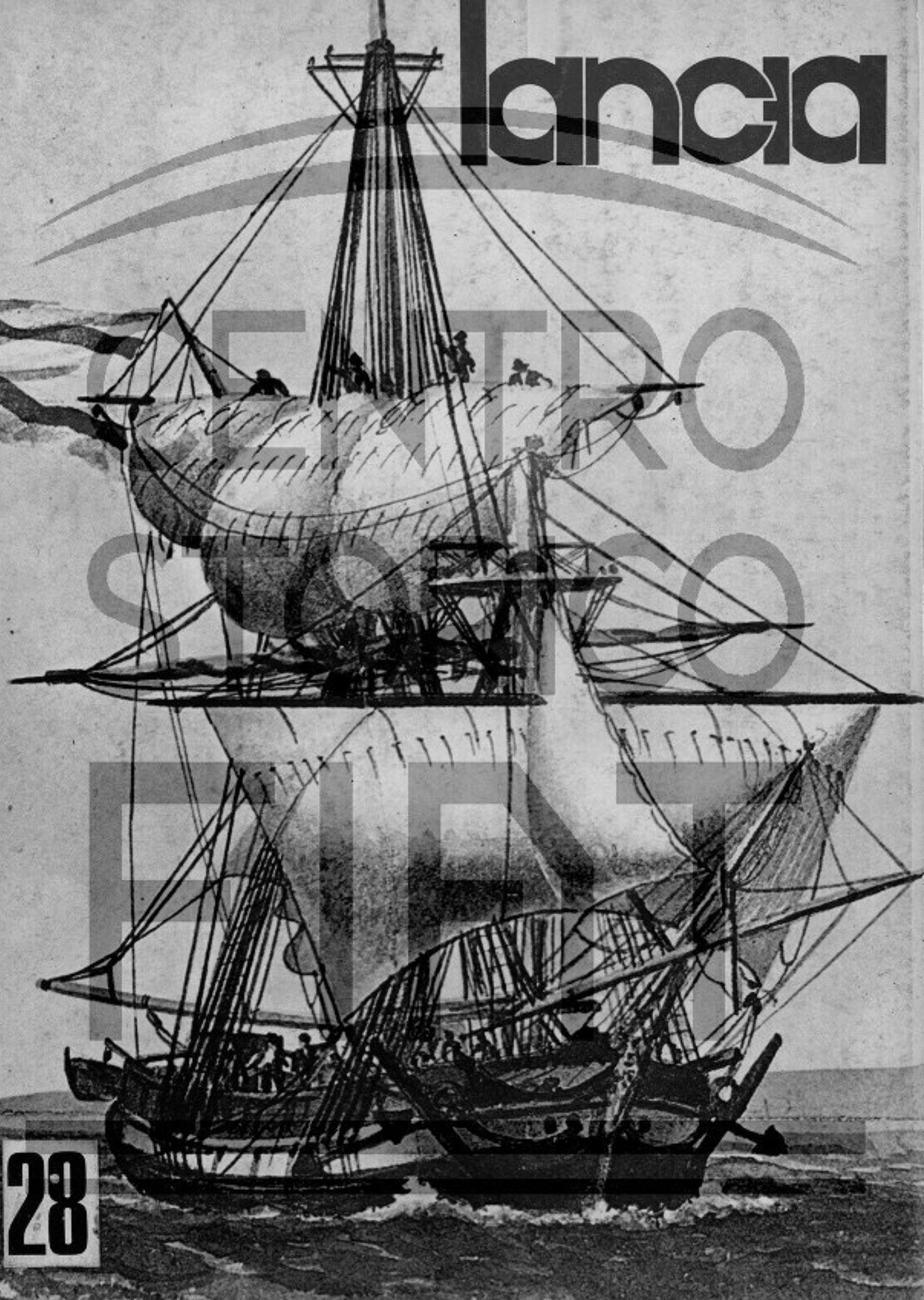


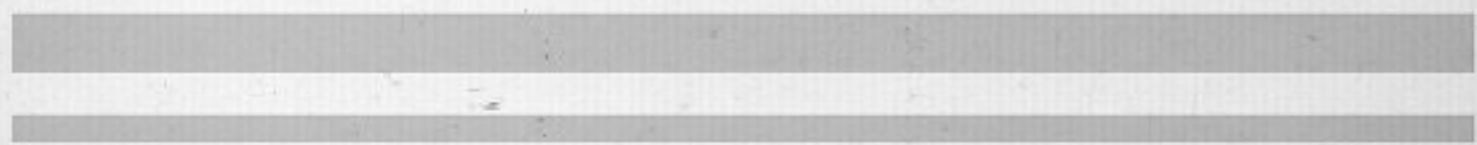
lancia



28



CENTRO
STORICO
FIAT



lancia

Periodico di informazione
edito e distribuito
dalla Lancia & C. S.p.A.
Fabbrica Automobili, Torino
numero 28, 1° semestre 1971



Perché
la nuova 2000

Alberto Vigna
Con Rubens
nella sua casa

Edouard Seidler
On a souvent
besoin d'un plus
petit que soi...

Cesare Fiorio
Rallye:
vetture di serie
o vetture speciali?



Silenziosità Lancia

Gianpiero Rizzon
Venezia anno quinto



A Torino e Chivasso
tecnologia avanzata
per le Lancia
di domani

Bianca Maria Fontana
Viaggio breve
a Sihri Lanka
isola splendente



Luigi Gianoli
Per paura dell'ingegnere



Notizie Lancia

Enzo Catania
Negli anni settanta
l'«età d'oro»
della nautica italiana



Gianpaolo Cattaneo
I Cinquant'anni
della Lambda

Mirella Appiotti
Con la moda «corta»
più sicure
in automobile

Si fa per sterzare



In procinto di entrare in acque difficili
questo elegante brigantino sta com-
piendo le manovre per accogliere a
bordo il pilota. (Da «Les Grands Voi-
liers» Edita Lausanne)

Direttore Responsabile:
Sandro Fiorio

Realizzazione a cura
del Servizio Stampa
Lancia

Progetto grafico:
Studio Emmerre
di Bologna

Impianti e stampa
Officine Grafiche Calderini
Bologna Milano Roma
Finito di stampare il 27/4/71

Direzione e segreteria:
Rivista Lancia
Torino
Via Vincenzo Lancia, 27
telefono 3331

Autorizzazione
del Tribunale di Torino
n. 1374 del 7-3-1960

Distribuzione in omaggio
Spedizione in
abbonamento postale
gruppo IV

I disegni sono di:
Cavallio (72); Studio Pidos, Torino
(22, 23, 24, 26, 27)

Le fotografie sono di:
Alte Pinakothek, Monaco (28, 30, 31,
33, 34); Attualfoto, Bologna (38, 39,
40); Camera photo, Venezia (13, 14,
15, 16, 17); Carnaby Street (70, 71);
E. Chiesa, Torino (3, 4, 6, 7, 22,
25, 26); Gazzetta dello Sport, Milano
(63, 64, 65, 66, 67); Paolo Giugni, To-
rino (18, 19, 20, 21, 22, 23); C. E.
Grol, Olanda (62); J. De Maeyer, An-
vers (28, 30, 31, 33, 34); Photo studio
Verzar, Bruxelles (62); F. Villani, Bo-
logna (50, 51, 52, 53, 54, 55); Enne-
moda, Torino (71); Ford Archives,
Dearborn (35, 36).

È vietato riprodurre articoli disegni e
fotografie senza citarne la fonte.

2 POURQUOI LA NOUVELLE 2000

Le nouveau modèle 2000 est issu de la Flavia en ce qui concerne sa conception mécanique générale (traction AV, moteur à 4 cylindres opposés, quatre freins à disque avec servo-frein), en raison de l'approbation qu'elle a rencontrée, mais il a été profondément renouvelé ou perfectionné dans toutes ces parties qui demandaient un nouvel essor évolutif pour rester au pas des derniers progrès techniques et de la demande du marché.

C'est ainsi que la carrosserie de la 2000 a été redessinée; elle est maintenant plus élancée et lumineuse grâce à la ceinture de caisse plus basse et sa proue se caractérise, avec sa calandre reproduisant l'écusson Lancia, par le retour à un passé toujours présent. Mécaniquement innovée, surtout en ce qui concerne les caractéristiques fonctionnelles du moteur (entre autres, un couple maxi plus élevé par rapport à celui de la Flavia et obtenu à un nombre de révolutions du moteur nettement plus bas), des freins, de la direction (avec assistance de série), avec une ligne moderne, encore plus confortable à l'intérieur, capable de performances bien supérieures, équipée de tous les derniers dispositifs en matière de sécurité, la nouvelle berline Lancia 2000 répond parfaitement à l'intransigente détermination de la Maison de conserver et, si possible, d'améliorer ultérieurement la traditionnelle qualité Lancia.

12 VENISE ANNÉE CINQ

Venise: un hommage incomparable fait aux hommes d'aujourd'hui par leurs ancêtres et par les dieux. C'est pour défendre ce don précieux que l'association «Italia Nostra» est descendue sur le champ pour combattre une bataille courageuse commencée il y a quatre ans, lorsqu'un mètre d'eau grondante et trouble couvrit toute la ville. Qu'a-t-il été fait depuis lors? La réponse est de Thérèse Foscarini Foscolo, une noble dame vénitienne et figure de premier plan dans la croisade en défense de sa ville. «Quatre années n'ont pas été dépensées en vain. Aujourd'hui, par exemple, certaines profanations urbanistes, qui ont déjà causé des dégâts quelquefois irréparables, ne sont plus possibles. Mais la bataille est loin d'être terminée. Au contraire, ce n'est que maintenant qu'elle entre dans le vif. L'engagement le plus pressant, en ce moment, est celui de récupérer la civilisation vénitienne, entendue dans sa globalité. La récupération de cette manière de vivre qui est la caractéristique plus singulière de la ville, au moins autant singulière que ses monuments et sa forme urbaniste». Une bataille pour sauver une ville unique au monde, mais pour sauver une ville bien vivante et non pas un musée mort et froid.

18 A TURIN ET A CHIVASSO TECHNOLOGIE AVANCÉE POUR LES LANCIA DE DEMAIN

Lancia, la Maison qui vante d'anciennes traditions de qualité, jalousement conservées le long de son histoire, participe aujourd'hui à la réalité de la production de série. Le souvenir de son Fondateur, lequel, à ces choix, choisissait une voiture finie et l'essayait personnellement sur les tournants du Mont-Cenis, est encore bien vivant. Aujourd'hui la qualité est recherchée dans

l'emploi des moyens de production et de contrôle les plus modernes parmi ceux offerts par la technique, mais qui laissent toutefois le rôle de protagoniste à l'idée responsable de l'homme.

Les essais, à chaque échelon de l'usinage et sur le produit fini, sont continuellement mis au pas avec ce que la technique offre, pour en améliorer l'efficacité et la sûreté.

Dans ce cadre, les établissements Lancia ont subi de profondes améliorations.

A Turin on a augmenté la capacité de rendement des traitements thermiques et donné une nouvelle disposition à la chaîne de l'usinage mécanique.

Les ateliers de peinture et les chaînes de montage de l'usine de Chivasso ont été améliorés afin d'en augmenter le rendement. En outre on y a construit une piste pour l'essai sur route des voitures finies.

28 AVEC RUBENS DANS SA MAISON

Peter Paul Rubens a voulu dresser une maison à même de résumer ses idéaux d'artiste et de répondre à ses désirs de vie fastueuse et presque princière. Après avoir voyagé et vécu longtemps, surtout en Italie mais aussi en Espagne, le peintre, époux comblé d'Isabelle Brant, retourna à Anvers, acheta un terrain aux limites de la ville et commença la construction d'un palais de style italien pour lequel il prodigua une véritable fortune. Il fit de sa maison un centre bien vivant de culture, un rendez-vous des esprits élevés de son temps, le lieu où Rois et Reines, hommes riches et d'étude se rendaient pour le voir peindre, dans ce grand studio dans lequel il avait voulu placer une galerie afin que ses hôtes pussent admirer ses œuvres. Dans cette maison Rubens passa une vie intense de travail mais avec la magnificence d'un prince de l'esprit. Ici il aimait tendrement son Isabelle qui mourut lorsque Rubens était encore dans la fleur de l'âge et plein d'ardeur; ici il conduisit sa deuxième et très jeune femme, Hélène Fourment, qui emplit de passion sa maturité encore gaillarde et qui lui donna cinq enfants; le dernier naquit huit mois après sa mort.

L'auteur a pris parti de sa visite à la maison de Rubens pour tracer un résumé de la vie du célèbre peintre, en synthétisant son œuvre si vaste, maintenant gloire et orgueil des principaux musées et galeries, pour raconter quelques uns de ces moments qui caractérisaient les hauts et les bas de la vie de cet artiste, lequel ne fut pas seulement un grand peintre mais aussi un homme bon, un vrai seigneur de l'esprit.

39 RALLYE: VOITURES DE SÉRIE OU VOITURES SPÉCIALES?

Le premier rallye de la saison, le «Monte-Carlo», nous donne un panorama de prévision sur le développement de la saison sportive: les voitures, les conducteurs, les organisations. Une constatation est importante: on pense que le succès de grande envergure dans les rallyes des années soixante-dix, deviendra un affaire privée entre ces voitures qui ont été étudiées à l'origine pour la compétition, pour porter ensuite leur contribution technique et publicitaire dans les successives réalisations des modèles de série. «C'est le commencement d'une nouvelle période, le renversement d'une situation qui avait vu, jusqu'à présent, les grands protagonistes des rallyes s'affronter avec des voitures dérivées de la production de série.

50 BREF VOYAGE À SIHRI LANKA, L'ÎLE RESPLENDISSANTE

Sihri Lanka, l'île resplendissante, c'est l'ancien nom de Ceylon, des témoignages des civilisations millénaires, le survivre de pittoresques traditions, la fascinante différence des religions et des idéologies politiques, les tentatives de renouvellement portées en avant avec précaution dans la crainte de briser des équilibres ancestraux. Mais à Ceylon la main de l'homme n'a pas réussi à assombrir une nature triomphante qui fait de cette île le dernier paradis terrestre, un paradis où il semble que la mer et la terre se soient accordées pour offrir spontanément tout ce qui sert à la vie.

56 DANS LA CRAINTE DE L'INGÉNIEUR

Pour certains l'électronique a été un don céleste arrivé à temps pour racheter les musiciens du complexe d'infériorité vers les véritables maîtres de notre temps: les ingénieurs, les physiciens, les mathématiciens. On est ainsi devant une nouvelle musique, qui accueille n'importe quel son et dont la musique électronique fait partie: on est arrivé au jeune musicien qui, au Conservatoire, aspire au diplôme en technologie électronique. On est arrivé au synthétiseur de sons au lieu du piano. Dans la musique électronique il n'existe plus d'échelle diatonique ou chromatique, ainsi que de timbre, mais seulement la prétention d'une liberté absolue. Cette liberté, en définitive, est conditionnée uniquement par les possibilités physiques de l'oreille humaine et par conséquent jusqu'au moment où notre oreille ne sera pas à même d'organiser les sons, nous aurons seulement la destruction du langage musical. Mais à ce point, peut-on encore parler de musique? Il s'agit de réussir à donner une signification à de nouveaux sons, de nouveaux bruits dans une forme musicale organique. On se demande si cela ne sera jamais possible.

63 DANS LES ANNÉES SOIXANTE-DIX L'ÂGE D'OR DE LA NAUTIQUE ITALIENNE

Où va-t-elle la nautique? Même si le slogan «une barque à tous les italiens» semble prématuré, on peut croire que les années soixante-dix verront, en Italie, un énorme développement de la nautique de plaisance. Le témoignage est offert aussi par la fiévreuse floraison des nouveautés: de l'Alyacht d'un demi milliard, équipé de cerveau électronique qui calcule le mouvement ondulatoire et règle de conséquence l'assiette des ailes portantes sur lesquelles l'embarcation vole sur la mer, jusqu'aux coques les plus modestes à travers une échelle continue de combinaisons entre dimensions, qualités marines et prix. Un autre élément qui favorisera la diffusion de la nautique est sans doute le grand intérêt pour les compétitions qui, dans ses formes les plus sensationnelles, trouve ses protagonistes de premier plan justement dans notre pays. Au contraire, un obstacle est constitué par l'insuffisance de ports touristiques, c'est à dire équipés pour l'assistance et la remise des embarcations. Mais même dans ce champ quelque chose se met en mouvement: il semble en effet que l'initiative privée, seule ou en collaboration avec les organismes publics, puisse s'insérer avec autorité dans la

construction de petits ports bien équipés. Dans ce cas les années soixante-dix pourrout vraiment devenir l'âge d'or de la nautique italienne.

68 LES CINQUANTE ANNÉES DE LA LAMBDA

Au premiers jours de Septembre de nombreux «lancistes» venant des pays européens et des Etats-Unis, se rendront à Turin pour participer au deuxième rendez-vous des Lancia Clubs. Cette fois la réunion donnera l'occasion de célébrer un anniversaire important dans l'histoire Lancia: le cinquantenaire de la Lambda, une voiture qui ne fut pas seulement une des plus caractéristiques des an-

nées Vingt, mais qui est même une des plus intéressantes de tous les temps. Avec abondance et précision de données, l'auteur trace une brève histoire de cette voiture splendide: comment naquit l'idée dans la pensée fertile de Vincenzo Lancia, les vicissitudes qui précéderent la sortie de la voiture, dont les caractéristiques et les performances étaient tellement en avance sur son époque. Pendant huit années et en neuf séries, la Lambda fut produite en 13.000 exemplaires: un nombre qui aujourd'hui, habitués comme nous le sommes aux grands chiffres, nous paraît bien modeste. Mais la Lambda a une signification qui va bien au delà des chiffres: elle représente en effet le testament spirituel d'un des techniciens les plus géniaux de l'histoire de l'automobile.

70 AVEC LA MODE COURTE, PLUS SÛRES EN AUTOMOBILE

Le 1971 sera l'année du short. Discutée, plus que discutable, cette mode peut mériter beaucoup de critiques sauf celle d'être incommode. Après des mois passés dans le souci continu de débrouiller la «maxi» du levier de vitesse, pour les femmes au volant le short représentera vraiment une libération, non seulement pour son exiguité, mais aussi parce que, mini comme il est, il demande de petits pull-overs, de courtes chemisettes, de confortables blousons et, surtout, la coupe des cheveux, jusqu'à hier très longs et retombants sur les yeux afin réduire la visibilité à zéro, même lorsqu'elle était au volant.

In this issue:

2 WHY THE NEW 2000

The new 2000 saloon model takes its origin from the «Flavia» for what concerns its general mechanisms (anterior traction, flat-four engine, four disc-type brakes with servo unit) on account of its full reliability, but it has been deeply renewed and perfected in all those parts which needed further evolution in harmony with the latest technical progress and marketing demands. Thus the body work has been re-designed. In fact the 2000 saloon model has a lower line; is more slender and luminous, while in its front part it brings us back to an unforgotten past characterised by the Lancia's shield shaped radiator grill. It has also been renewed on the mechanical side especially as for what regards the functional characteristics of the engine (e.g. a higher maximum torque than on the Flavia engine obtained at much lower revolutions per minute) of the brakes and of the steering (fitted as standard power-steering). It has a more modern line, still more comfortable in its interior with much better performances and fitted with the most recent devices as to safety. Thus the new Lancia 2000 fully corresponds to the steady determination of Lancia to maintain and if possible to improve the standards of quality which it rightly hankers.

12 VENICE IN ITS FIFTH YEAR

Venice: an incomparable gift made to today's men by the ancestors and by the gods. And it is just to protect this precious gift that the «Italia Nostra» Association are bravely fighting a battle begun four years ago, when a meter of turbid and snarling water overflowed the whole town. What has been made since then? The answer comes from Teresa Foscarini Foscolo, a Venetian noblewoman who is one of the main figures in the crusade on behalf of her town: «Four years have not passed uselessly. Today, for instance, certain town-planning profanations, which have already caused damages, sometimes irreparable, are no longer possible. The battle, however, is not over; nay it is just now that it gets to the heart of this problem. The main engagement in this moment is to rescue the Venetian civilization intended to its fullest extent. As a matter of fact, that way of living is the most remarkable peculiarity of this town, almost at the same extent as its monuments and its town-planning». This is a battle intended to rescue a town which is unique in the world, but also to rescue a live town and not a cool and dead museum.

18 IN TURIN AND CHIVASSO AN ADVANCED TECHNOLOGY FOR THE COMING LANCIA CARS

Lancia, who can be proud of ancient traditions of quality jealously kept during its history, is now taking part in the reality of mass-production. Is still alive the recollection of its founder who, after having chosen at random a newly finished car, would drive it himself through the bends of Moncenisio roads. To-day, quality is looked for with the most modern means of production and control which technique offers us, but which leave to the responsible mind of man the role of protagonist. Tests at every stage of production and on the finished units are continually up dated to what technique offers in order to improve its reliability and efficiency. In this scheme the Lancia establishments have undergone remarkable improvements. In Turin has been realised the development of the heat treatment equipment and the new arrangement of the machining line. In Chivasso the equipment for the finishing shops and the assembly line have been increased and improved, while a new track has been opened for the road testing of the finished cars.

28 WITH RUBENS IN HIS HOUSE

Peter Paul Rubens wanted to create a house gathering his painter's ideals and his wishes of leading a magnificent and almost princely life. After having travelled and lived for a long time specially in Italy and also in Spain, and having returned to Antwerp, the painter — the happy husband of Isabella Brant — purchased a land out of town and began to build a palace in the Italian style for which he spent a real fortune. His house became a live centre of culture, a meeting place for the great minds of that time, the place where Kings and Queens, people of great wealth, and studious men admired him while he was painting in a large studio which was a real picture-gallery where his guests could remain in admiration. In this house Rubens led a severe working life, but with the magnificence of a master-spirit. Here he tenderly loved his wife Isabella who died whilst Rubens was still a young high-mettled man: here he brought his very young second wife Hélène Fourment who became the passion of his vigorous maturity and who gave him five sons; the last daughter was born eight months after his death.

A visit to Rubens' house gave the author a hint to resume the life of this famous painter, synthesizing his wide work which is now the boast of the main picture-galleries and museums, and to tell some of the most important moments in the life of this artist who was not only a great painter but also a good man and a true master-spirit.

35 ON A SOUVENT BESOIN D'UN PLUS PETIT QUE SOI...

From the wisdom of La Fontaine, and more precisely the moral fable of the lion and the mouse, we can draw a valid lesson also with respect to the modern motor-car field, a field where various groupings have largely increased the possibility of survival of minor companies. If it is true, however, that «the little ones» are in need of «the great ones» in order to go on living, the latter ones are in a position to ask for the help of «the little ones». The merit of this new equilibrium falls to the sports which puts on an always increasing importance in the motor-car industry, but which entails also more and more difficult experiences — if not quite barred — for the great industries who lack the necessary flexibility. This has given rise, in the name of sports, to associations intended to reach mutual advantages and on the same moral level, among companies of quite different dimensions; for instance between Volkswagen and Porsche, Citroen and Maserati, Fiat and Ferrari, Renault and Alpine, Chrysler and Matra, and this according to a modern version of the old fable by La Fontaine.

