Mitglieder: der beste Beweis für den Erfolg dieser Initiative auf der Grundlage der bewährten Tradition Lancia.



CENTRO
STORICO
FIAT



CENTRO

STORICO

FEST