39 RALLYE: PRODUCTION OR SPECIAL CARS?

Since the first rally of this season, that of «Monte Carlo», a whole survey of forecasts has been made on the events of this sports season: cars, drivers, and teams. An important remark has been made: «Success at the maximum level in competitions in the seventies is thought to become a real «business» for those cars which, though originally fitted for competitions will in the end bring their technical and propagandistic contribution in the subsequent realisation of standard models. This marks the beginning of a new era. The overturn of a situation which had seen up till now the greatest protagonists of rallies compete with cars which were derived from standard ones.

50 SHORT TRIP TO SIHRI LANKA: THE BRIGHT ISLAND

Sihr Lanka, the bright island; this is the ancient name of Ceylon. A witness of millenarian civilizations, the survival of peculiar traditions, the charming difference among religions and political views, the attempts of renewal made as cautiously as possible in order not to break ancient equilibriums. However, the trace of the man in Ceylon has not dimmed the beauties of nature which make of this island the last earthly paradise: a paradise where sea and land are offering everything needed by the life.

56 WHY SHOULD WE FEAR ENGINEERS?

For certain people electronics have come as a heavenly sent gift just in time to rescue musicians from an inferiority complex in regard to the real masters of our time: engineers, physicists and mathematicians. We find ourselves faced with a new type of music which welcomes every and any denial and of which electronic music is a part. We have arrived to the example of young physicians who hope to receive from the Academy of music a degree in electronics. A syntonizer of sounds tends to replace the piano. In electronic music there are no diatonic or chromatic scales, no timbre, but only pretences to the most absolute liberty. A liberty which, after all is conditioned only by the possibilities of the human ear, thus, until our ear will not be able to organize different sounds, we shall have only the destruction of musical language. But, at this point, can we really speak of music? Yes, but only in the measure in which we shall give a new meaning to the new sounds.

and organize these sounds in a musical structure. But we can still ask ourselves whether this will ever come true.

63 IN THE SEVENTIES THE GOLDEN AGE OF THE ITALIAN AQUATIC SPORTS

Where are going the aquatic sports? Even though the slogan «a boat for each Italian» does not reflect the real state of things, the seventies might really see in Italy a large development of boats for one's own amusement. The restless activity in this field is just a witness of what is happening: from the Alyacht which is worth half a thousand millions, equipped with electronic brain calculating the wave motion and regulating the trim of the wings on which the boat flies over the sea, down to the most modest boats including a full range of variations in sizes, qualities and prices. Another factor acting on behalf of the spreading of aquatic sports is the great interest in competitions which have their main protagonists just in our country. The only obstacle to this event is represented by the few tourist ports, i.e. equipped to service and garage the boats. Also in this field, however, something is being made: in fact, it appears that either private enterprise by itself or in cooperation with public bodies are now in a position to start the building of equipped small ports. And in this way the seventies have actually the chance of being considered as the golden age of the Italian aquatic sports.

68 THE FIFTY YEARS OF THE LAMBDA CAR

Within the first days of September, numerous Lancia fans will come to Turin from

European countries and from the United States in order to attend the second meeting of the Lancia Clubs. This time the meeting will give the chance of keeping an important event in the Lancia history: the fiftieth anniversary of the Lambda car: a car which was not only one of the most remarkable ones in the twenties, but also one of the most interesting cars throughout the times. By full and precise details, the author reports a short story of this wonderful car: how the fervid mind of Vincenzo Lancia conceived this idea, the events occurring before the car came out with all its advanced peculiarities and performances. In the course of eight years and nine series, the Lambda car was manufactured in 13.000 exemplars: a number that might appear rather low nowadays that we are accustomed to big figures. The stature of Lambda car, however, goes beyond any figure: as a matter of fact, it represents the spiritual testament of one of the most ingenious technicians in the motor-car history.

70 WITH «SHORTS», SAFETY FOR DRIVERS

1971 will be the year of «shorts». Debated and debatable, this fashion is liable to criticisms in many fields, but it may not be defined «uncomfortable». After months passed in the continuous toil of disentangling «maxis» from gear control levers, «shorts» will be a real relief for driving women, not only on account of their small size, but also because, small as they are, they only need short blazers, blouses and large jackets, but above all, the hair will now be much shorter, while until yesterday it was flowing over the shoulders and low over the eyes, shortening so much visibility, when «she» was driving.

In diesem Heft:

2 WESHALB DER NEUE 2000er

Obwohl das neue 2000er Modell in seiner grundsätzlichen mechanischen Auslegung seinen Ursprung vom Flavia-Typ nimmt (Frontantrieb, 4-Zylinder-Boxermotor, Vierradscheibenbremse mit Bremskraftverstärker), und zwar auf Grund der erprobten Zuverlässigkeit, ist es jedoch in allen jenen Teilen erneuert und verbessert worden, die einen weiteren Ansporn in der Entwicklung im Einklang mit den neuesten technischen Errungenschaften und den Anforderungen des Marktes verlangten. Aus diesem Grunde ist die Karosserie neu entworfen worden, die am 2000er eine niedrigere, gestrecktere und klarere Linie aufweist und deren Frontteil durch die Rückkehr zu einer nie vergessenen Vergangenheit, und zwar durch den Lancia-Schild gekennzeichnet ist.

Durch die erneuerte Mechanik, die besonders die Betriebsmerkmale des Motors (dessen maximales Drehmoment bei niedrigerer Drehzahl höher ist, als das des Flavia-Motors), der Bremsen und der Lenkung (Hydrolenkung serienmäßig) betrifft, und durch die aussergewöhnlichen Leistungen, die moderne Linie, die noch bequemere Innenausstattung und die modernsten Sicherheitseinrichtungen drückt die Lancia-Limousine 2000 auch den festen Willen des Hauses aus, die traditionelle Lancia-Qualität beizubehalten und nach Möglichkeit noch zu verbessern.

12 VENEDIG, FÜNFTES JAHR

Venedig: Ein unvergleichbares Geschenk der Vorfahren und der Götter an die heutige Menschheit. Um dieses kostbare Geschenk zu verteidigen, fechtet die Vereinigung «Italia Nostra» (unser Italien) eine heldenmütige Schlacht aus, die vor vier Jahren ihren Anfang nahm, als ein Meter grimmiges und trübes Wasser die gesamte Stadt überschwemmte.

Was ist seitdem getan worden? Die Antwort kommt von Teresa Foscarini Foscolo, eine adelige Dame aus Venedig, die in vorderster Linie den Kreuzzug für ihre Stadt führt.

«Vier Jahre sind vergebens vergangen. Heute sind zum Beispiel gewisse städtebauliche Schädigungen, die zum Teil unbehebbar sind, hervorgerufen haben, nicht mehr möglich. Die Schlacht ist noch nicht zu Ende. Im Gegenteil, sie erreicht jetzt erst ihren Höhepunkt. Jetzt gilt es mit aller Macht die venezianische Kultur in ihrer Gesamtheit zu retten, d. h. die Rettung jener Lebensweise, welche die ganz besondere Charakteristik der Stadt darstellt, die genauso einzigartig ist, wie ihre Baudenkmäler und ihre städtebauliche Form». Eine Schlacht, um eine Stadt zu retten, die einzig in ihrer Art ist, um aber auch eine lebende Stadt zu retten, damit aus ihr kein kühles und totes Museum wird.

18 IN TURIN UND IN CHIVASSO, FORTGESCHRITTENE TECHNOLOGIE FÜR DIE LANCIA- WAGEN VON MORGEN

Die Lancia, die sich einer während ihrer Geschichte eifersüchtig gehüteten traditionellen Qualität rühmen kann, nimmt heute an der Wirklichkeit der Serienproduktion teil. Unvergessen ist noch die Erinnerung an den Gründer, der nach der Wahl irgend eines fertigen Wagens, diesen persönlich auf der kehlenreichen Bergstrasse des Moncenisio testete.

Heute hingegen versucht man die Qualität durch die Anwendung modernster, von der Technik gebotener Produktionsmethoden und -kontrollen zu erreichen, die aber die Rolle des Protagonisten dem verantwortlichen Geist des Menschen überlassen.

Die Prüfungen, in jedem Stadium der Bearbeitung und am vollendeten Produkt, werden laufend mit dem, was die Technik zu bieten hat, auf den neuesten Stand gebracht, um die Zuverlässigkeit und die Betriebsfähigkeit zu verbessern.

Die Lancia-Werke haben in dieser Hinsicht bedeutende Verbesserungen erfahren. In Turin wurde die Leistungsfähigkeit der Härte- und Vergütungsanlagen gesteigert und die Anlagen der mechanischen Bearbeitungen neu geordnet.

Im Werk Chivasso hingegen haben die Lackiererei-Anlagen und die Montagefließbänder eine Leistungssteigerung und Verbesse-

rung erfahren. Weiters hat man eine Prüf-
strecke gebaut, um die Probefahrten der fer-
tiggestellten Wagen durchführen zu können.

28 EIN BESUCH BEI RUBENS

Peter Paul Rubens gab seinem Willen darin Ausdruck, sein Heim so zu gestalten, damit es alle seine Ideale als Künstler in sich vereint und seinen Wunsch, ein prunkvolles und fast fürstliches Leben zu führen, erfüllt. Nachdem er sehr viel herumgereist war und sich besonders lange in Italien und auch in Spanien aufgehalten hatte, kehrte er, glücklicher Gatte von Isabella Brant, nach Antwerpen zurück und erwarb ein Grundstück am Stadtrand, um mit dem Bau eines Palastes im italienischen Stil zu beginnen, für den er ein wahrhaftes Vermögen verschwendete. Er machte aus seinem Heim ein lebendes Kulturzentrum, einen Anziehungspunkt für die auserwählten Geistesgrößen seiner Zeit, den Ort, wo sich Könige und Königinnen, hohe Persönlichkeiten und Wissenschaftler einfanden, um ihn in dem grossen Studio malen zu sehen, in dem er eigens eine Galerie erbauen liess, damit die Gäste dort mit Bewunderung erfüllt verharren konnten. In diesem Heim verliert Rubens sein Leben im strengen Arbeitsrhythmus, jedoch mit der Pracht eines Fürsten des Geistes. Hier liebte er mit Zärtlichkeit seine Isabella, die verschied, als Rubens noch jung und voller Eifer war; hier freite er Hélène Fourment, seine noch sehr junge zweite Frau, die seine kernige Reife mit Leidenschaft erfüllte und ihm fünf Kinder schenkte, von denen das letzte acht Monate nach seinem Tode zur Welt kam. Ein Besuch im Hause Rubens hat dem Verfasser den Anlass gegeben, das Leben des berühmten Malers zu resümieren, sein so unermessliches Werk zusammenzufassen, das heute der Stolz der bekanntesten Gemäldegalerien und Museen ist, um einige Begebenheiten zu erzählen, die das menschliche Dasein dieses Künstlers charakterisieren, der nicht nur ein hervorragender Maler, sondern auch die Seele von einem Mann, ein Mensch mit einem wahrhaft erhabenen Geist war.

35 ON A SOUVENT BESOIN D'UN PLUS PETIT QUE SOI...

Aus La Fontaine seinen Weisheiten, und zwar genauer gesagt, aus seiner tief sinnigen Fabel vom Löwen und der Maus kann eine, auch für die moderne Welt des Automobils gültige Lehre gezogen werden. Eine Welt, in der durch aufeinanderfolgende Zusammenschliessungen das zum Überleben der Betriebe erforderliche Mindestausmass immer grösser wird. Auch wenn die «Kleinen», um weiterleben zu können, die «Grossen» nötig haben, so befinden sich jedoch die «Grossen» ihrerseits in der Lage, auf die «Kleinen» zurückgreifen zu müssen. Das Verdienst dieses neuen Gleichgewichtes gebührt dem Sport, der in der Aktivität der Automobilindustrie eine immer wichtigere Rolle spielt, andererseits aber eine immer härter werdende Probe darstellt, die mitunter die grossen Unternehmen ausschliesst, weil ihnen die nötige Elastizität fehlt. So entstehen im Namen des Sports verschiedene Verbindungen auf der Ebene des gegenseitigen Vorteils und folglich der moralischen Gleichstellung zwischen Unternehmen, deren Ausmass gewaltige Unterschiede aufweisen. Zu denen gehören beispielsweise Volkswagen und Porsche, Citroën und Maserati, Fiat und Ferrari, Renault und Alpine, Chrysler und Matra. Eine moderne Version der alten Fabel des Herrn La Fontaine.

39 RALLYE: SERIEN- ODER SPEZIALWAGEN?

Ab der ersten Rallye der Saison, «von Montecarlo», ein Panorama der Voraussichten über die Entwicklung der Sportseisen: die Maschinen, die Piloten, die Organisationen. Eine wichtige Feststellung: «Es ist anzunehmen, dass sich jene Wagen an der Spitze der Rallyes der 70er Jahre behaupten werden, die von Anfang an eigens für die Wettbewerbe ausgelegt wurden, und die dann bei der nachträglichen Realisierung der Serienmodelle ihren technischen und propagandistischen Beitrag leisten». Es ist der Anfang einer neuen Periode, die Umwälzung einer Situation, in der, bis heute, die erfolgreichsten Protagonisten die Rallyes mit den von der Serienproduktion abgeleiteten Wagen bestritten haben.

50 EINE KURZE REISE NACH SIHRI LANKA, DER STRAHLENDEN INSEL

Sihri Lanka, die strahlende Insel: Das ist der antike Name von Ceylon. Zeugen tausendjähriger Kultur; das Überleben malaischer Traditionen; die faszinierende Mannigfaltigkeit von Religionen und politischen Ideologien; die aus Furcht, uralte Gleichgewichte zu zerstören, zaghaft durchgeführten Erneuerungsversuche. Auf der Insel Ceylon ist es dem Menschen noch nicht gelungen, seine Spuren zu hinterlassen und eine frohlockende Natur zu trüben, die aus dieser Insel das letzte Paradies auf Erden macht: ein Paradies, in dem es scheint, als ob das Meer und die Erde spontan all das anbieten, was dem Dasein dient.

56 WEGEN DER ANGST VOR DEM INGENIEUR

Für manche ist die Elektronik ein Geschenk des Himmels gewesen, das gerade zur rechten Zeit gekommen war, um die Musiker von ihren Minderwertigkeitsgefühlen den Herren unserer Zeit, und zwar den Ingenieuren, Physikern und Mathematikern gegenüber, zu befreien. Wir haben somit eine neue Musik vor uns, die sich aus allerlei Tönen zusammensetzt und zu der die elektronische Musik gehört. Nun gibt es den jungen Musiker, der im Konservatorium das Diplom der technologischen Elektronik anstrebt; nun gibt es den Tönezusammenfasser, an Stelle des Klaviers. In der elektronischen Musik existiert weder die diatonische noch die chromatische Tonleiter, keine Klangfarbe, sondern nur noch die Forderung nach einer absoluten Freiheit. Eine Freiheit, die letzten Endes alleinig von der physischen Fähigkeit des menschlichen Ohres abhängig ist. Deshalb werden wir, solange unser Ohr nicht in der Lage sein wird die Töne zu ordnen, nur die Zerstörung der Musiksprache haben. Kann man da aber noch von Musik sprechen? Das hängt davon ab, ob es uns gelingt, den neuen Tönen und den neuen Geräuschen eine Bedeutung zu geben, und zwar, in Form einer organischen Musik. Man muss sich dabei jedoch fragen, ob das jemals möglich sein wird.

63 IN DEN 70er JAHREN «DAS GOLDENE ALTER» DER ITALIENISCHEN NAUTIK

Welches ist das Ziel der Nautik? Auch wenn der Slogan: «Allen Italienern ein Boot» sich noch nicht bewahrheitet hat, kann man ohne weiteres glauben, dass sich in den 70er

Jahren in Italien eine enorme Entwicklung auf dem Gebiet der Freizeit-Nautik vollziehen wird. Dies bestätigt auch das ständig fieberhafte Erscheinen von Neuheiten: von der ein halbe Milliarde Lire kostenden Tragflügelyacht — ausgerüstet mit einem Elektro-nengehirn, das die Wellenbewegung errechnet und entsprechend die Lage der Tragflügel trimmt, auf denen das Boot über das Meer gleitet —, bis herab zu den bescheidenen Booten, durch eine Unzahl von Kombinationen an Abmessungen, Qualitäten und Preisen.

Ein weiteres Element, das die Nautik fördern wird, ist ohne weiteres das grosse Interesse für die sportlichen Veranstaltungen, die in ihren aufsehenerregendsten Formen, jene, gerade aus unserem Lande stammenden Piloten als erfolgreichste Protagonisten haben. Ein Hindernis hingegen sind die zu wenigen und unzureichend ausgerüsteten Touristenboot-Anlegestellen. Aber auch auf diesem Gebiet geschieht etwas. Es scheint in der Tat, als ob sich die Privatinitiative, allein oder in Zusammenarbeit mit den öffentlichen Unternehmen, massgebend für den Bau von kleinen, gut ausgerüsteten Häfen einsetzen wird. In diesem Falle könnten die 70er Jahre wirklich das goldene Alter der Italienischen Nautik werden.

68 DIE FÜNFZIG JAHRE DES LAMBDA

In den ersten Septembertagen wird sich eine grosse Anzahl europäischer und amerikanischer Lancia-Freunde in Turin versammeln, um am zweiten Treffen des Lancia-Clubs teilzunehmen. Diesmal wird das Treffen den Anlass zur Feier eines wichtigen Jubiläums in der Geschichte des Hauses Lancia geben: Der fünfzigste Geburtstag des Lambda! Ein Wagen, der nicht nur zu den bedeutendsten der zwanziger Jahre zählt, sondern der ohne weiteres einen der interessantesten aller Zeiten darstellt. Der Verfasser zeichnet mit Reichhaltigkeit und Genauigkeit eine kurze Geschichte dieses wunderbaren Wagens auf: Wie die Idee im blühenden Geist von Vincenzo Lancia entstanden ist; die Begebenheiten vor dem Entstehen des Wagens, dessen Merkmale und Leistungen den damaligen Zeiten weit voraus waren.

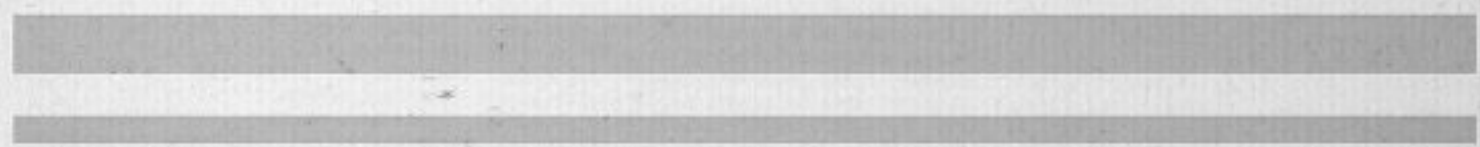
In acht Jahren und in neun Serien wurden 13.000 Exemplare gebaut; eine Ziffer, die, nach dem heutigen Mass-Stab gerechnet, als äusserst gering erscheint. Dem Lambda ist jedoch eine Bedeutung beizumessen, die alle Nummern überschreitet: Er stellt das geistige Testament eines der genialsten Techniker der Automobilgeschichte dar.

70 MIT DER «KURZEN» MODE, MEHR SICHERHEIT BEIM AUTOFAHREN

1971 wird das Jahr der Shorts sein. Diese, mehr als umstrittene Mode kann viele Kritiken verdienen, ausser jener, unbequem zu sein. Nach Monaten, in der dauernden Hast den «Maxi» vom Schalthebel zu entstricken, werden die Shorts für die Frau am Steuer eine wahre Befreiung sein, und das nicht nur wegen ihrer Spärlichkeit, sondern auch weil sie, so winzig wie sie sind, das Tragen von leichten Pullövern, kurzen Blusen und bequemen Jacken verlangen. Nicht zu vergessen ist aber auch der Haarschnitt, bis gestern sehr lang und auf die Augen fallend, was somit völlig die Sicht raubte, auch wenn «Sie» am Steuer war.



CENTRO
STORICO
FIAT



Il gioco della coincidenza è talvolta particolarmente felice: proprio a Venezia, città così tenacemente fedele al suo glorioso passato, si è riallacciato il filo di una consuetudine che dalla fedeltà trae origine e motivo: quella delle riunioni annuali del Lancia Club Hi-Fi.

L'associazione Lancia «High Fidelity» nacque nella primavera del 1960 con finalità che sono chiaramente indicate nel primo articolo del suo regolamento, e cioè allo scopo di riunire idealmente tutti gli automobilisti che hanno dimostrato nel tempo una particolare fedeltà alla Lancia, e di rafforzare i vincoli di simpatia e di cordialità fra gli iscritti e la casa Lancia. A quell'epoca la misura della «alta fedeltà» dei lancisti venne fissata nell'acquisto di un minimo di sei vetture.

In considerazione, sia del ritmo più accelerato della motorizzazione, sia dell'aumento della produzione Lancia, dal 1970 l'appartenenza all'associazione Hi-Fi. richiede l'acquisto, di almeno dieci automobili Lancia:

è un limite piuttosto elevato, eppure è superato da numerosi soci.

Un piccolo distintivo dorato che riproduce la calandra della Lambda, è il simbolo del Club Hi-Fi.: una scelta emblematica felice perché la Lambda, di cui quest'anno ricorre il cinquantesimo anniversario, è davvero la più suggestiva sintesi di tutto ciò che fa di un «lancista» un automobilista a parte. Poiché nelle origini, nella storia, e anche nella vita di oggi, in casa Lancia lo sport ha avuto e continua ad avere un ruolo così importante, il Club Hi-Fi. ha due sezioni aggiunte, la «Assi» e la «Sport», alle quali appartengono rispettivamente quindici campioni del passato e tutti i piloti che con vetture Lancia abbiano vinto prove iscritte nel calendario sportivo nazionale o in quello internazionale.

Come ogni associazione, anche la «High Fidelity» ha uno statuto, una tessera di appartenenza e offre agli associati certi vantaggi. Tuttavia, la realizzazione degli scopi che il Lancia Club Hi-Fi. si propone, trova la sua più valida manifestazione nelle riunioni annuali dei Soci. Questi incontri tra gli Hi-Fi. ebbero inizio nel 1961: sede del primo fu Biella, e offrì motivo anche alla presentazione della Flavia 1500; si passò poi a Saint Vincent e l'anno successivo a Chivasso per la visita al nuovo stabilimento Lancia. Venne poi quello di Roma, che coincise con l'apertura della Filiale Lancia, a cui seguirono i raduni di Punta Ala, di Sorrento, sulla Costa Smeralda fino alla riunione «Spagnola» di Marbella. Va detto che la partecipazione — ogni anno più numerosa — dei Soci Hi-Fi. è sempre stata del tutto volontaria e che la Lancia si è assunta soltanto il compito di organizzare le manifestazioni. Nel 1969, per le comprensibili difficoltà di una particolare situazione aziendale, la riunione «High Fidelity» non ebbe luogo, mentre la sospensione dell'anno scorso è servita a raccogliere le fila di una consuetudine interrotta e a preparare il nono incontro che avviene in questi giorni nella splendida cornice di Venezia.

Finora abbiamo parlato di alta fedeltà, di attaccamento alla tradizione, di spirito di marca. Tuttavia in questo nostro tempo così concreto, così abituato ai fatti e alle cifre, c'è un altro aspetto del Lancia Club Hi-Fi. che merita di essere citato: oggi gli «High Fidelity», ossia i lancisti italiani di provata fedeltà, sono 6500; è una constatazione numerica che a fronte di una produzione automobilistica, quale quella della Lancia, necessariamente limitata nella quantità per l'osservanza di elevati standard qualitativi, acquista un non trascurabile significato.

È parso quindi di buon auspicio fare coincidere il nono raduno del Club Hi-Fi. con un avvenimento di particolare importanza: la presentazione della Lancia 2000, una vettura che apre un periodo nuovo nella storia della nostra Casa, una vettura che segna l'inizio di un futuro in cui il prestigio del nome Lancia, costruito nel lungo e assiduo rispetto di altissimi livelli di perfezione tecnica e costruttiva, troverà nuova forza e nuovo slancio dal profondo rinnovamento degli impianti produttivi e dall'appoggio di uno dei maggiori gruppi industriali d'Europa.

Come in passato, anche in questo domani che è già cominciato, la Lancia sa di potere contare sulla «alta fedeltà» di tutti i Soci del Club Hi-Fi., ai quali rivolge un caloroso e riconoscente saluto.

PERCHÉ LA NUOVA 2000

«Ho sentito parlare di una nuova vettura di cilindrata media che la Lancia starebbe preparando: tutti i vecchi lancisti, e io per primo, saranno lieti di salutare il nuovo modello (anche se opportunamente conserverà le soluzioni tecniche di base della Flavia, ad esempio il motore boxer che a distanza di più di dieci anni dalla sua presentazione è sempre modernissimo); ma sarebbe una delusione se certe soluzioni economiche e la finitura lasciassero a desiderare... Altre Case si rivolgono a una clientela meno esigente e anche meno competente, che vede solo il motore, anche se rumoroso, la velocità e basta. Noi lancisti pretendiamo di più, disposti a pagarlo perché sappiamo apprezzarlo... Mi permetto dunque di raccomandare, per il nuovo modello, la qualità in tutto, orgoglio della Lancia e dei lancisti...».

Questa lettera è stata spedita pochi giorni fa alla Lancia da un medico, cliente affezionato e competente «lancista» senza mezzi termini (et pour cause, se tra l'altro, parlando della Sua Flavia 1.8, precisa: «...dopo più di 100 mila chilometri ho cambiato soltanto un cuscinetto anteriore, le pastiglie dei freni anteriori e le cuffie dei giunti omocineticici»). Non nascondiamo che ci ha fatto molto piacere perché, a parte la dichiarazione di fedeltà alla Lancia, in un certo senso collima con lo spirito e gli intendimenti che hanno animato i dirigenti e i tecnici della Casa nell'impostazione della nuova berlina 2000, illustrata nelle pagine che seguono e presentata in anteprima — un omaggio che ci è parso doveroso — ai Soci Hi-Fi, riuniti a Venezia.

Perché il nuovo modello 2000 trae bensì origine dalla Flavia nella sua impostazione meccanica generale (trazione anteriore, motore 4 cilindri contrapposti, quattro freni a disco con servofreno), in ragione della sua piena affidabilità, ma è stato profondamente rinnovato

o perfezionato in tutte quelle parti che richiedevano un'ulteriore spinta evolutiva in armonia con gli ultimi progressi tecnici e con le richieste di mercato. Ne parliamo diffusamente più avanti. Così è stata ridisegnata la carrozzeria, che sulla 2000 è di linea più bassa, slanciata e luminosa, e che nella parte frontale si caratterizza per il ritorno a un non dimenticato passato con la sua maschera anteriore a scudo Lancia: è un richiamo alla vera immagine delle automobili Lancia.

Meccanicamente innovata specie per quanto riguarda le caratteristiche funzionali del motore (tra l'altro, una coppia massima più elevata rispetto al motore Flavia, e ottenuta a

una velocità di rotazione molto più bassa), dei freni, della guida (servosterzo di serie), di linea moderna, ancor più confortevole all'interno, con prestazioni nettamente superiori, dotata di tutti i più recenti dispositivi in materia di sicurezza, la nuova berlina Lancia 2000 risponde pienamente anche alla ferma determinazione della Casa di conservare e se possibile ulteriormente migliorare quello standard di qualità che giustamente auspica il «lancista» che ci ha scritto, sicuramente interpretando il pensiero dell'intera

clientela. Questa, in breve, la fisionomia del nuovo modello 2000 che la Lancia presenta in questi giorni. Conservando quanto di meglio offriva la vettura che sostituisce, perfezionando certi particolari, innovando, anche profondamente, alcune caratteristiche di base, ma sempre nel pieno rispetto della tradizionale qualità Lancia, abbiamo la tranquilla fiducia che la nuova vettura sarà accolta con favore, darà alla clientela grandi soddisfazioni, e occuperà una posizione di sicuro prestigio e di competitività qualitativa in campo internazionale.

E adesso, il giudizio sulla Lancia 2000 dei «lancisti» di sempre e di quelli di domani.

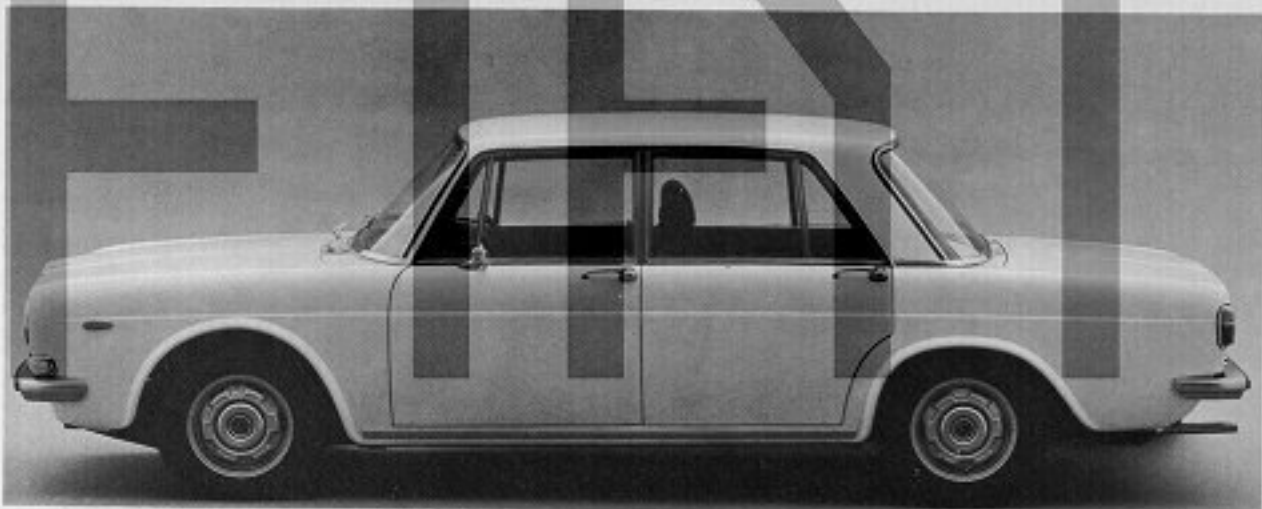
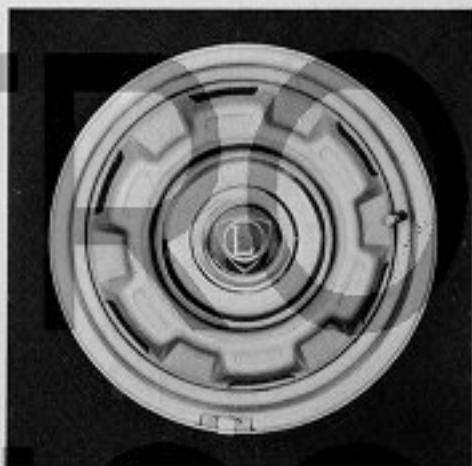
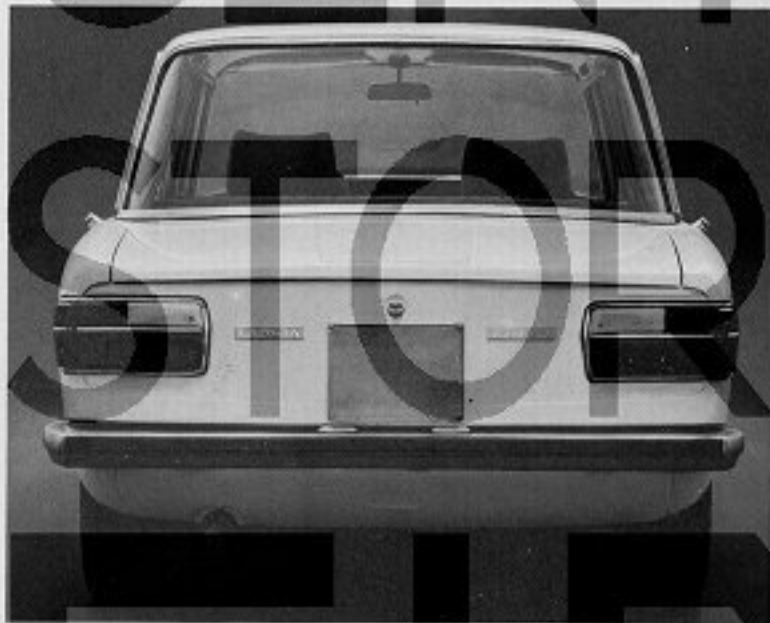


CENTRO STORICO



Lancia 2000: la linea

La nuova Lancia 2000 si presenta con un'impostazione formale molto moderna, a linee tese e volumi armoniosamente raccordati. La lunghezza totale è di metri 4,62, l'altezza 1,46 (sensibilmente inferiore a quella della Flavia). Anche in sezione trasversale appare l'equilibrio delle masse, al quale contribuisce la diminuita altezza delle ruote, di disegno esclusivo e a base larga (cerchio 5J x 14, pneumatici 175-14). Gli elementi esterni, decorativi o funzionali, sono di disegno molto sobrio, senza eccesso di cromature, come i gruppi ottici posteriori, i paraurti con guarnizione protettiva, le maniglie delle porte con pulsante incassato, lo specchio retrovisore esterno regolabile dal posto di guida. Tra le altre particolarità che illustrano la classe della vettura, c'è il lunotto con cristallo termico di serie. Sempre di serie, le tendine interne allo stesso vetro posteriore. Il vano portabagagli, di facile accesso e con ruota di scorta incassata, ha la capacità di 450 litri.



Sulla berlina 2000 colpisce immediatamente il disegno della parte frontale, personalizzata dal ritorno alla classica, inconfondibile calandra a scudetto, modernamente stilizzata ma di immediato richiamo alle tradizioni Lancia. Lo scudetto si inserisce nello sviluppo orizzontale dell'intera maschera, che incorpora i doppi proiettori con lampade allo iodio in un insieme molto omogeneo. Anche grazie a questa soluzione estetica, la nuova Lancia ha una individuazione immediata.

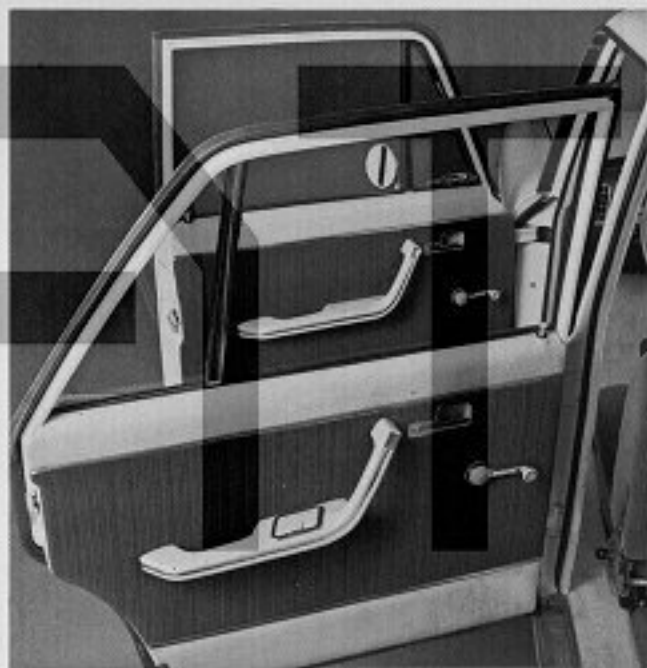
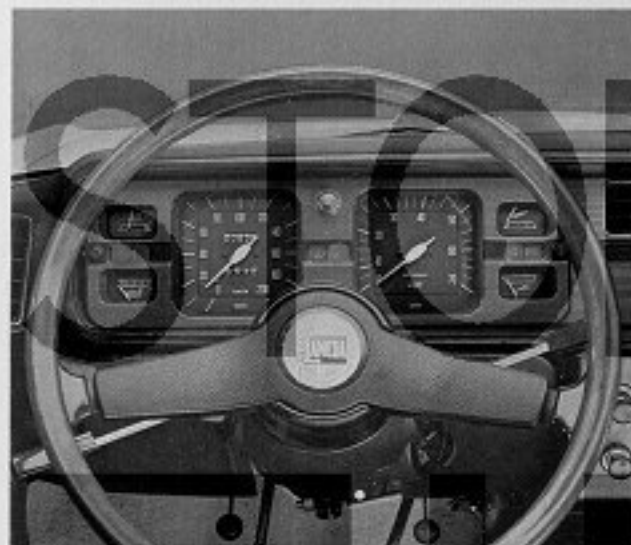
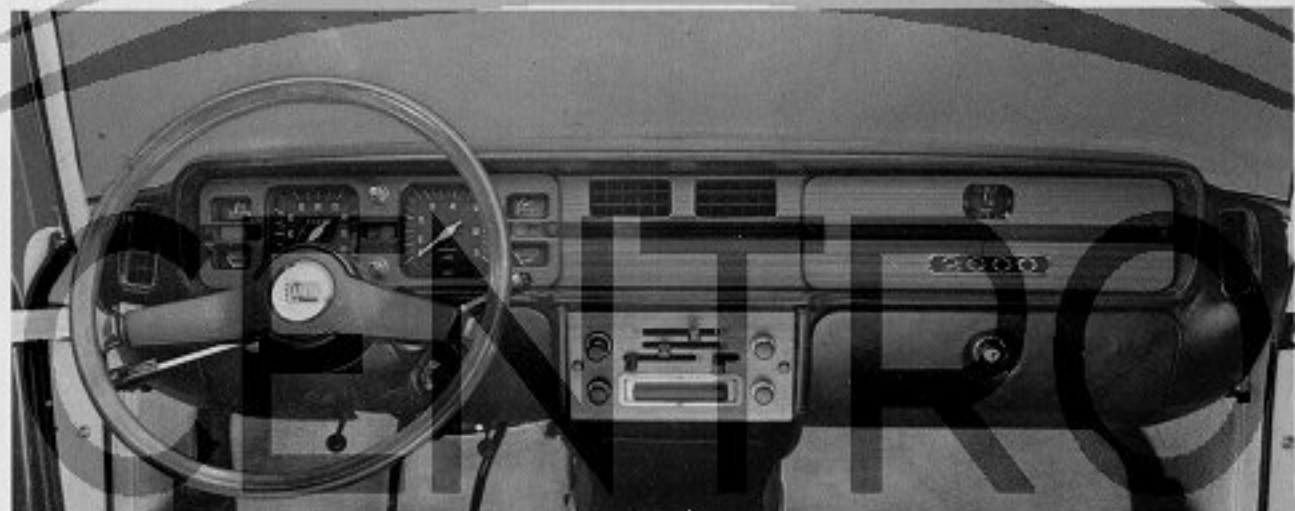
Il ridisegnato motore a quattro cilindri orizzontali contrapposti di 1991 cmc (diametro e corsa mm 89 x 80) è in lega di alluminio con canne cilindriche riportate. Con rapporto di compressione 9,2:1 e alimentazione a un carburatore invertito doppio corpo con

intervento differenziato a depressione del secondo corpo, la potenza erogata è di 115 CV DIN a 5500 giri/minuto, e la coppia di 17 mkg a 3500 giri (corrispondenti a 83 CV DIN). Il ventilatore di raffreddamento radiatore è azionato elettricamente, con termocontatto per inserimento e stacco; la temperatura dell'acqua è regolata da un dispositivo termostatico a miscelazione, che consente un rapido raggiungimento del regime termico ottimale.

Guida servoassistita: impianto dei freni idraulici di servizio a quattro dischi del tipo Superduplex a doppio circuito, con servofreno a depressione e correttore di frenata sull'asse posteriore in funzione del carico; freni di stazionamento a tamburo.



Lancia 2000: il comfort



La tavola portastrumenti, rivestita in legni pregiati (mogano ed ebano), ha una dotazione completa di apparecchi e di lampade spia per i servizi (ci sono anche il voltmetro e la luce lampeggiante di segnalazione del livello minimo liquido freni e di freno a mano inserito), raggruppati in due strumenti di forma quadrata. Sul mobiletto centrale, oltre a un piano posaogetti, trovano posto i comandi per il riscaldatore-aeratore, il posacenere (entrambi illuminati a luce diffusa) e l'alloggiamento per la radio. Volante in legno antiscivolo: sul piantone di sicurezza antiurto sono centralizzati i comandi degli indicatori di direzione, dei fanali e delle luci anabbaglianti e di profondità, la chiave di avviamento con antifurto bloccasterzo. Due diffusori laterali assicurano l'aerazione dell'abitacolo mediante presa dinamica per l'aria esterna. Sugli appoggiatesta delle porte posteriori sono sistemati i posacenere. A richiesta, alzacristalli elettrici.

In tema di sicurezza passiva sono ancora da segnalare la struttura a resistenza differenziata della carrozzeria portante, l'attacco collassabile dello specchietto retrovisore interno, gli attacchi delle cinture per i cinque posti, le serrature porte rinforzate, il piantone dello sterzo in tre tronchi ad assorbimento di energia. Tutti questi particolari sono omologati secondo i regolamenti europei sulla sicurezza.

Prendendo posto all'interno della nuova Lancia 2000, ci si trova in un ambiente signorilmente elegante, caldo, accogliente. Nulla è stato trascurato per migliorare, con la sicurezza, il comfort: forma e sofficià dei sedili rivestiti in velluto a coste; tappeti in moquette; schienali delle poltroncine anteriori con appoggiatesta; maniglie di appiglio per i passeggeri sul bordo superiore del vano porte; illuminazione dell'abitacolo aprendo una qualsiasi delle quattro porte; riscaldamento e aerazione assicurati da un efficiente impianto di nuovo tipo; uscita dell'aria mediante aperture dirette alla base del lunotto posteriore, protette da valvole unidirezionali.

Sono particolarità che, singolarmente e nel complesso, danno un'idea della raffinatezza della vettura e del suo livello qualitativo in linea con

la tradizione Lancia, anzi ulteriormente avanzato per le nuove tecniche e tecnologie degli impianti di produzione e di verniciatura, come viene illustrato ampiamente in altra parte della Rivista.

Non è superfluo aggiungere che anche le prestazioni della berlina 2000 sono state sensibilmente incrementate, specie per quanto si riferisce alle qualità di accelerazione e ripresa: i 100 chilometri/ora con partenza da fermo raggiunti in 12 secondi, il chilometro in 33 secondi; la velocità massima è di oltre 175 km orari. Sono risultati di assoluta validità, per una vettura che trova nel turismo a vasto raggio e nell'impiego autostradale la piena realizzazione delle sue doti, unitamente a un superiore livello di silenziosità, tenuta di strada, precisione di guida, frenata, sicurezza.



Lancia 2000: la tecnica

MOTORE. Quattro cilindri orizzontali contrapposti; cilindrata totale 1991 cm³; diametro e corsa mm 89 x 80; rapporto di compressione 9,2; potenza massima 115 CV DIN a 5500 giri/min; coppia massima 17 mkg a 3500 giri/min; potenza fiscale 20 CV.

RAFFREDDAMENTO. Il liquido di raffreddamento (antigelo) è mantenuto in circolazione da una pompa centrifuga azionata mediante cinghia trapezoidale. Ventilatore azionato elettricamente. Un comando termoelettrico lo inserisce quando la temperatura del liquido nel radiatore supera 92 °C e lo disinserisce quando la temperatura scende sotto 87 °C. Un miscelatore termostatico, situato sul circuito di aspirazione della pompa, dosa in modo graduale la quantità di liquido di raffreddamento freddo (se proveniente dal radiatore) e caldo (se proveniente dal motore) in modo da portare, nel minor tempo possibile, e mantenere la temperatura del motore al giusto valore. Il circuito è dotato di un dispositivo recuperatore del liquido di raffreddamento con contenitore trasparente.

FRIZIONE. Monodisco a secco.

CAMBIO. Meccanico a quattro marce avanti silenziose e sincronizzate, più retromarcia. Comando sul pavimento con leva corta arretrata e dotata di dispositivi antivibranti. Rapporti: 3,63 in 1^a; 2,17 in 2^a; 1,40 in 3^a; 1 in 4^a; 4,21 in RM.

PROPULSORE. Anteriore, in blocco con il motore e la scatola frizione cambio. Coppia conica Gleason Hypoid. Rapporto 11/43 (3.909:1).

SOSPENSIONE. Anteriore a ruote indipendenti con quadrilatero trasversale e bracci oscillanti; molla a balestra trasversale con attacco antivibrante al centro e alle estre-

mità; ammortizzatori telescopici; barra stabilizzatrice. Posteriore ad assale tubolare rigido; molle a balestra longitudinali; ammortizzatori telescopici; barra stabilizzatrice e barra di reazione trasversale.

RUOTE. Cerchi 5 J x 14", di nuovo disegno. Pneumatici Michelin 175-14 ZX (a richiesta 175-14 X AS).

GUIDA. Volante guida in legno particolarmente lavorato in modo da evitare la formazione di pericolose schegge in caso di rottura per urto. Piantone guida (in tre tronchi con snodi) ad assorbimento di energia. Guida (servoassistita idraulicamente) ZF con comando a circolazione di sfere.

FRENI. A disco sulle quattro ruote con comando a pedale e trasmissione idraulica. Sistema Superduplex e servofreno. Dalla pompa Duplex, alla quale è collegato direttamente il servofreno a depressione, partono due circuiti idraulici indipendenti: l'uno (circuito anteriore) collegato al primo cilindretto pinze anteriori, l'altro (circuito misto) collegato sia al secondo cilindretto pinze anteriori sia ai cilindretti pinze posteriori. Un correttore di frenata regola l'azione frenante alle ruote posteriori in funzione del carico gravante sull'asse posteriore stesso. Con il sistema Superduplex si ha il vantaggio che in caso di avaria ad uno qualunque dei circuiti rimane comunque assicurata la frenatura sull'asse anteriore. Lampada spia, lampeggiante, per segnalazione livello minimo liquido freni o freno a mano inserito.

COMANDI E STRUMENTAZIONE. Sulla tavola apparecchi: termometro liquido di raffreddamento completato da una spia a luce rossa per segnalazione eccessiva temperatura motore - manometro olio - tachimetro e contachilometri con totalizzatore progres-

sivo e parziale - azzeratore contachilometri parziale - interruttore con regolatore reostatico di intensità per luci apparecchi - n. 6 lampade spia con simbologia specifica, rispettivamente per: luci di profondità, luci di posizione, generatore elettrico, freno di stazionamento inserito o insufficiente livello del liquido dei freni (intermittente), indicatore di direzione, arricchitore per l'avviamento - contagiri elettronico - voltmetro - indicatore livello benzina con spia riserva - comandi aerazione e riscaldamento - interruttore, con spia incorporata, per cristallo termico posteriore - accendisigari con lampada illuminazione sede - due interruttori disponibili con spia incorporata - portacenere - orologio elettrico. Sotto la tavola apparecchi: comando a leva per apertura coperchio vano motore - presa di corrente - comando arricchitore - comando acceleratore a mano - sede per l'applicazione della radio o giranastri.

Sul piantone guida:

- comando avvisatore elettroacustico.
- leva a 3 posizioni per comando luci esterne.
- leva per comando indicatori di direzione per lampeggio diurno e notturno.
- leva a 3 posizioni per comando tergicristallo a 2 velocità; pulsante sull'impugnatura per azionamento spruzzatore elettrico lava cristallo.
- interruttore a chiave.
- antifurto meccanico che blocca il piantone guida, azionato dalla chiave di avviamento.

Sul pavimento. Leva comando cambio; leva comando freno di stazionamento.

IMPIANTO ELETTRICO. A 12 V con negativo a massa - Batteria da 45 Ah. Alternatore 12 V - 750 W.

LUCI ESTERNE. Anteriori: quattro proiettori, dei quali due esterni (solo per luci anabbaglianti) e due interni (solo per luci di profondità), con lampade allo iodio - luci di posizione anteriori raggruppate con le luci di direzione. Laterali: ripetitori indicatori di direzione. Posteriori: luci per illuminazione targa - due fanali laterali in ognuno dei quali sono raggruppati: catadiottri, luci di posizione, luci di retromarcia, luci di direzione, luci di arresto.

AERAZIONE E RISCALDAMENTO ABITACOLO. L'entrata aria avviene attraverso la presa dinamica esterna situata alla base del cristallo paravento. Per attivare la circolazione dell'aria è previsto un ventilatore silenzioso a due velocità. L'uscita aria dall'interno dell'abitacolo avviene attraverso due aperture situate alla base del lunotto posteriore, munite di valvole unidirezionali. Possibilità di regolare gradualmente aerazione e riscaldamento. Una luce diffusa illumina la parte centrale della tavola apparecchi ove sono raggruppati i comandi del riscaldatore ed il posacenere.

CARROZZERIA. Scocca a struttura differenziata costituita da un abitacolo centrale molto rigido e da un vano anteriore e posteriore rispettivamente per gruppi meccanici e portabagagli. I gruppi meccanici (motore - frizione - cambio - propulsore - idroguida - sospensione anteriore - radiatore) sono collegati ad un telaio ausiliario a sua volta fissato alla parte anteriore della scocca. Il collegamento sia dei gruppi al telaio sia del telaio alla scocca è realizzato mediante tasselli elastici antivibranti. Coperchi vano motore e vano bagagli incernierati anteriormente e muniti di molle di compensazione. Il vano motore e il vano bagagli sono illuminati con lampade che si accendono quando sono inserite le luci di posizione e, per il solo vano motore, quando è aperto il coperchio.

Porte anteriori e posteriori incernierate anteriormente e munite di cristalli curvi manovrabili con dispositivo a mano (oppure, a richiesta, elettrico), appoggia-braccia con maniglia tiraporta, serratura a tenuta tridirezionale con pulsante per comandare dall'interno la chiusura di sicurezza (per le porte posteriori tale chiusura è predisponibile anche a porta aperta). Doppia guarnizione di tenuta (per acqua e polvere) su tutto il profilo. Inoltre, sulle porte anteriori: finestrini orientabili, luci indicatrici di porta aperta e serratura con chiave. Superficie vetrata di ampie dimensioni con cristallo parabrezza di sicurezza: lunotto posteriore con cristallo termico e tendina scorrevole in tessuto trasparente parasole. Tavola porta apparecchi rivestita in materiale morbido ed opaco. Gli ornamenti della tavola sono in legno mogano con intarsio in ebano. La sistemazione e la colorazione degli strumenti e comandi sono tali da evitare pericolosi riflessi di luce e sistemati in modo da non creare pericolose sporgenze. Sedili particolarmente studiati, nella forma e nei materiali impiegati, per ottenere il massimo comfort ed un rapido smorzamento delle oscillazioni. L'ossatura metallica è completamente protetta dall'imbottitura. Sui sedili anteriori sono applicate molle di compensazione per facilitarne lo scorrimento e appoggiatesta regolabili in altezza ed inclinazione. Lo specchio retrovisore esterno regolabile dal posto di guida. Specchio retrovisore interno, con posizione notte-giorno, munito di attacco di sicurezza. Due alette parasole e orientabili anteriori. Due posacenere sull'appoggia-braccia delle porte posteriori e uno centrale sulla tavola apparecchi. Appoggia-braccia rientrante sul sedile posteriore. Due plafoniere sui montanti centrali con interruttore a tre posizioni per accensione automatica all'apertura delle porte anteriori e posteriori o per l'ac-

censione a porte chiuse o per l'esclusione permanente. Ripostiglio con chiusura a chiave sotto la tavola apparecchi con lampada di illuminazione ad accensione automatica. Piano porta oggetti nella parte inferiore del mobiletto centrale. Due tasche sui fianchetti laterali in basso. Due borse ricavate nel rivestimento posteriore degli schienali anteriori. Per l'applicazione delle cinture di sicurezza, addominali o diagonali o a tre rami, sono previsti sulla scocca gli opportuni attacchi per i due posti anteriori e i tre posteriori. Maniglie di appiglio per passeggeri fissate al bordo superiore vano porte. La ruota di scorta, sistemata verticalmente sul lato destro del vano bagagli, è estraibile anche con baule pieno. Vano bagagli rivestito in feltro e gomma. Il rivestimento dei sedili e dei pannelli in velluto, i tappeti poggia-piedi in moquette, l'abbondante e razionale impiego di materiali fonici (antirombo, feltri bitumati, imbottiture, ecc.) rendono particolarmente silenzioso, confortevole, e quindi più sicuro, l'abitacolo.

PESI. In ordine di marcia 1235 kg; a pieno carico (5 persone più 50 kg di bagaglio) 1635 kg; peso rimorchiabile 1040 kg.

DIMENSIONI. Passo 2650 mm; sbalzo anteriore 900 mm; sbalzo posteriore 1070 mm; lunghezza 4620 mm; larghezza 1610 mm; altezza (vettura scarica) 1460 mm; carreggiata anteriore 1332 mm; carreggiata posteriore 1288 mm; capacità vano bagagli 0,450 m³.

PRESTAZIONI. Velocità massima alle varie marce, in km/h (* a 6000 giri/min):

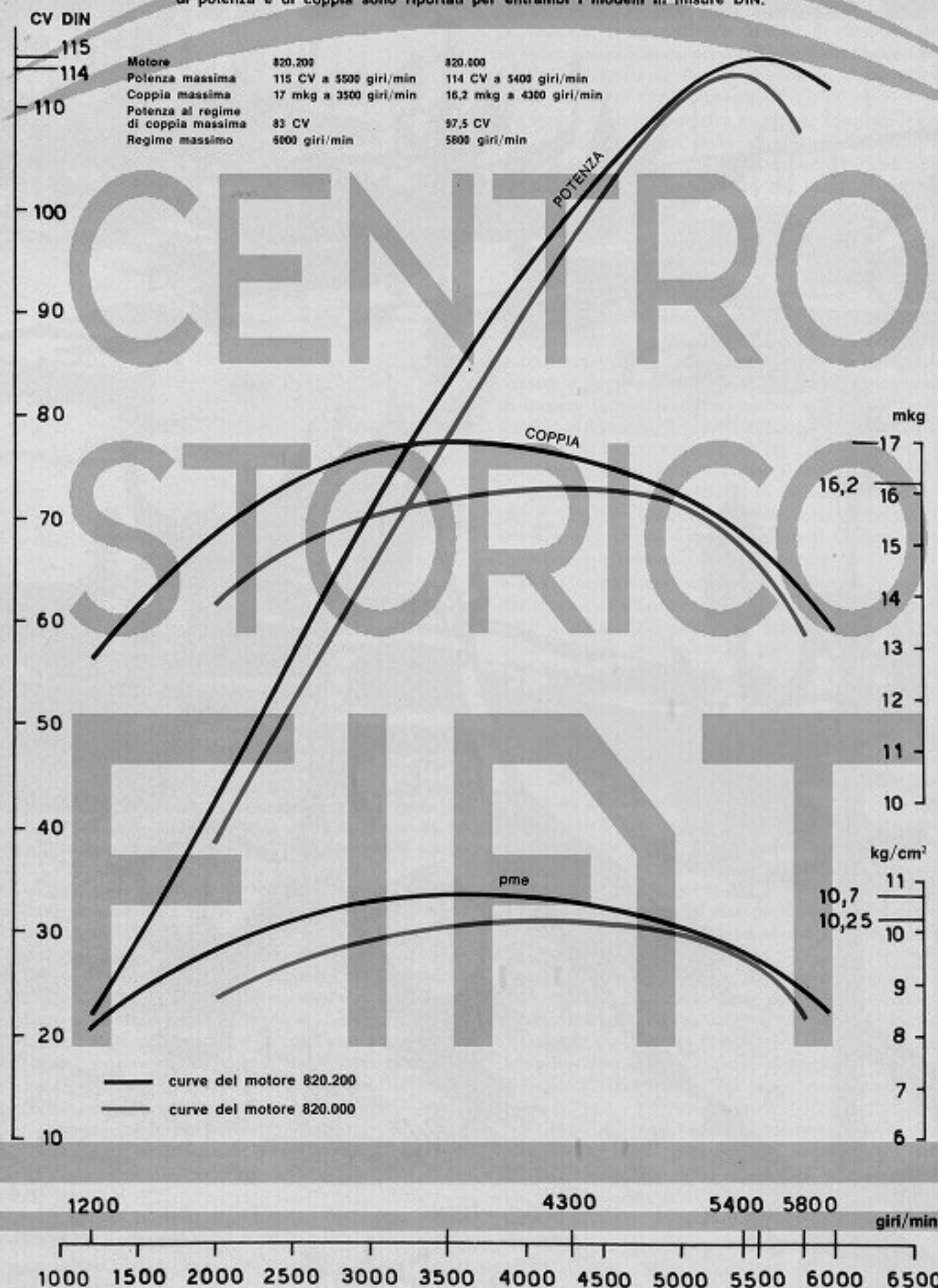
1	*2*	*3*	4*	*RM
50	83	128	oltre 175	43

Velocità a 1000 giri/min in presa diretta: 30 km/h. Pendenza massima superabile in 1* (con 4 persone a bordo e 40 kg bagaglio): 41 %.

Lancia 2000: che cosa ha di nuovo e di diverso

GRUPPO	2000	FLAVIA 2000
Motore		
Carburatore	Solex C 36 EIES	Solex C 34 PAIA B
Rapporto di compressione	9,2	9
Potenza massima	115 CV DIN a 5500 giri/min	114 CV DIN a 5400 giri/min
Coppia massima	17 mkg DIN a 3500 giri/min	16,2 mkg DIN a 4300 giri/min
Regime massimo	6000 giri/min	5800 giri/min
Basamento	rinforzato	
Distribuzione	nuovi profili camme - modificati e rinforzati gli elementi di comando delle valvole	
Raffreddamento	ventilatore azionato elettricamente, con termostato, per inserimento e disinserimento con dispositivo termostatico a miscelazione	ventilatore azionato con comando termoelettromeccanico
Regolazione temperatura		termostato
Cambio		
A quattro marce	nuovi rapporti	
Propulsore	nuovo valore: 11/43 (3.909:1)	
Rapporto		
Ruote		
Cerchi	di nuovo disegno 5J x 14"	5J x 15"
Pneumatici	175-14	165-15
Guida		
Volante	in legno antisceglia	plastica
Piantone	di sicurezza in tre tronchi ad assorbimento di energia	
Guida servoassistita	di serie	a richiesta
Freni		
Di servizio	Superduplex a tamburo	Duplex a disco
Di stazionamento	in funzione del carico	ad inerzia
Correttore di frenata	— per segnalazione livello minimo liquido freni e	
Lampada a spia a luce lampeggiante	— freno a mano inserito	a luce fissa
Comandi e strumentazione		
Lampada spia	per eccessiva temperatura motore	amperometro
Apparecchi	voltmetro	
Acceleratore a mano	sotto la tavola apparecchi	
Interruttore a chiave	nuovo tipo con antifurto incorporato	solo accensione e servizi
Luce diffusa	per comandi riscaldatore e posacenere di nuovo disegno	
Tavola apparecchi		
Impianto elettrico		
Alternatore	750 W	500 W
Aerazione e riscaldamento abitacolo		
Aria esterna in presa dinamica	due diffusori laterali sulla tavola porta apparecchi	
Uscita aria dall'abitacolo	con aperture dirette alla base del lunotto posteriore protette da valvole unidirezionali	attraverso il rivestimento tetto
Carrozzeria		
Ornamenti tavola apparecchi	in mogano ed ebano	plastica e mogano
Alzacristallo elettrico	a richiesta	
Lunotto post. con cristallo termico	di serie	a richiesta
Tendine parasole sul lunotto	di serie	a richiesta
Appoggiatesta per sedili anteriori	di serie	
Specchio retrovisore interno	con attacco di sicurezza	con attacco rigido
Luci interne	comandate anche dall'apertura porte posteriori	
Piano posaggetti	sul mobiletto centrale	sotto la tavola apparecchi
Sedili anteriori	con molla di compensazione per facilitare lo scorrimento	
Cinture di sicurezza	attacchi per i cinque posti	attacchi solo anteriori
Rivestimento sedili	velluto	panno - tessuto plastico
Tappeti moquette	di serie	a richiesta
Rivestimento protettivo paraurti	di serie	
Maniglie esterne	con pulsante protetto (sicurezza)	
Assetto di guida	migliorato per nuova posizione volante guida e sedili	
Prestazioni		
Tempo per raggiungere la velocità di 100 km/h con partenza da fermo	12"	13" 3/10
Tempo per percorrere 1000 m con partenza da fermo	33"	35"
Tempo per percorrere 1000 m con partenza da 50 km/h, in presa diretta	34"	37"
Dimensioni		
Sbalzo anteriore	900 mm	880 mm
Sbalzo posteriore	1070 mm	1050 mm
Lunghezza	4620 mm	4580 mm
Altezza (vettura scarica)	1460 mm	1500 mm
Carreggiata anteriore	1332 mm	1320 mm
Carreggiata posteriore	1288 mm	1280 mm
Capacità vano bagagli	0,450 m ³	0,440 m ³

Per motivi di unificazione e per facilitare il confronto con la Flavia 2000, i dati di potenza e di coppia sono riportati per entrambi i modelli in misure DIN.



VENEZIA ANNO



di Gianpiero Rizzon

QUINTO



Teresa Foscari Foscolo, da anni appassionata protagonista della guerra per Venezia. «L'impegno più grave, in un momento come questo, mentre già si vedono i primi risultati dello sforzo compiuto per ottenere, per Venezia, quella forma di solidarietà internazionale che alcuni irridono scioccamente, è quello del recupero della civiltà veneziana, intesa nella sua

globalità. Il recupero, insomma, di quel modo di vivere che è la caratteristica più singolare della città».

All'origine della creazione di Venezia ci fu un processo migratorio e politico lento. Accadde all'alba del nono secolo. Alcune popolazioni costiere — rudi, povere, ingegnose, dedite ad un rozzo artigianato, all'agricoltura, alla pesca —, sfuggite per anni alla ricorrente pressione di altre popolazioni guerriere, che scendevano dal nord o giungevano fino alle lagune adriatiche dall'est (gli Avari, gli Unni, i Goti, gli Eruli) e vissute per anni ciascuna per suo conto, in comunità libere, si federarono spontaneamente, senza alcun rito civile o politico, per dar vita — nella parte più intima e remota della principale laguna adriatica — ad uno stabile insediamento. Un luogo difendibile, in primo luogo, ed in secondo luogo governabile sotto la tutela vaghissima e soltanto nominale dell'impero di Bisanzio.

Ebbe inizio così la storia di una civiltà destinata a durare undici secoli: uno Stato fra i più solidi e politicamente

stabili della storia. Destinata a lasciare agli uomini del Duemila — a quelli dello sbarco sulla luna, alla generazione del transistor e della comunicazione di massa — una incredibile, delicata e superba testimonianza d'arte e di spirito.

Non è facile, anche per un osservatore acuto e sensibile, cogliere nella sua essenza più intima il significato globale di Venezia: la straordinaria fusione di elementi diversi (a volte contraddittori, persino!) che costituiscono il particolare miracolo di forme, di colore, di strutture, di vuoti e di pieni che è Venezia.

L'acqua e la luce, più che la pietra, sono gli elementi dominanti, costitutivi della struttura urbanistica veneziana. Lo spirito antico, l'immaginazione, il gusto per gli equilibri straordinari e rarefatti che hanno dettato le regole nobili della scienza giapponese dell'*Ikebana* sono gli elementi che suggeriscono la spiegazione più facilmente accessibile: moduli e forme per la lievitazione del marmo e della pietra in laguna, sotto la spinta dell'ingegno, dell'ispirazione, di una sorta di divino furore costruttivo che, in una incredibile liberalità delle coscienze, hanno suggerito e consentito la fusione in liberi schemi, l'assorbimento, la trasformazione e l'adattamento degli elementi caratterizzanti e degli stili di epoche lontanissime fra loro, sia in termini temporali sia in termini spaziali. Il bizantino accanto al barocco, il gotico liberamente accostato al romanico, il dorico opposto al corinzio. L'astratto ed il funzionale, legati tutti dai due elementi caratterizzanti — come nell'*Ikebana*, proprio — del «concerto di forme» che è Venezia: l'acqua, alla base, e tutt'intorno — ad avvolgere la città — cangiante con il mutare delle ore (luminosità e colore), la luce.

Non fu, certamente, soltanto la volontà di potenza a dar vita ad un siffatto miracolo dell'ingegno. Altre civiltà, sotto il segno della ricchezza, della forza, dell'orgoglio, della volontà imperialistica, lasciarono segni ben più «solidi» e tristi, fermi nel loro tempo, degni — certamente — di essere conservati come una testimonianza ma non «rivissuti», come Venezia va rivissuta per comprendere — al di là dell'apprezzamento estetico delle forme, del gusto visuale — la bellezza più intima, il più alto significato della sua particolarissima conformazione urbanistica ed organizzazione sociale.

Fu il gusto per la libertà creativa, per la incondizionata interpretazione dei moti dello spirito (l'orgoglio, certo, ma anche la gioia di vivere, il gusto per la vita comune ed insieme la gelosia per la vita privata, ed altri sentimenti ancora...) a suggerire gli schemi di una armonica fusione ed insieme di una netta separazione di ciascuna tessera del mosaico veneziano.

Venezia, per molti uomini del nostro tempo — come altre remotissime testimonianze della nostra storia — rappresenta un mistero, un enigma, una formula irripetibile che ripetuta — se fosse possibile — schiuderebbe alla conoscenza l'arcano che invano inseguiamo nei testi di filosofia; nei testamenti dei saggi, nelle invenzioni dei poeti.

Eppure questo enigma di Venezia non giace sepolto nel subcosciente della città, coperto, sedimentato, nascosto dagli umori nuovi della civiltà dell'oggi, contraddetto dai traumi che la caratterizzano, bruciato. L'enigma di Venezia è tutto dipinto (e decifrabile?) sul suo volto magico.

Il mistero di Venezia è il mistero stesso della vita. A guardar bene dentro all'anima di ciascuno di noi, non c'è nulla di più misterioso e segreto del significato pieno di un sorriso di donna o di bambino, di un gesto d'amore. Per dare un significato interamente comprensibile ad un sorriso, ad un gesto d'amore, il genio dell'uomo ha lasciato nei secoli la testimonianza della poesia, dell'arte, della musica. Venezia è tutto questo, appunto. La testimonianza di un corale gesto d'amore dell'uomo per la grazia divina che è la vita.

Venezia è, indubbiamente, una città traumatizzante. Oggi più che mai. Un labirinto — se vogliamo — nato dalla necessità dell'uomo di sfruttare ogni piega della terra, sempre in bilico sull'acqua, in equilibrio fragilissimo fra le ombre e la luce. Venezia è la mitica residenza del «puro spirito», percorrendo le stanze ed i giardini della quale l'uomo ha trasalimenti diversi, gioie e sorprese e timori

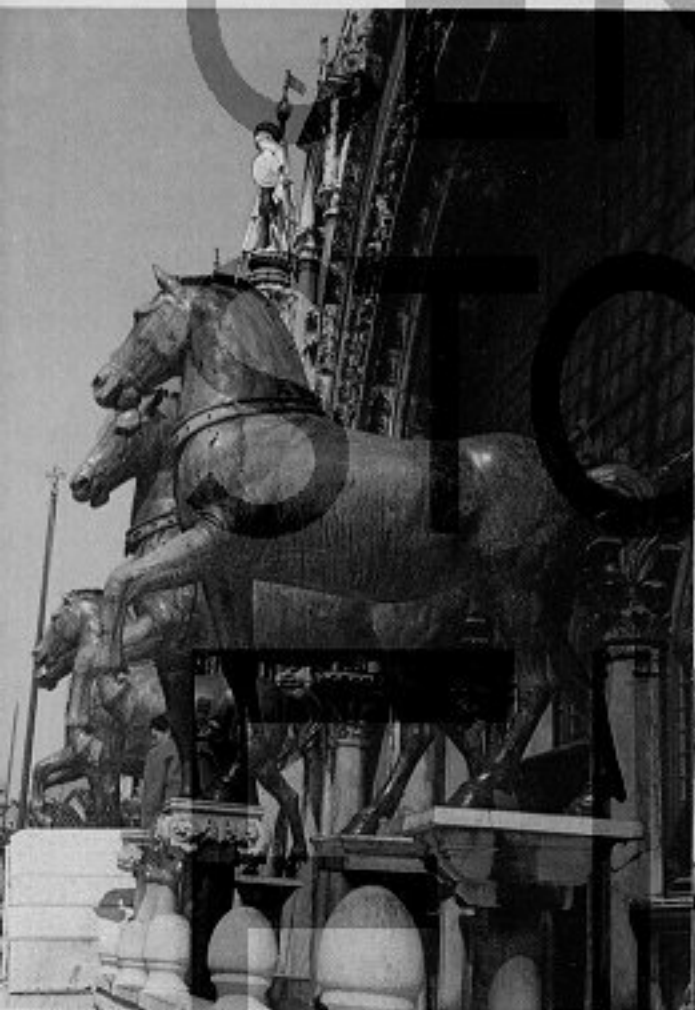
innumerevoli, malinconie e suggestioni che sono un esercizio liberatore per la coscienza. Un dono ineguagliabile, insomma, fatto agli uomini di oggi dagli antenati e dagli dei.

Un dono da conservare. Da difendere.

L'opaca filosofia produttivistica del nostro tempo — con una aggressività piena di scoramenti, di sussulti, di fremiti, di tensioni, di calcoli — rappresenta per Venezia una minaccia mortale. L'applicazione indiscriminata ed insensibile della meccanica del profitto e della produzione più banali (il residuo, lo scarto di una falsa modernità, già superata — del resto — nel tempo e nei concetti...) stringono d'assedio la città con una sciarpa di fumi e di veleni che agiscono su un tessuto indebolito dagli insulti del tempo, avvilito dalle incurie degli uomini.

Nel segno di una battaglia coraggiosa — che ha per obiettivo finale un significativo recupero di civiltà — irta di spinose polemiche, avvilita da equivoci e da incomprensioni, segnata da qualche errore, lievitata da tenere meditazioni e da ingenui innamoramenti, l'associazione «Italia Nostra» è tesa, a Venezia, a quel recupero di civiltà cui facevamo cenno poco fa.

Sono passati quattro anni da quel tragico novembre del 1966 in cui un metro e mezzo d'acqua ringhiosa e torbida, dilagante per tutta la città, dopo aver rotto la dorsale di ruvida pietra posta dai padri della Serenissima a difesa della laguna, segnò un allarme che non si poteva ignorare. La reale portata di un secolo di abbandoni, di rinunce, di tradimenti, di errori, fu sotto gli sguardi di tutti: un angosciante panorama di tristezza e di squallore, di preoccupazioni, di sgomenti. Venezia, ferita mortalmente, riproponeva al Paese ed al mondo intero l'urgenza di certi



Immagini
della Venezia
da salvare.



appelli, l'angoscia di certe invocazioni che si levavano da anni inascoltate.

Sono passati quattro anni ed alcune cose sono mutate. Ne parliamo con Teresa Foscari Foscolo, partigiana appassionata ed intransigente di questa ostinata «guerra di logoramento» che «Italia Nostra» combatte contro i piani di uno stato maggiore di ombre che, pur perdendo terreno ogni giorno di più, resistono su posizioni antiche e superate, in nome di quegli scarti di falsa modernità che il tempo e la filosofia del vivere nuovo (che altri già si impongono, per non segnare la fine dell'uomo) hanno già condannato. Che cosa è cambiato, in questi quattro anni? Teresa Foscari Foscolo ha la coscienza — certamente — di essere fra i protagonisti di questo cambiamento. Sottolinea comunque, quasi con rabbia, una sorta di pudore che la induce a dir cose usando sempre il «noi» in luogo dell'«io». Se è una bandiera — Teresa Foscari giura su questo — lo è suo malgrado.

Nel '66 ha scritto la prefazione per il libro di Giulio Obici «Venezia, fino a quando?» che rappresentava, allora, un serrato atto di accusa contro l'incuria e l'insipienza degli

uomini, contro gli errori di certi indirizzi. Chissà, scrisse Teresa Foscari, che questo libro e quello che è accaduto possano segnare il «primo passo per un effettivo recupero della città».

Oggi Teresa Foscari è convinta che quel primo passo sia stato compiuto. Dice: «Ora cominciano ad essere evidenti i dati positivi. I quattro anni non sono passati invano, certamente. C'è stata una presa di coscienza e a livelli significanti. Il problema di Venezia, nei suoi termini reali, è entrato anche nella coscienza dei politici. È vero che intorno a questo problema si è discusso molto. Si è discusso troppo, con frange inutili, esclusivamente polemiche, con coloriture giornalistiche esasperate. Di tutto questo non c'è da stupirsi e non vale la pena scandalizzarsi per il modo, spesso superficiale, in cui i problemi sono stati affrontati. Se si sono fatte esercitazioni di grossolana spiritosaggine non è certo su quelle che dobbiamo fermare la nostra attenzione. Val la pena, invece, di guardare ai risultati concreti di questa battaglia che abbiamo combattuto, noi in prima fila. Si pensi agli studi sulla laguna, che sono stati avviati a livello scientifico più che dignitoso.





Alle indagini, per esempio, sulle caratteristiche delle maree, sulle misteriosissime oscillazioni delle grandi masse d'acqua che sono le «sesse», alle cause che hanno originato lo sprofondamento ed ai collegamenti che il problema dell'abbassamento del suolo qui, da noi, ha con i grandi sommovimenti tettonici che caratterizzano questa era geologica ed investono aree vastissime, continentali. Questo dal punto di vista scientifico generale. Dal punto di vista particolare, poi, il segno della battaglia che abbiamo combattuto e continuiamo a combattere si avverte in altre cose minute, che riguardano più da vicino il tessuto urbano di Venezia. Oggi, ad esempio, dopo la nostra opera di sensibilizzazione e di richiamo ai valori culturali ed estetici veri, al di fuori di un conservatorismo isterico che non risolverebbe nessun problema, non sono più possibili a Venezia — aggiunge Teresa Foscari Foscolo — quelle anonime, scandalose sopraelevazioni che dieci, quindici anni fa si potevano realizzare senza difficoltà. Non sono più possibili quelle gratuite profanazioni che hanno già prodotto guasti in qualche caso irreparabili...».

La battaglia, comunque, non è finita. Essa, anzi, entra proprio ora — al di là dei malintesi polemici e di certe incomprensioni volutamente alimentate — nel vivo. «L'impegno più grave, in un momento come questo, mentre già si vedono i primi risultati dello sforzo compiuto per ottenere, per Venezia, quella forma di solidarietà internazionale che alcuni irridono sciocamente, è quello del recupero della civiltà veneziana, intesa nella sua

globalità. Il recupero, insomma, di quel modo di vivere che è la caratteristica più singolare della città. Singolare, almeno, quanto i suoi monumenti e la sua forma urbanistica. Una operazione che ha un carattere fondamentale culturale ma implicazioni politiche importantissime».

Teresa Foscari Foscolo spiega il concetto. Si è parlato, polemicamente, di una forma di salvezza di Venezia — con il concorso del capitale straniero — che potrebbe significare una alienazione della città a spinte speculative vastissime. Questa prospettiva va respinta. Si è parlato, altrettanto polemicamente, dell'opportunità di negare il concorso straniero. Di respingerlo nel nome della difesa di una venezialità campanilistica esasperata. Anche questa prospettiva va respinta.

Angolo di Castello
Corte Contarina (1969).
Com'è oggi
dopo il restauro.

Ramo Primo Paludo (1969).
Lo stesso angolo
oggi dopo il restauro.



Porta aperta ai «foresti» — dice Teresa Foscari — e gelosa conservazione della popolazione veneziana, con il recupero di quei giovani che negli ultimi anni l'hanno abbandonata, in un crescendo preoccupante.

Come? Teresa Foscari cita statistiche, rilevamenti, indicazioni dei politici, dei sindacalisti, degli economisti. A Venezia non mancano i posti di lavoro: lo attesta l'intenso movimento dei «pendolari» che convergono sul centro storico ogni mattina. Venezia, invece, difetta di condizioni ambientali, residenziali sopportabili.

Il recupero della popolazione (il recupero, in sostanza, della particolarissima forma di vita veneziana, che è preziosa per le sue implicazioni sociologiche e culturali quanto e più di ogni singolo monumento) può avvenire e deve avvenire — sostiene Teresa Foscari Foscolo — attraverso uno studio attento di una tipologia del restauro le cui regole siano dettate non tanto dagli intenti speculativi quanto dal rispetto per i valori estetici, culturali e storici che non sono affatto in contrasto con le esigenze vere del vivere moderno. Anzi, rispetto alle sofferte e faticate teorie dell'urbanistica più avanzata, sono in anticipo di

decenni, come hanno già sottolineato architetti ed urbanisti insigni, da Le Corbusier a Wright a Kahn, alla nuova scuola giapponese. In anticipo persino sulle indicazioni degli ecologi, preoccupati dello scadimento dell'ambiente in cui l'uomo vive.

Venezia ha ancora molte ferite aperte. Teresa Foscari Foscolo è ottimista? «Ottimista forse no, ci dice. Soffro di una forma di ingenuità infantile dalla quale non riesco a guarire. Quale ingenuità? Quella di credere fermamente che alla fine la verità finirà per essere riconosciuta e trionfare. E la verità, ne sono intimamente convinta, è nelle indicazioni che noi abbiamo dato da anni a questa parte, prima ancora che il novembre del '66 proponesse al mondo stupefatto i termini reali del dramma che Venezia stava vivendo. Non ottimista, dunque. Convinta, invece, di essere nel giusto e soddisfatta del risultato che abbiamo potuto raggiungere: aver posto le ombre di cui si parlava prima in condizione di non poter più compiere operazioni di alcun genere senza controllo, senza verifica. Sono stati anni di impegno, a volte di autentica sofferenza. Anni che rivedrei, comunque, giorno per giorno».

G.R.



Operazione di spuntatura di un manico esterno sincronizzatore. Il cliente richiede un cambio silenzioso e preciso nell'innesto. Una macchina, per quanto moderna ed efficiente, presuppone sempre la presenza dell'uomo, cui si chiede ogni giorno maggiore qualificazione, e l'impegno nel lavoro delle sue doti migliori.

una estesa e uniforme ricerca di capacità qualitativa, raggiungibile attraverso l'esperienza e la qualificazione dei fornitori.

Gli stabilimenti Lancia di Torino e di Chivasso, specializzati rispettivamente nella meccanica e nella carrozzeria, hanno subito in questi ultimi tempi trasformazioni e potenziamenti per adeguarsi ai nuovi programmi produttivi, migliorando, ove possibile la qualità del prodotto, attraverso la scelta di tutti i ritrovati tecnologici che il progresso mette a disposizione.

Ma a Torino, come a Chivasso, il progresso non ha sottratto all'uomo il ruolo di protagonista della produzione, perché tra i mezzi tecnici si suole scegliere quelli che riescono a mettere in luce le caratteristiche umane migliori: le capacità intellettive, lo spirito critico, l'amore per la perfezione, la ricerca di nuove soluzioni. Si tende invece ad esimersi l'uomo da quelle componenti del lavoro che potrebbero deprimerlo e annullarne la personalità, rendendolo schiavo della macchina anziché padrone. Anche nei mezzi di controllo delle lavorazioni si cerca di fare dell'uomo il giudice assoluto e non relativo dei risultati ottenuti e ciò porta a una qualità elevata e uniforme.

In sostanza, l'aggiunta di nuovi mezzi di produzione e di controllo alla tradizionale preparazione tecnica e all'amore per il proprio lavoro, caratteristici di chi opera alla Lancia, permetteranno una sempre più estesa affermazione di quei principi di qualità che hanno reso famosa la marca torinese in tutta la sua storia, valorizzando quel potenziale umano che nel nostro mondo moderno non può più essere competitivo senza disporre degli ultimi ritrovati tecnici.

Fatte queste necessarie premesse di carattere generale, possiamo soffermarci brevemente sui due stabilimenti per esaminare le novità introdotte nei loro specifici campi.

La produzione automobilistica mondiale è in continua espansione. Tutti i paesi industrializzati partecipano a questo sviluppo con uno spirito che in questi ultimi anni ha assunto uno slancio competitivo. Ogni industria deve ormai raccogliere questa sfida in cui si pone in gioco la sua stessa sopravvivenza.

La Lancia vanta antiche tradizioni di qualità che ne hanno fatto un simbolo sui mercati mondiali; perciò la sua risposta alla necessità di aumento produttivo doveva essere perfettamente in linea con tale sua caratteristica.

Ecco la ragione per cui, su tutti i nuovi mezzi di produzione, entrati recentemente in servizio, si trova



La retifica di un ingranaggio della distribuzione su una macchina con calibri elettronici che arrestano il ciclo al raggiungimento della quota prestabilita.

A TORINO E A CHIVASSO TECNOLOGIA AVANZATA PER LE LANCIA DI DOMANI



Sulle macchine moderne, gli strumenti di controllo diventano sempre più precisi, poiché le tolleranze di lavorazione si stringono. Un'apparecchiatura digitale con logica elettronica di costruzione Lancia rileva il profilo di una camma con la precisione di un μm . I collaudi in sala metrologica garantiscono l'affidabilità della produzione.

TORINO

Questo gruppo di officine, che costituisce il più vecchio nucleo dell'Azienda, si è specializzato nella produzione delle parti meccaniche delle vetture Lancia da quando lo stabilimento di Chivasso ha assorbito le lavorazioni di carrozzeria.

Le principali iniziative assunte e portate a termine, negli ultimi tempi, in questa sezione, sono così riassumibili:

- potenziamento del reparto trattamenti termici;
 - riorganizzazione delle officine meccaniche;
 - aumento della quantità e della qualità dei mezzi di controllo.
- I trattamenti termici hanno un peso

fondamentale sulle caratteristiche e sulla durata del prodotto, poiché devono conferire una buona lavorabilità ai greggi e valori adeguati di resistenza ai carichi e all'usura ai pezzi finiti.

Per ciò che riguarda i greggi, parte dei forni per il loro trattamento sono stati trasferiti in nuovi locali, ricavando così, contemporaneamente, lo spazio necessario per specializzare il reparto trattamento semilavorati, potenziato a sua volta con l'installazione di un nuovo forno continuo per cementazione e tempra e di un forno a pozzo per nitrurare in atmosfera gassosa gli alberi a camme della distribuzione. Per le officine meccaniche, la principale innovazione è costituita dalla disposizione della maggior parte delle lavorazioni secondo lo schema a linee, servite da convogliatori, anziché a gruppi

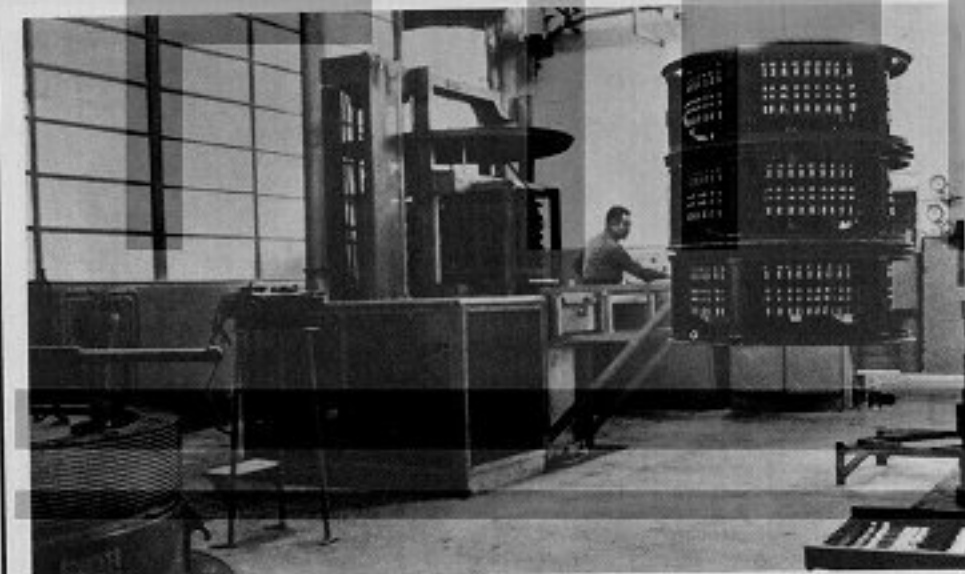
di macchine, per ridurre l'eccessiva movimentazione dei materiali e insieme i pericoli di danneggiamento provocati dalle manipolazioni.

Poiché non si possono avere uniformità, costanza e buon livello nella produzione senza adeguati controlli, si è fatto un notevole sforzo per potenziare ovunque i mezzi di controllo e quelli di collaudo dopo le fasi fondamentali. Non va infatti dimenticato che l'utilizzazione sempre più sportiva che si fa delle moderne vetture impone un esame impegnativo delle caratteristiche funzionali dei componenti importanti ai fini della sicurezza.

In questo quadro va segnalato l'adeguamento ai più recenti processi tecnologici del collaudo non distruttivo dei fucinati e dei getti di fondereia.



Vista della zona di carico di un forno per bonifica nel nuovo reparto trattamento termico dei greggi. L'operazione viene seguita continuamente con apparecchiature elettroniche scriventi.



Uno scorcio del nuovo impianto di nitrurazione gassosa. Si noti l'accurata disposizione dei pezzi che garantisce l'assenza di deformazioni dovute al trattamento.



*I particolari fucinati
di importanza funzionale
per la sicurezza
subiscono, oltre ai normali collaudi,
un controllo al 100%
con liquidi penetranti.*

*Una fase dell'impregnazione
in cui il pezzo è percorso
da una forte corrente elettrica,
affinché le particelle penetranti
contenute nel liquido
scorrono nelle cricche
che si fossero formate
durante lo stampaggio a caldo.*



TORINO



*Vista parziale della
linea di lavorazione
dei basamenti motore.
L'intricato movimento
di convogliatori aerei che collegano
le diverse macchine
costituisce anche
un magazzino di pezzi
con un migliore sfruttamento
dello spazio*

*Il liquido penetrante
mette in risalto
i difetti in adatte
condizioni di luce:
l'osservazione visiva
sotto la lampada di Wood
che conferisce
un aspetto fluorescente
alle eventuali cricche.*



*Una foratrice a cannone doppia
per ricavare il condotto del lubrificante
negli alberi della distribuzione.
L'operazione è delicata poiché il pezzo
deve essere forato
per una notevole lunghezza.
I tubi flessibili in primo piano
trasportano il refrigerante
ad alta pressione che ha anche
il compito di espellere
il truciolo formatosi durante il taglio.*



*Una fase della lavorazione dei cilindri
della Fulvia.
Una nuova macchina a trasferimento
esegue l'alesatura delle canne
con tolleranze molto strette
sui diametri e sugli interassi.*

CHIVASSO

Nel decennale della sua impostazione, questa unità produttiva ha subito una prima serie di potenziamenti, inseriti in un piano più ampio, che possono essere così riassunti:

- aumento della capacità produttiva dell'officina stampaggio;
- ampliamento e miglioramento degli impianti per la verniciatura protettiva;

- aggiunta di una nuova linea di montaggio e modifica delle due esistenti;
- costruzione di una pista di prova.

Nella officina presse è stata aggiunta, nel 1970, una nuova linea di macchine di media potenza per lo stampaggio di elementi di piccole dimensioni.

Le attuali condizioni di uso cui sono sottoposte ogni giorno le vetture, particolarmente durante l'inverno (sale sulle strade, atmosfera sempre più aggressiva), impongono un adeguamento dei sistemi di deposizione delle vernici protettive. Le prove di resistenza

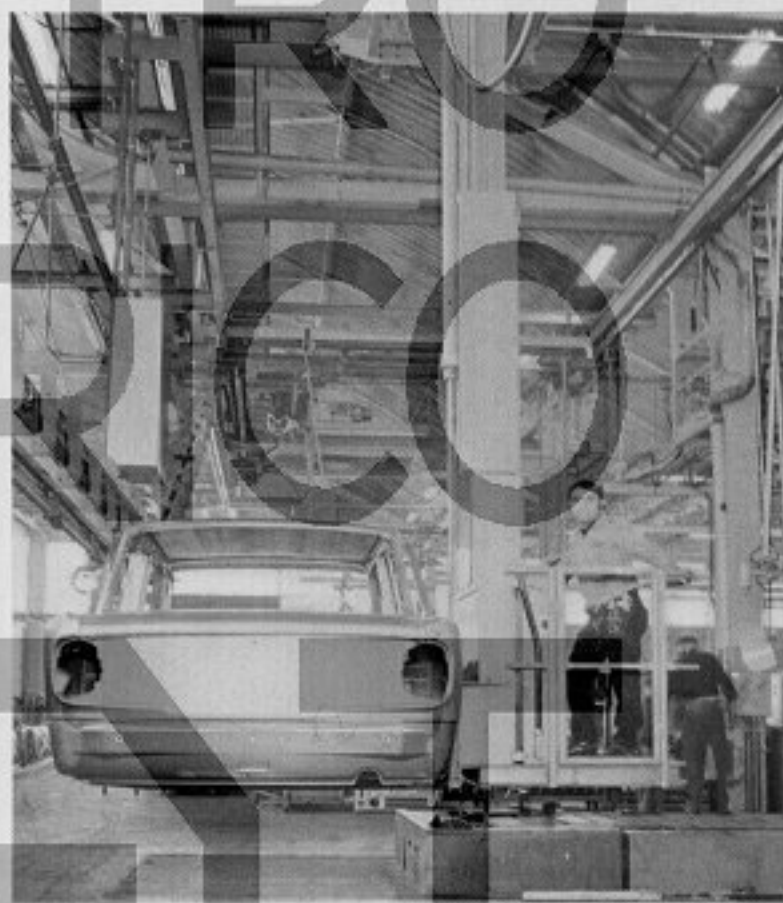
alla corrosione, condotte in ambienti a nebbia salina, hanno dimostrato che l'aderenza delle vernici ai metalli, ottenuta per via elettrica, garantisce durate di gran lunga superiori a quelle ottenibili con i sistemi tradizionali.

Per questa ragione, è stato installato a Chivasso un nuovo grande impianto di verniciatura elettroforetica.

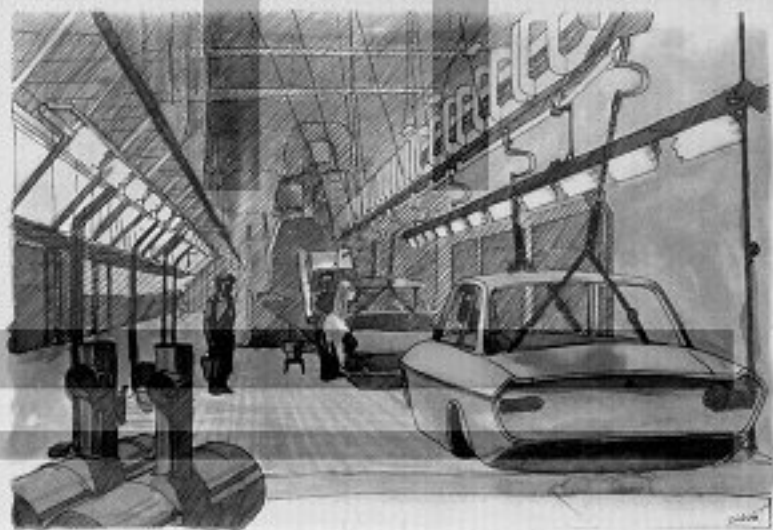
Il procedimento, che si attua per immersione totale della scocca in un bagno di vernice conduttivizzata, permette il trasporto e l'adesione della vernice protettiva per mezzo di un passaggio di corrente

La nuova linea di medie presse, recentemente aggiunta nell'officina stampaggio. Le macchine possono lavorare o singolarmente oppure in linea per particolari che richiedano diverse operazioni.

Il nuovo trasferitore a forche che trasporta le scocche dalla linea di lastro-ferratura a quella sospesa di verniciatura.



Le scocche vengono preparate con un disossidante prima di entrare nel tunnel di fosfatazione che precede la deposizione del fondo elettroforetico.



continua tra la vasca e la lamiera da ricoprire.

Le scocche sono così pronte, dopo la cottura in forno, a ricevere la mano di fondo e il successivo smalto finale con risultati di brillantezza e di durata consoni alle tradizioni Lancia. Anche le cabine relative a queste operazioni hanno subito radicali miglioramenti, sia dal punto di vista tecnico che da quello delle condizioni di lavoro. Poiché le due linee di montaggio esistenti non erano più adeguate alle richieste di produzione, all'inizio del 1971 sono state messe in esercizio tre nuove linee sospese del tipo birotaia, con una

lunghezza di lavoro di circa 400 metri ciascuna.

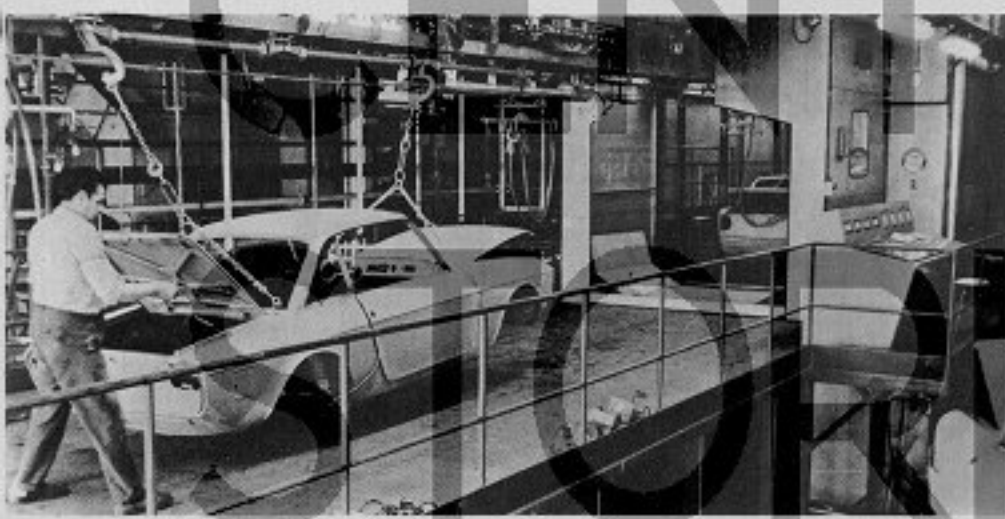
Le scocche sospese ai ganci giungono nella zona del montaggio finale direttamente dalla verniciatura, dove sono state traslate dalla linea a terra a quella aerea con un ingegnoso sistema di trasferimento.

Un nuovo polmone aereo, diviso in 9 linee, consente una sicura continuità nel flusso verso il montaggio, permettendo di servire in minor tempo le richieste dei clienti per ciò che riguarda il modello e il colore delle vetture. Il montaggio sottoscocca del grup-

po motopropulsore completo e del ponte posteriore avviene con tre linee di convogliatori a terra — una per ciascuna linea aerea — dotate di organi di sollevamento idraulici.

Una tradizionale caratteristica delle automobili Lancia è sempre stata, oltre al rodaggio al banco dei motori, un esteso collaudo su strada delle vetture finite.

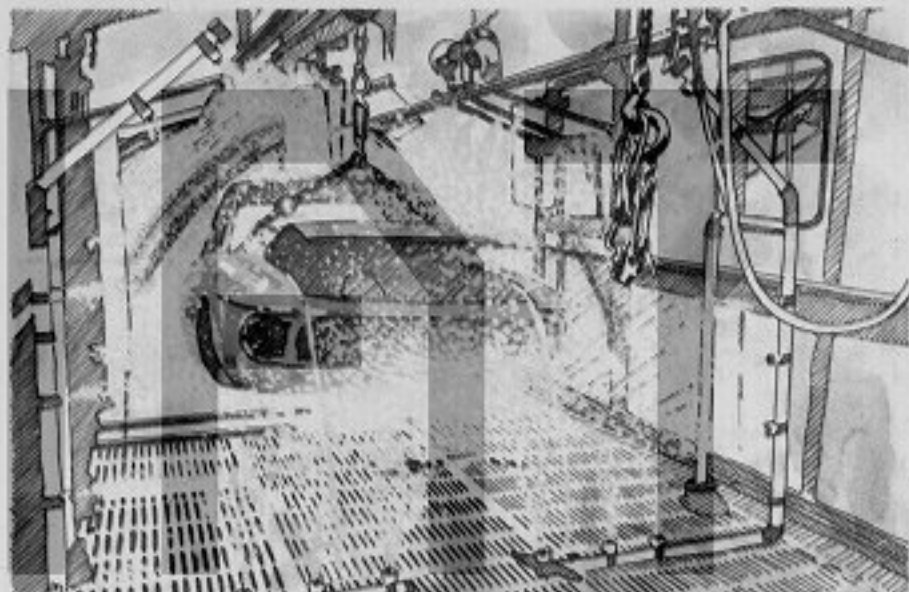
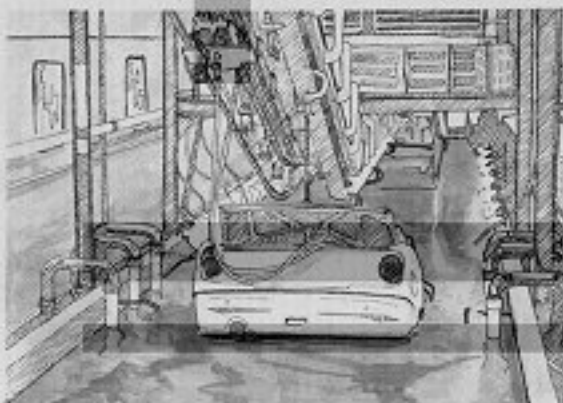
Per poter mantenere e migliorare questo servizio, è stata costruita a Chivasso una pista ad anello lunga 2100 metri, che tutte le vetture percorrono varie volte prima di essere deliberate dal collaudo e spedite.



Vista dell'ingresso al tunnel di deposizione elettroforetica. L'operaio collega gli elettrodi che seguiranno la scocca fino alla soglia del primo forno di essiccazione. Questo è l'unico intervento umano nella elettroforesi, perché l'impianto funziona automaticamente.



Due momenti dell'immersione della scocca nel bagno di vernice protettiva.



Il passaggio di una corrente di forte intensità permette la migrazione degli ioni della vernice verso la lamiera, precedentemente fosfatata per migliorarne le caratteristiche di adesione e di resistenza alla corrosione. La vettura così protetta è in grado di resistere per molti anni alle atmosfere più aggressive.

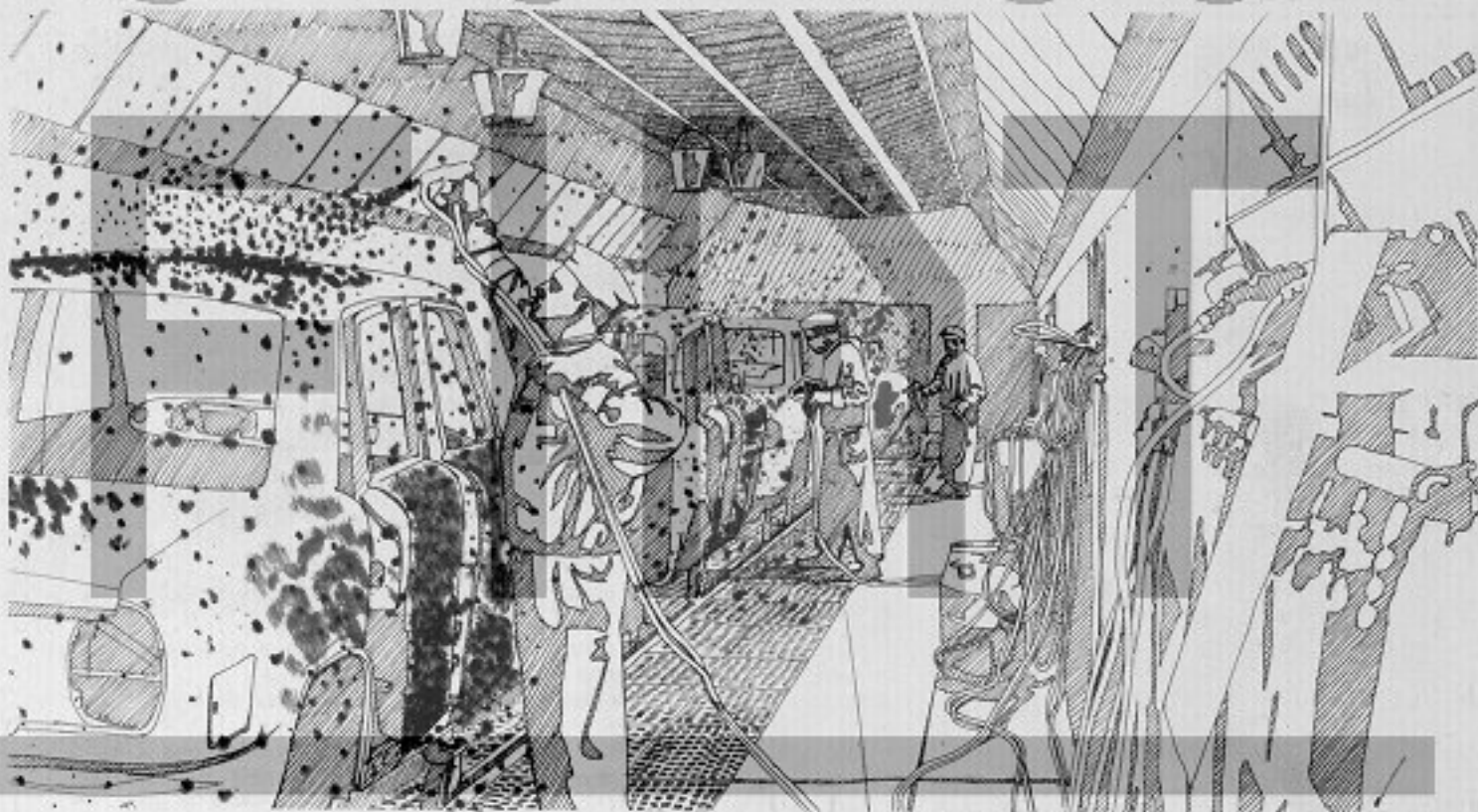
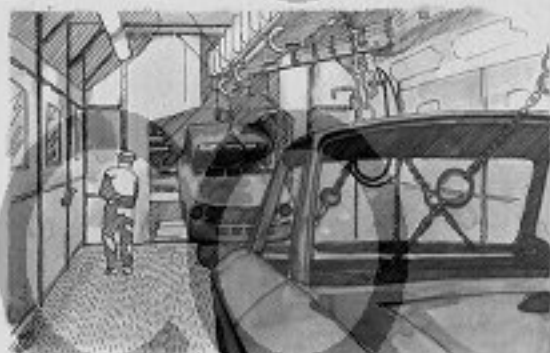
Il lavaggio a nebbia d'acqua della vernice non ancorata elettricamente alla lamiera durante l'immersione. Questa vernice in sovrappiù peggiorerebbe la qualità della superficie finale dopo essiccazione.



CHIVASSO

Uscita di una scocca dal tunnel di asciugatura ad aria dopo elettroforesi. Finita questa fase, vengono staccati gli elettrodi che ritornano al punto di partenza con una loro linea aerea, mentre la scocca passa in un forno di cottura.

Dopo l'elettroforesi, una scocca percorre il tunnel di asciugatura a getti d'aria filtrata.



Vista d'insieme di una cabina di verniciatura. L'efficienza degli impianti di depurazione dell'aria consente di verniciare di seguito scocche di colori diversi.



*Un settore
delle nuove linee del polmone aereo.
Le scocche, giunte dalla verniciatura,
attendono di essere inviate
al montaggio finale
secondo un programma prestabilito.*

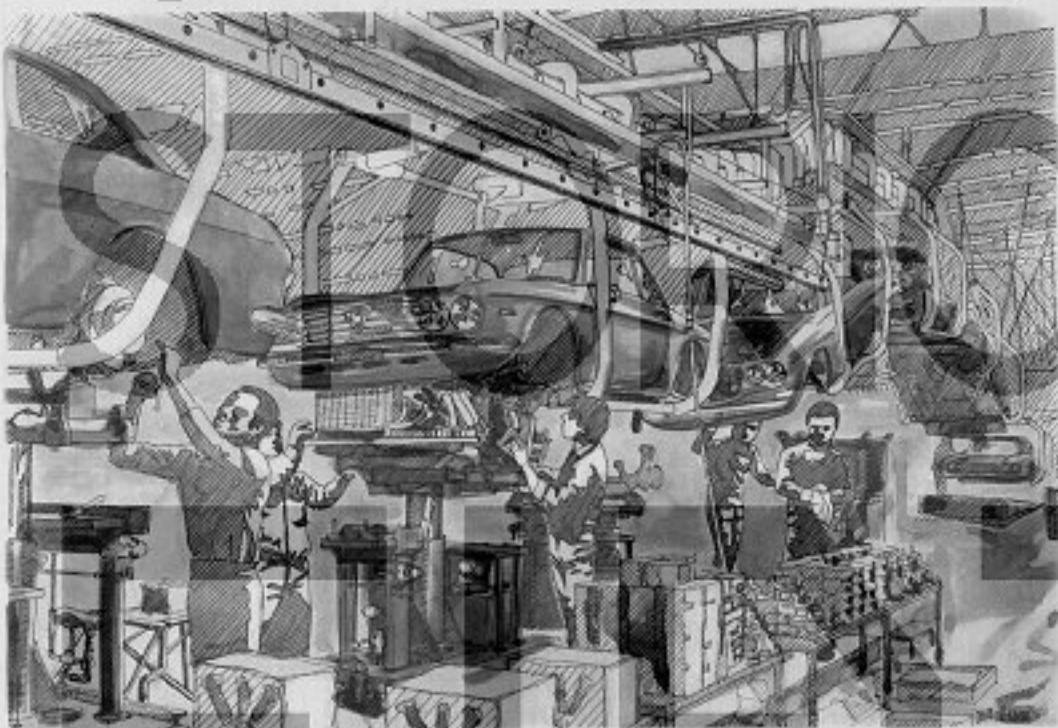
*Vista dal basso
di una linea del polmone aereo.*



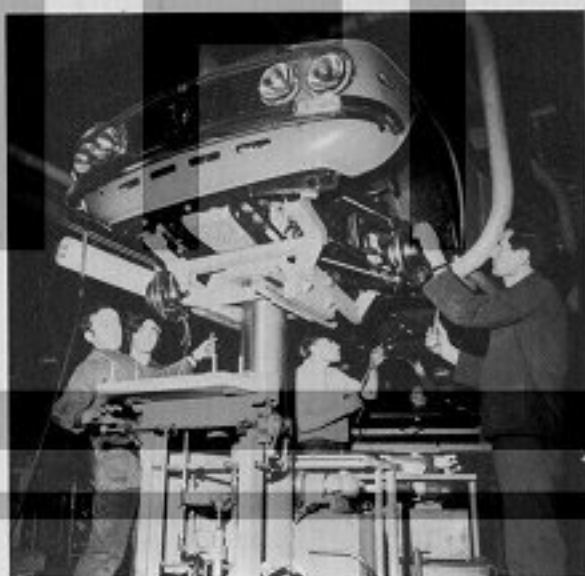
Particolare delle scocche all'uscita del polmone aereo. Tutto il sistema di immagazzinamento è controllato elettronicamente.



CHIVASSO



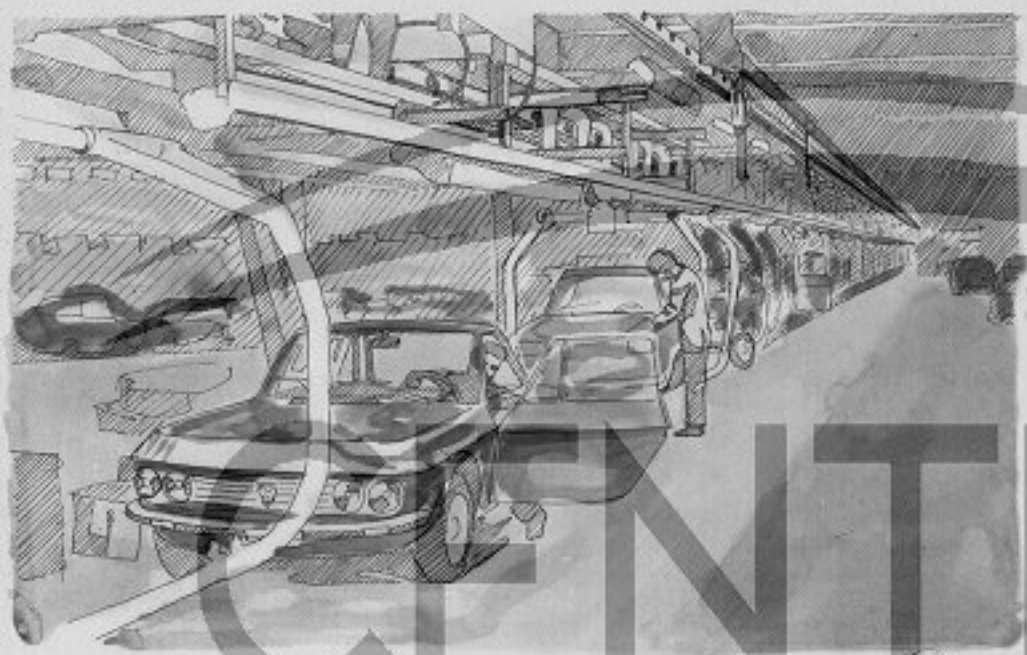
Per l'introduzione, attraverso la parte inferiore della vettura, dei gruppi meccanici anteriore e posteriore, le linee di montaggio si alzano ad altezza opportuna. I gruppi, preparati a parte, giungono su attrezzi idraulici sostenuti da un convogliatore a terra che dopo essersi mosso per un breve tratto in sincronismo con la scocca sovrastante, diverge per richiudersi su se stesso.



Un momento del montaggio del gruppo motopropulsore. Si notano i complicati congegni idraulici che consentono l'innalzamento del notevole peso senza fatica da parte dell'uomo.



*Giunta alla fine
delle operazioni di montaggio,
la vettura viene abbassata
a livello pavimento,
liberata dai ganci
e, guidata dall'uomo, si avvia
verso il collaudo su strada.*



*Uno schizzo panoramico
del comprensorio di Chivasso
con in primo piano la pista di collaudo.
Si notino l'anello di velocità e,
in secondo piano, i tratti per la prova
su fondo sconnesso e il guado.*



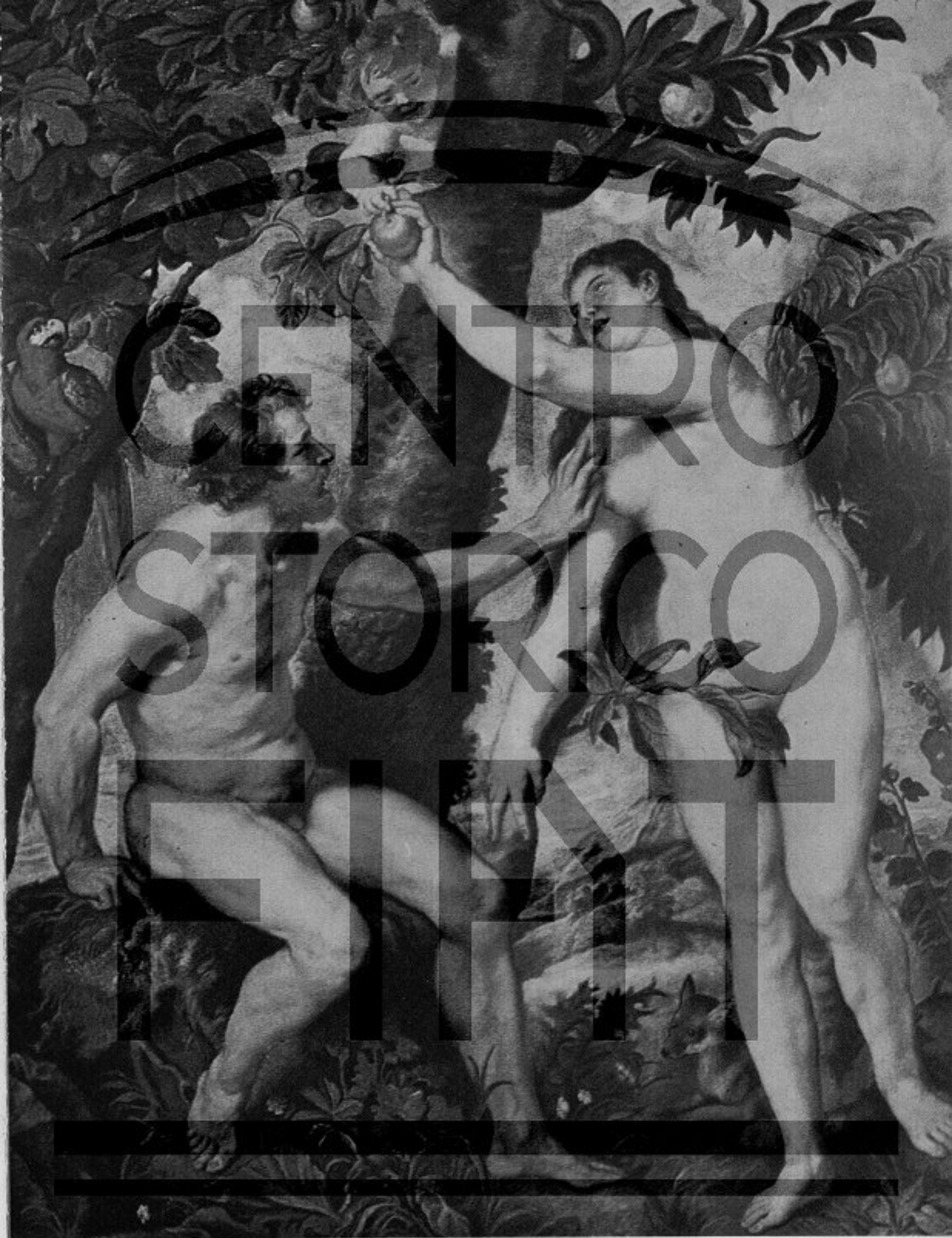


CON RUBENS nella sua casa

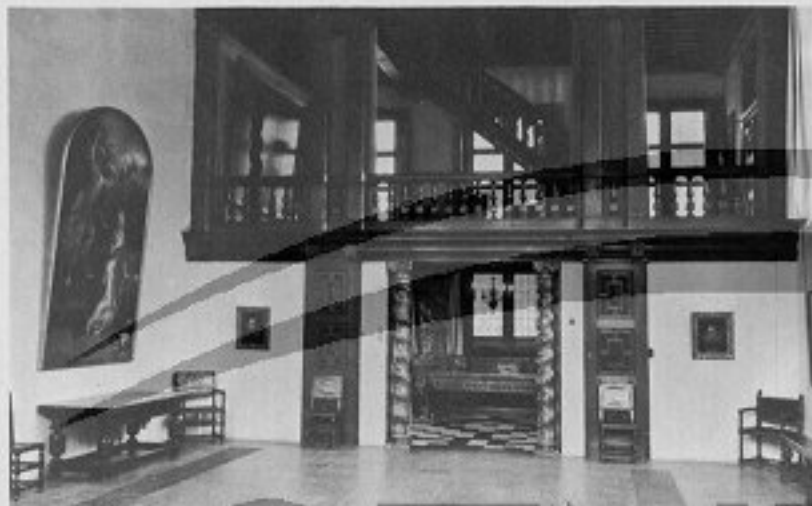
Era calata la sera ed Hélène rimase sola. Lo scabino e gli amanuensi se ne erano andati. Nella grande sala che occupava tutto un padiglione — era il «suo» studio — gli ultimi raggi del sole gettavano lame di luce sulle poche tele rimaste. Le altre della grande eredità erano state divise come «lui», nel testamento del 17 aprile dell'anno prima, aveva stabilito: parte ad Alberto e Nicola, i figli di Isabella Brant la prima moglie, e parte a lei, Hélène, e ai suoi figli che aveva indicato in quattro. Sul volto tondo, con le guance dai riflessi rosei e dorati color del miele, tipici di una bionda autentica, comparve un sorriso. Ricordava quelle settimane di aprile dell'altra primavera quando un improvviso, insperato miglioramento durante la malattia — la gotta che dalle membra si diffondeva in tutto il corpo — gli aveva ridato forze, speranze e riacceso in lui, gli slanci di una inesausta passione amorosa. L'aveva voluta vicina; malgrado il male era ancor vigoroso e lei giovane e bella. La loro ultima notte di amore; poi il trenta maggio — era l'anno 1640 — la morte e dopo otto mesi la nascita di Constance Albertine, il suo ultimo dono, il suo congedo dalla vita vissuta sino alla fine con pienezza, giocondità, audacia. Che grande uomo, che grande pittore, quale squisito marito!

Della morte, Pietro Paolo Rubens aveva avuto netta la sensazione quando, poche settimane prima lo cogliesse, aveva scritto ad un amico: «*La mort va bientôt me fermer les yeux pour jamais*» e l'aveva attesa senza paura, con lo spirito di un antico romano. Non si faceva forse leggere Tacito in latino mentre dipingeva nel suo grande «atelier» famoso in tutto il mondo, dove erano giunti Re e Regine per commettergli ritratti e discorrere con lui? Per poter lavorare tranquillo, e permettere agli amici di osservarlo da lontano, aveva fatto costruire l'ala nuova del suo palazzo tutta destinata allo studio, con una grande galleria sul fondo. La sala occupava — anzi occupa, dato che la casa di Rubens, dopo molte ricostruzioni e rifacimenti, è stata riportata alla sua originalità, così come lui l'aveva voluta e ideata nella stretta strada che adduce al grande portale, in quella che oggi si intitola Rubensstraat, un tempo ai margini della città e circondata dalla campagna mentre ora è quasi al centro di Anversa — la sala occupa, dicevamo, tutto un padiglione del palazzo e si sviluppa su due piani, perché

di Alberto Vigna



Rubens: Adamo ed Eva (Museo del Prado, Madrid).



dalla doppia fila di grandi finestre la luce potesse entrare a flutti ed espandersi, proprio come nelle sue composizioni. Da quella galleria Rubens contemplava le sue tele di maggiori proporzioni per controllare gli effetti prospettici a distanza, come per esempio era necessario per le scene della vita di Maria De' Medici o per il gigantesco quadro «Le tre grazie» oggi al Museo del Prado con il suo gruppo di nudi grandi tre volte il vero, così floridi, opulenti che il solito scrittore francese, un poco pettegolo ed irriverente, ha detto essere quelli di «*donne che non hanno mai fatto ginnastica*». In questa sala lavorava circondato dagli allievi e dalla ammirazione dei concittadini, essenzialmente dei giovani, che avevano libero ingresso, appunto perché potessero un giorno dire di aver visto Rubens mentre dipingeva.

Una visita alla casa di Rubens non può che concludersi in questo grande spazio ora vuoto, scandito alle pareti di opere sue o di riproduzioni. Un grande spazio che non richiede sforzi di fantasia per immaginarlo tutto occupato da cavalletti e intelaiature, e vibrante di vita attraverso la presenza di tanti allievi per i quali il tocco finale del maestro era il premio e la conferma di essere già importanti pittori. Per questa casa Rubens aveva avuto, sin da quando ne aveva acquistato il terreno, una vera passione. In tutta la sua vita aveva sempre visto grande, amato il lusso, voluto attorno a sé cose belle e preziose. Anche l'edificio doveva essere pari alla sua fama ed alla sua posizione di pittore di case regnanti. Eppure da giovane per un certo periodo aveva conosciuto le strettezze economiche. Il padre, giurista di fama e scabino di Anversa, sospettato di protestantesimo aveva dovuto emigrare a Colonia per sfuggire alle persecuzioni iniziate dal Duca di Alba. Divenuto amministratore dei beni di Guglielmo di Orange, il Taciturno, conobbe la principessa e poiché aveva parola più sciolta di quella del reale consorte, ne divenne l'amante. La tresca fu scoperta e l'imprudente amministratore fu imprigionato nella fortezza di Dillenburg. Soltanto all'ammirevole devozione della moglie Maria dovette la salvezza. Mentre era in carcere, Maria scriveva «*Stai sicuro che ti ho completamente perdonato, Dio volesse che la tua liberazione dipendesse da questo; così presto saremmo di nuovo felici...*». La libertà giunse, dopo sedici anni, nel 1573, ma la famiglia venne confinata a Siegen ove, in una riconquistata pace domestica, pur senza agiatezza, nacque Pier Paolo il 28 giugno 1577. Alla morte del padre, avvenuta dieci anni dopo, la vedova ed i figli rientrarono ad Anversa e la madre lo mandò come paggio presso la contessa di Ligne-Lalaing, nella cui elegante dimora imparò a vivere con eleganza e nello sfarzo, con signorilità e piacevolezza così da divenire buon diplomatico e uomo affascinante, in grado di trovarsi a suo agio in qualsiasi ambiente ed essenzialmente nelle Corti.

Sin da giovane Rubens sentì prepotente il desiderio di diventare pittore; ottenne di essere nella scuola di Tobia Verhaeght e poi del Van Noorth ed infine di Otto van Veen di Leyda che, secondo usava a quel tempo, aveva trasformato il nome di Otho Venius per essere fedele ai canoni umanistici del secolo. Fu lui ad inculcargli la passione per l'Italia dove soggiornò quattro anni, dal 1596 al 1600, prima a Venezia, e qui incontrò l'arte eccelsa del Tiziano e del Tintoretto ed è attratto dai chiari cieli del Veronese; poi a Mantova, dove è nominato pittore di Corte di Vincenzo I Gonzaga e vede ogni giorno gli affreschi solenni e monumentali del Mantegna e di Giulio Romano. Al seguito del Gonzaga presenziò il 5 ottobre del 1600 al matrimonio, celebrato per procura nel Duomo di Firenze, di Maria De' Medici con Enrico IV re di Francia e conobbe la sua futura protettrice ed anche la sua maggiore cliente. A Roma si accostò alla tradizione rinascimentale, dalle opere di Masaccio a quelle di Michelangelo, e scopri i quadri del Quattrocento fiorentino, le dolcissime Madonne di Raffaello, le fantasie dei Caracci che avevano avviato, seguiti da Caravaggio, il barocco di cui lui, Rubens, sarebbe divenuto la più alta espressione.

Nel 1603 il Gonzaga lo invia a Madrid in missione diplomatica e qui dipinge quadri divenuti celebri, come il ritratto a cavallo del Duca di Lerma ed i Dodici Apostoli. Rientra in Italia dopo avere liberamente eseguito copie di quadri del tanto amato Tiziano, sosta a Roma e vi rimane un anno amma-

lato di pleurite. Ricchi banchieri genovesi gli aprono le loro case e qui dipinge la grande Circoncisione ancora in loco ed infine, dopo altre soste a Mantova, il fratello Filippo che era stato con lui a Roma bibliotecario del Cardinale Colonna, lo richiama ad Anversa presso la madre morente; ma non la vede più viva, poiché giunge nella città pochi giorni dopo il decesso. Gli è rimasto nel cuore il desiderio di fare ritorno in Italia; subito però accetta commissioni dalla famiglia dei Reggenti dei Paesi Bassi, gli arciduchi di Asburgo e ne dipinge i ritratti. Ed incontra la prima moglie, Isabella Brant, figlia di un noto giurista e umanista di Anversa, deliziosa figura femminile, calma, sorridente, bella, anche ricca, e la sposa. Avrà da lei tre figli di cui la prima morirà appena dodicenne. Di lei, Chiara Serena, resta il ritratto, una delle sue più fresche pitture, il visino tondo e

Rubens:
Ritratto della prima
moglie.



sorridente, lo sguardo luminoso, i biondi capelli fini e un poco spettinati. E di quella bimba gli rimarranno nel cuore un rimpianto e un dolore che lo accompagneranno per tutta la vita. Rubens si rese conto che da Anversa non si sarebbe più allontanato. E allora volle, poiché era già ricco, ideare una casa in cui vivere come se si trovasse in uno dei palazzi di Mantova o in quelli di Genova che aveva illustrato in un suo libro divenuto famoso. Il primo novembre del 1610 acquistò un terreno situato a «Vaartstraat sur le Wapper» nella periferia di Anversa ai margini della campagna. Il prezzo da pagare, in tre versamenti, era di 7600 fiorini, una somma per l'epoca piuttosto alta. Vi era annessa una vecchia casa di antico stile fiammingo dove Rubens prese dimora con la moglie iniziando subito la costruzione del palazzo; per terminarlo occorsero circa sette anni ed una vera fortuna.



Rubens: Autocitratto.

Nel 1618 il pittore scriveva a Sir Dudley Carlton che avrebbe dovuto spendere ancora migliaia di fiorini per completare l'arredamento della casa. Due anni dopo un umanista di Anversa, il segretario comunale Van de Wouver (firmava Woverius) scriveva che Anversa poteva essere fiera delle case di due suoi concittadini: quella di Rubens e quella di Baldassarre Moretus (oggi sede della tipografia-museo Plantin Moretus che ha legato il suo nome all'uso del carattere elzeviro ideato da altri tipografi di Anversa, gli Elzevier, e che oggi distingue in Italia gli articoli di apertura della tradizionale terza pagina). Diceva: «Sono due case che susciteranno stupore negli stranieri e l'ammirazione dei visitatori». La solenne ben scandita architettura all'italiana voluta da Rubens destava ammirazione e meraviglia nei fiamminghi adusati alle loro basse e modeste costruzioni in legno anche se così linde e pittoriche. Sembrava un sogno fermato nella pietra, una visione che non si stancavano di contemplare.

Appena varcata la soglia una sorpresa: la maestosa bellezza di un grande portico in elegante stile barocco che ritma, attraverso tre imponenti arcate, la visione del giardino all'italiana con le siepi di bosso che delimitano lo spazio e fanno contrasto con il loro verde scuro allo splendore delle tinte dei fiori nelle aiuole e con le quinte di alti alberi sullo sfondo. L'influenza dell'architettura mantovana è evidente, e infatti si dà per certo che Rubens stesso ne abbia tracciato il disegno. Il palazzo resta come un esempio unico in quella zona, che oggi è Belgio ma che è stata Olanda, di architettura barocca di quel tipo. Lo stesso Rubens se ne serviva per sfondo a molti suoi quadri e così fecero altri artisti famosi come Van Dyck o Jordaens. Sotto le volte degli archi laterali sono incisi testi latini tratti dalle Satire di Giovenale a testimonianza dell'interesse umanistico di Rubens, nel cui animo la filosofia dello stoicismo aveva avuto tanta influenza sulla sua posizione morale di fronte alla vita.

La facciata, nelle pause dei vuoti e dei pieni, segue un ritmo di linee composto e ricco ad un tempo. È decorata di busti situati in nicchie: un satiro, un fauno, Pan e Sileno, Platone, Socrate, Seneca, Sofocle, e Marco Aurelio. Più in alto Marte e Giove, Giunone e Vesta; sculture, cartigli, lesene si alternano a spazi dipinti con scene classiche (che purtroppo l'umido clima ha cancellato).

All'interno la grande galleria, il salone, le stanze degli allievi che erano molti. Infatti negli ultimi anni, quando già la mano gli era penosa per i danni della gotta, Rubens aveva dato vita a una vera scuola dove i suoi giovani preparavano le tele, gettavano le prime tinte sul segno delineato dal maestro. Infine lui concludeva l'opera con il suo tocco inconfondibile. E così, al mattino, in quelle sale giungevano Franz Snyders, specialista nelle nature morte e negli animali, Wildens e Van Uden paesaggisti e diversi pittori che avevano a lungo studiato la prospettiva e la figura umana. Infine in una sala riservata, data la delicatezza e la minuzia del lavoro, convenivano gli incisori e tra essi Lucas Vostermans che si occupavano della traduzione dei quadri in stampe. Negli ultimi anni, Antonio Van Dyck giovane ebbe una parte preponderante in molte pitture rimaste celebri per la felice collaborazione di due grandi maestri.



In questo ambiente sono state ideate alcune tra le maggiori opere del grande artista. In primo luogo il ciclo dei ventotto dipinti in onore di Maria De' Medici oggi al Louvre e i primi della serie non conclusa destinata alla galleria di Enrico IV — la celebre *Henriade* — nel palazzo del Lussemburgo. Aveva iniziato con tanta baldanza le scene tumultuose della Battaglia di Ivry e l'entrata trionfalmente romana del Re a Parigi; ma le cose erano andate per le lunghe e Richelieu detestava la regina, che infine trovò rifugio provvisorio presso la corte dell'arciduchessa ad Anversa e fece visita a Rubens. Era in un periodo di bassa fortuna ed il pittore le prestò del denaro su pegno di due preziosi gioielli.

Altri quadri sono usciti da quelle sale, come il gigantesco «Ratto delle figlie di Leucippo» in cui alla maestà delle forme ignude delle giovani donne fa riscontro una così esatta interpretazione psicologica del fatto che in sostanza rappresenta uno dei riti nuziali primordiali. Queste opere profane erano state

Rubens: Il ratto delle figlie di Leucippo.
(Alte Pinakothek, Monaco).



precedute da quelle religiose come «La salita della croce» e «La Deposizione», che rappresenta ancora oggi la maggiore attrattiva della chiesa cattedrale di Notre Dame ad Anversa, ideate e dipinte anni prima e «Il Cristo nel sepolcro». Nel celebre studio Rubens portò a termine l'ultima sua pittura, il quadro di Sant'Andrea che Papa Urbano VIII gli ordinò quando già il pittore aveva il corpo quasi paralizzato e contorto dagli attacchi del male. Rubens aveva sempre saputo mescolare gli dei dell'Olimpo con i personaggi reali ed era aiutato dalla sua fantasia a rendere verosimili scene gloriose che altrimenti sarebbero state soltanto retoriche. Le sue luci chiare, le tenui tinte delle carni soffuse di dolcezza e di colore, le sfumature quasi liquide che danno morbidezza ai corpi delle ninfe, delle grazie e delle sirene in un'atmosfera tersa e luminosa, fanno sì che per molti aspetti egli abbia anticipato il tocco fremente di Corot. Nicola Peiresc, celebre erudito, dice che era nato «pour plaire et délecter en tout ce qu'il fait ou dit» ed ognuno che parlò di lui aggiunse attributi e lodi per l'uomo e per la sua opera, come Taine che scrisse: «Dans l'histoire de l'art aucun nom n'est plus grand et il n'y en a que trois ou quatre aussi grands». Per tutta la sua vita e dopo, un coro di lodi e di apprezzamenti lo seguì ed accompagnò.

La sua casa, il luogo del suo lavoro e dei suoi amori, della confidente tranquillità in un ambiente gradito e sempre amato, dove godeva dei piaceri e sapeva sopportare i dolori. Come visse ne abbiamo testimonianza nelle parole di suo nipote, Filippo Rubens, affidate a uno scritto di Roger de Piles. Sappiamo così che si alzava alle quattro della notte, ascoltava la Messa e si metteva subito al lavoro. Faceva soltanto alcune soste in prima mattina ed al mezzogiorno per prendere un poco di cibo molto leggero; insomma si nutriva a spuntini destinando alla cena il pasto principale della giornata. Prima però, faceva sempre delle lunghe passeggiate a cavallo nella campagna o sui bastioni della città. Al ritorno a casa trovava allievi ed amici che lo attendevano in quella camera da pranzo dominata dal vasto camino e con il pavimento in marmo, come usava abbastanza comunemente in Italia ed era invece un lusso inaudito per i Paesi Bassi, a quell'epoca. Qui erano consueti ospiti i Plantin Moretus per i quali disegnava frontespizi, illustrazioni e progetti architettonici. Sempre secondo il nipote Filippo, egli amava «soprattutto il suo lavoro ed adattava ad esso la vita in modo da poterlo svolgere nel modo migliore e senza nuocere alla salute. Anche per questa ragione era parco nel mangiare e temeva che la difficile digestione delle carni gli impedisse di lavorare o che il lavoro rendesse anche più gravi i cibi succulenti. Detestava l'abuso del vino e non amava il gioco». Le serate non si prolungavano e verso le dieci Rubens saliva nella vasta camera da letto non senza aver sostato in quelle dei bimbi per il bacio della notte — era un padre affettuosissimo — o nella «camera di famiglia» ove si soffermava accanto al focolare. Amava anche percorrere nella notte le belle stanze della sua «reggia» così ben architettata e divisa, dove era comodo lavorare e dove la vita di famiglia si svolgeva con tutta l'agiatezza che la sua fortuna economica gli permetteva.

La morte della adorata e gioconda figlietta, la primogenita Chiara Serena, lo afflisse nel 1623. Tre anni dopo un altro lutto dolorosissimo: quello della moglie Isabella Brant, probabilmente vittima della peste che recò tanti dolori alla gente di Anversa. Angoscia, costernazione e una profonda malinconia invasero il suo animo. Anni prima aveva eseguito il dipinto in cui si era rappresentato a fianco della sua sposa, opera che oggi costituisce il vanto della Pinacoteca di Monaco di Baviera. Allora erano giovani e si amavano. Lui era appena tornato dall'Italia ed aveva ritrovato nella bionda grazia della sua fidanzata il fascino della sua terra. Guardandolo gli sembrava di sentire ancora il profumo della pergola di caprifoglio che aveva posto come sfondo alla quasi arcadica scena. Avevano vissuto insieme quindici anni ed avuto tre figli: la povera bimba scomparsa e poi Alberto e Nicola dei quali aveva fatto un famoso ritratto con fierezza paterna. Di Isabella, Rubens scriveva al suo Pierre Dupuy bibliotecario del Re di Francia il 15 luglio di quell'anno: «Si poteva — che dico — si doveva amarla poiché ella non aveva nessuno dei difetti del suo sesso: né l'umore capriccioso né altre debolezze femminili, ma soltanto bontà e sensibilità. Le sue virtù la resero cara a tutti in vita; ora che è morta esse dettano il generale rimpianto». Aggiungeva: «Un viaggio mi sarebbe forse opportuno per staccarmi da tanti oggetti che rinnovano senza sosta il mio dolore. Le immagini mutevoli che si offrono allo sguardo durante il viaggio occupano la mente e leniscono l'angoscia del cuore, anche se io viaggio in compagnia del mio "io" e porto attorno me stesso».

A questo fine accettò gli incarichi diplomatici che la arciduchessa Isabella volle affidargli. Si recò di nuovo in Spagna presso Filippo IV nel 1628 e in Inghilterra l'anno dopo, alla Corte di Carlo I, per trattare la pace tra le due potenze.

A Londra, dopo gli incontri diplomatici, riserva alcune ore del giorno a preparare gli abbozzi della immensa



Rubens: Ritratto della seconda moglie.



decorazione del soffitto della sala dei banchetti di Whitehall intesa a glorificare il regno di Giacomo I e l'unione della Scozia e dell'Inghilterra sotto la stessa corona, opera gigantesca nella quale apre la sua visione pittorica a una immaginifica fantasia.

Ritorna ad Anversa nel 1630 dopo aver superato nello slancio del lavoro il suo profondo dolore. È rasserenato, accanto ai figli, nella sua casa. Si apre per lui un periodo nuovo, forse il più felice della sua vita. È il momento dell'incontro con la seconda moglie Hélène Fourment, figlia di un facoltoso mercante di tappeti. Rubens ha 53 anni ed è ancora un bell'uomo, di corporatura svelta, gli occhi dalle pupille nere che fan contrasto con la barba bionda ed i capelli un poco ramati. Hélène è soltanto una bimba e l'uomo nella piena maturità si accende per quelle sedici primavere della giovane che forse ha visto bambina e tenuta sulle ginocchia. Tra i dipinti più celebri ve n'è uno della sorella di Hélène. Si chiamava Susanne Fourment ed era stato eseguito presumibilmente nel 1622 quando Hélène aveva otto anni. Il quadro va sotto il nome di «Il cappello di paglia» anche se di paglia il cappello non è, ma invece di feltro e piume. In proposito è stato fatto notare che «paille» è un termine usato all'epoca anche per indicare «baldacchino»; i baldacchini erano riservati a persone di importanza e pertanto la definizione poteva suonare adulatoria per il soggetto ritratto. La donna, andata sposa per la seconda volta, appunto, nel 1622, aveva ventitré anni; era nel fiore della sua bellezza. Forse, quando nel 1630 Rubens fa ritorno nella sua città, sarà stata proprio Susanne a presentargli la sorellina, divenuta donna e meravigliosamente cresciuta in armonia di forme, sfavillante di capelli biondi e di carni rosee con sfumature di madreperla. Dal momento del matrimonio, Hélène diviene una delle modelle più ritratte dal pittore in una sinfonia di accordi di colore e di linee che dicono non soltanto dell'eccellenza dell'artista, ma ancora più dell'uomo teneramente innamorato.

Cinque anni dopo nel 1635 Rubens compra il castello di Steen, presso Vilvorde, perché la sposina e i bimbi che ha avuto da lei possano, assieme a quelli di Isabella, passare giornate serene e di vacanza. Intanto la casa di Anversa diviene sempre più un museo, pieno di capolavori, di raccolte di arte, di antichità romane, di libri preziosi. È la reggia di un signore del pensiero e tale rimane anche dopo la sua morte; in essa abiterà la giovane vedova che si riteneva inconsolabile e invece tre anni dopo passa a nuove nozze e muore in non tarda età nel 1672. Per tutta la vita Hélène non si separerà da un dipinto che va sotto il titolo di «La piccola pelliccia». In esso vi è ritratta nella sua fiorente giovinezza, i seni audacemente scoperti, gli occhi sfavillanti di malizia ed il corpo appena in parte celato dalla piccola pelliccia che ben poco nasconde. Ad Isabella, la prima moglie, pur tanto amata, il pittore non aveva fatto un ritratto che possa essere paragonato a questo che è un cantico di amore. E Hélène compare in ogni pittura in cui, appunto, l'amore è il tema; come ne «Le tre grazie», «Il giardino di amore» e «Diana e Callisto» ed in molte altre ancora.

Quando nel 1635 Rubens avverte i primi attacchi del male, la gotta, nella sua bella casa trova modo di poter lavorare e continuerà sin all'ultimo, sino al 30 maggio 1640 data della morte, seguita due giorni dopo dalla sepoltura nella chiesa di San Giacomo.

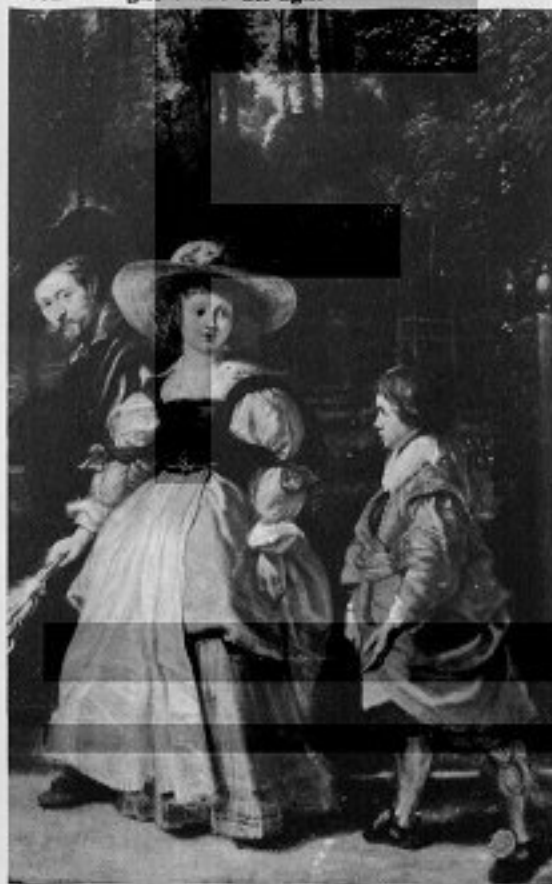
La casa di Rubens divenne poi proprietà di William Cavendish, duca di Newcastle che la trasformò in una scuola di equitazione. Fino alla metà del secolo XVIII rimase quasi intatta; poi viene adattata alle necessità dei nuovi occupanti, ma i borgomastri di Anversa non smisero mai di tentare di entrare in possesso, una prima volta nel 1762, poi nel 1880 ed infine nel 1937 quando fu possibile concludere l'acquisto, compiere il restauro e la trasformazione in un museo; quello che oggi è meta di circa centomila visitatori all'anno.

Non si può lasciare l'elegante edificio senza fare una sosta nel bel giardino, quello stesso in cui Rubens volle ritrarsi mentre passeggia con la amata Hélène ed il figlio Alberto, chiuso nel cerchio dei suoi affetti di marito e di padre, nel momento più alto e felice della sua prestigiosa vita. C'è un particolare che non può non rimanere impresso in chi ha visitato la casa del grande maestro. Nella camera da letto, in uno scrigno, è conservata una collana di cristalli di rocca incassati in oro e decorati con smalti, un dono di Rubens alla amata Hélène; più che un oggetto è una presenza viva, la testimonianza di un atto di amore. E non occorre troppa fantasia per pensare lui nell'atto di cingere il collo della moglie con il prezioso oggetto, in un gesto che lo fa vivo, simile e vicino a noi, ai nostri sentimenti. Un grande uomo, un artista di eccezione che ha arricchito il mondo con la sua opera di pittore, che ha donato alla umanità alcuni tra i più bei quadri che sia possibile vedere; ma anche un uomo buono che soleva ripetere «Non importa vivere a lungo, ma vivere bene». Un uomo buono che diceva «Contemplo mia moglie e i miei figli a questo mondo altro non desidero che vivere in pace». Grandezza e modestia; le parole di un vero signore.

A.V.



Rubens: L'artista con la seconda moglie e uno dei figli.





di Edouard Seidler

On a souvent besoin d'un plus petit que soi...

Le 10 octobre 1901, sur le circuit ovale du «Detroit Driving Club» de Grosse Pointe, Michigan, Henry Ford se mit en piste. Son adversaire était un immigrant écossais du nom d'Alexander Winton, qui construisait des automobiles à Cleveland et s'était affirmé comme le meilleur pilote de la saison. Henry Ford avait 38 ans. Il avait construit sa première voiture cinq ans plus tôt, mais sans succès. Faute de pouvoir s'imposer comme constructeur à son propre compte, il avait dû accepter en 1899 le poste de directeur de production de la «Detroit Automobile Company». Deux ans plus tard, cependant, la société avait

tiré des «Fables» de Jean de La Fontaine:
«Le lion et le rat» livre deuxième.

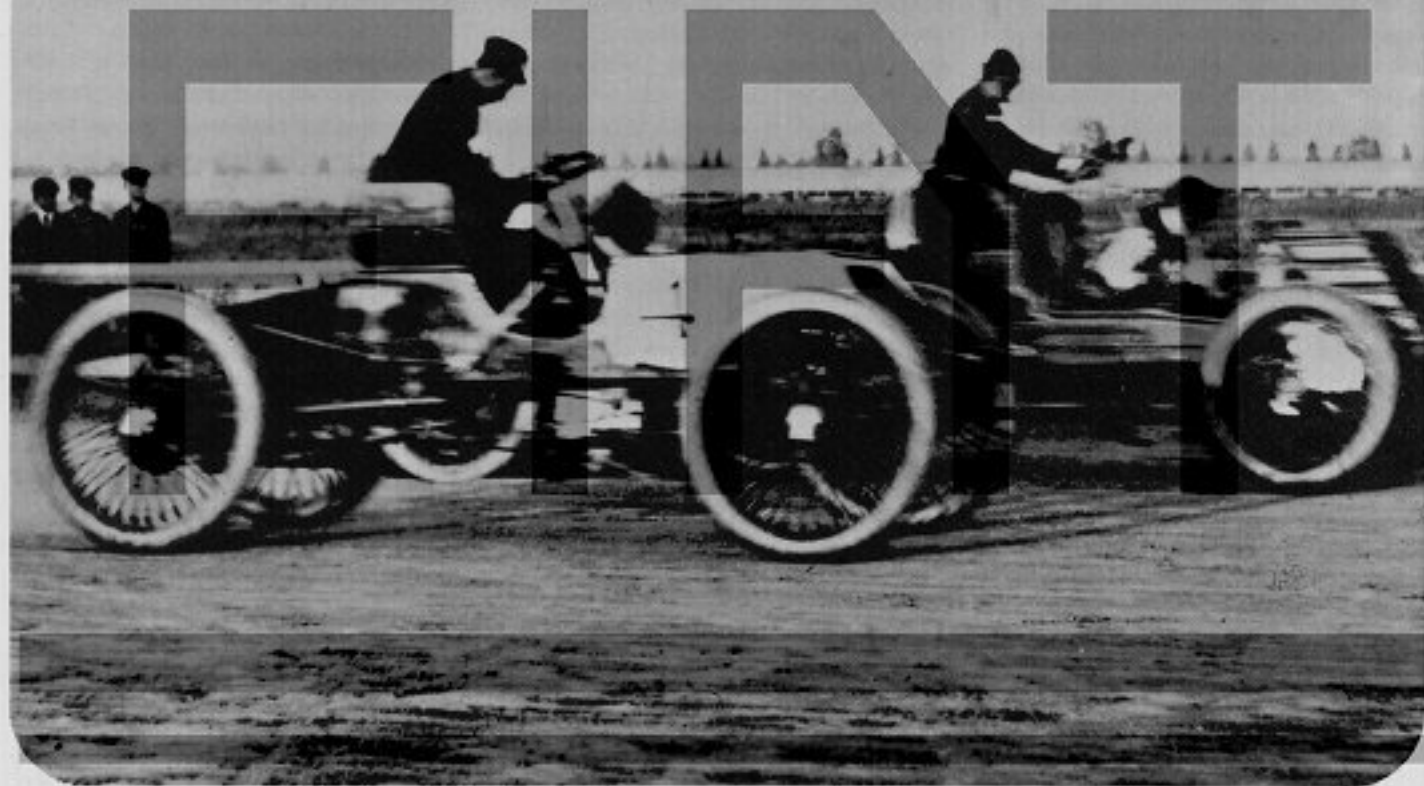
fait faillite, et Henry Ford était à nouveau sans emploi... et sans argent. Pour en trouver, il n'y avait alors qu'un moyen expéditif: construire un véhicule, l'engager dans des courses et gagner pour prouver sa supériorité technique. Alors, peut-être, Henry Ford trouverait-il le commanditaire prêt à le soutenir...

Henry examina les meilleures machines du moment, se rendit à New York et à Buffalo pour y voir de plus près quelques-unes des voitures des plus rapides, et rentra à Dearborn pour y mettre en chantier son propre véhicule. Cette première Ford de course (ainsi que le rapporte Leo Levine dans le remarquable ouvrage qu'il a con-

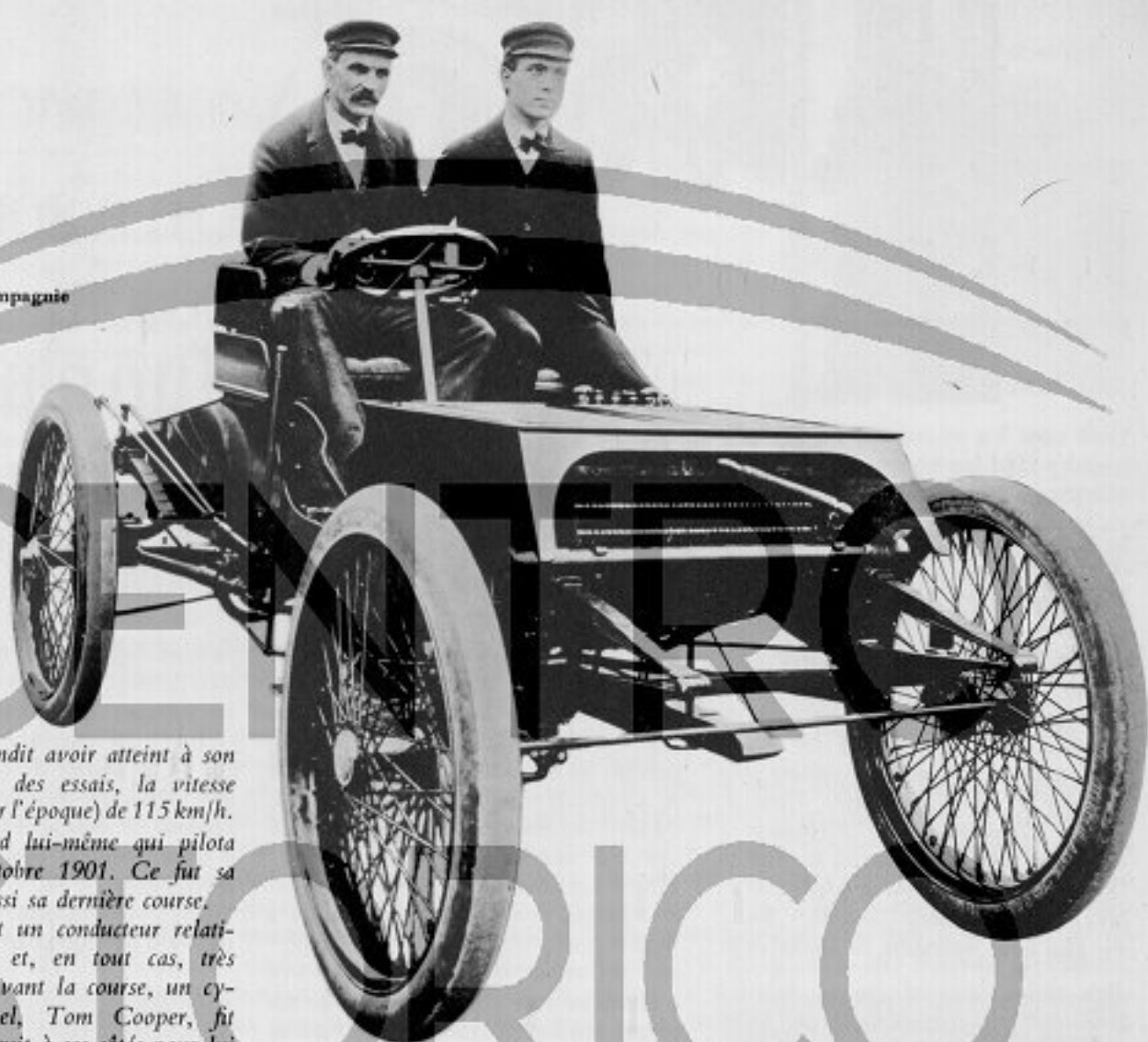
sacré aux efforts de la marque américaine dans la compétition) fut l'une des machines de l'époque qui possédait le meilleur rapport poids-puissance. Le véhicule était très léger (moins de 800 kg), plus bas que la plupart de ceux qui couraient à l'époque. Il était actionné par un moteur à deux cylindres opposés de 8.850 cc. développant 26 ch.

Henry Ford construisit la voiture en compagnie d'un ingénieur du nom d'Oliver

Henry Ford
devant de Alexander Winton
à Grosse Pointe.



Henry Ford en compagnie
de Otto Barthel.



Barthel qui prétendit avoir atteint à son volant, au cours des essais, la vitesse (phénoménale pour l'époque) de 115 km/h. Mais ce fut Ford lui-même qui pilota l'engin le 10 octobre 1901. Ce fut sa première mais aussi sa dernière course.

Henry Ford était un conducteur relativement médiocre et, en tout cas, très inexpérimenté. Avant la course, un cycliste professionnel, Tom Cooper, fit deux tours du circuit à ses côtés pour lui montrer les meilleures trajectoires, et lui indiquer les points les plus délicats du tracé. Cooper laissa ensuite sa place à Spider Huff, un mécanicien, qui allait jouer à côté de Ford le rôle du passager de side-car, se penchant à l'extérieur dans les virages pour équilibrer la voiture. Grand favori de l'épreuve, Winton avait creusé un écart de plus de 300 m au premier tiers de la course, qui se disputait sur une distance de 10 miles (16 km). Ford était plus rapide en ligne droite, mais Winton marquait son avantage en courbe. Henry Ford s'enhardit pourtant progressivement et commença à remonter son retard. Lorsqu'un panache de fumée sortit des échappements de la «Winton», Henry Ford la laissa sur place. Winton put terminer la course, mais la victoire revint à Henry Ford, avec un saladier en cristal et un chèque de mille dollars, le début de sa fortune, le début aussi d'un empire industriel qui serait, près de 70 ans plus tard, le deuxième du monde... Le temps n'est plus des Ford ou des

Renault conduisant leurs propres voitures au succès, et utilisant leurs triomphes sportifs pour les transformer en victoires industrielles. Une autre époque, plus proche pourtant, est également révolue : celle des mécaniciens-pilotes de talent qui, tels Ferrari ou Gordini, commencèrent à courir pour bâtir leurs petites entreprises spécialisées dans les voitures de compétition ou de prestige. Il reste certes parmi les meilleurs pilotes du monde quelques techniciens ou hommes d'affaires compétents qui ont réussi à s'imposer comme constructeurs relativement indépendants. Mais leurs efforts et leurs chances sont limitées à la préparation de voitures de course très spécialisées, les moyens leur manquant d'ailleurs pour développer leurs propres moteurs. Les groupes mécaniques de base leur sont fournis par Ford, Chevrolet, Honda ou Chrysler. Ils ne sont rien de plus que des artisans spécialisés et aucun d'eux ne nourrit l'espoir de s'imposer un jour comme industriel.

Le dilettantisme a récuré. On ne s'improvise plus pilote ou constructeur. Un Henry Ford ou un Ettore Bugatti trouveraient difficilement aujourd'hui la possibilité de s'imposer comme constructeurs indépendants, quel que fût leur génie. Ils dirigeraient plutôt quelque bureau d'études, dans un relatif anonymat, et sous l'autorité de chefs d'entreprise incompetents en matière technique, mais imbattables sur le plan du «management», de la finance et du marketing...

Pour les petits constructeurs, l'existence est devenue de plus en plus difficile. Ceux d'entre eux qui ont pu, jusqu'ici, préserver leur indépendance, ne le feront pas indéfiniment. Leur avenir, pourtant, paraît assuré pour autant qu'ils acceptent les réformes de structure nécessaires. L'histoire récente l'a prouvé : si les petits ont besoin des grands pour survivre, les grands eux-mêmes ont souvent besoin des petits pour les charger des tâches qu'ils ne sont plus aptes à mener à bien.

Ford excepté, quel autre constructeur a accepté depuis quinze ans d'assumer directement le risque d'une course telle que Le Mans? La compétition est devenue l'affaire de quelques spécialistes, soit qu'ils préparent des voitures pour le compte de grands constructeurs comme Carrol Shelby, Holman & Moody ou John Wyer le firent pour Ford, soit qu'ils courent pour favoriser la distribution de leurs propres produits, comme Ferrari ou Porsche. Mais Jaguar ou Mercedes, qui doivent à leurs anciens succès du Mans une bonne partie de leur réussite commerciale, hésitent aujourd'hui à y revenir. Un constructeur spécialisé, surtout s'il n'a jamais triomphé sur le circuit de la Sarthe, a tout à y gagner. Un constructeur «arrivé» et un ancien vainqueur ont plus à y perdre, en cas d'échec.

Pourtant, l'évolution des marchés automobiles contemporains est telle que les grands constructeurs — ceux qui redoutent seulement la course comme ceux qui l'ignorent tout à fait — se trouvent aujourd'hui contraints de s'y intéresser. La démocratisation de l'automobile aidant, le marché est dominé maintenant par son segment le plus jeune. C'est lui qui, par réaction contre l'uniformité des grandes séries, a commencé par faire le succès des «specialty cars» — voitures spéciales d'apparence sportive — dont la Mustang fut le premier exemple éclatant.

Ce sont les jeunes acheteurs également qui ont fait le succès des vraies marques sportives, et qui ont incité les grands constructeurs à élargir leurs gammes en y incorporant des voitures d'apparence agressive, tout en les amenant à rechercher une image de marque jeune et dynamique.

La boucle est fermée: de même que Henry Ford, en 1901, choisissait de courir pour imposer son nom et ses voitures, voici que, soixante-dix ans plus tard, ceux qui sont devenus de «grands constructeurs» doivent recourir eux aussi à la compétition pour maintenir et développer leur position commerciale.

Et les «petits», au moment même où ils pouvaient se croire le plus menacés, trouvent dans l'aventure leur meilleure chance de survie.

Le risque d'une course perdue étant trop grand pour eux, et leurs propres services techniques ayant d'autres tâches devant eux que la préparation des courses, les grands constructeurs sont ainsi conduits à s'appuyer de plus en plus sur les petits, pour s'exprimer par écuries interposées. Au cours d'une seule et même année, quatre des firmes spécialisées les plus prestigieuses sont ainsi entrées plus ou moins directement dans l'orbite de grands constructeurs en 1969: Porsche avec Volkswagen, Ferrari avec Fiat, Maserati avec Citroën et Matra avec Chrysler. Depuis longtemps, Alpine agit pour le compte de Renault et Lotus, quoiqu'indépendant, s'exprime au profit de Ford. British Leyland serait prêt à «mobiliser» à nouveau Jaguar pour son plus grand profit. Et General Motors, qui ne s'intéresse pas «officiellement» à la course, n'en a pas moins fait appel à quelques spécialistes extérieurs pour lui apporter les succès sportifs qu'exploitent ensuite les réseaux commerciaux.

Ainsi la course, même si elle doit continuer à opposer seulement de petits et moyens constructeurs spécialisés, sera-t-elle demain, en fait, un affrontement entre les plus grands groupes industriels du monde. Le match entre Ferrari et Porsche, en juin prochain au Mans, sera pour les initiés la version sportive du grand combat qui oppose Volkswagen à Fiat sur d'autres terrains. Et quand Matra affrontera Alpine, le vrai match sera pour beaucoup celui de Chrysler contre Renault...

Les «petits», en retour, trouvent dans leur association avec les «grands» les moyens

de leur survie. Il y a d'abord l'aide financière directe, qui leur permet de faire face aux frais considérables de la compétition.

Mais l'union va plus loin. C'est leur accord avec des groupes importants, aux ramifications internationales, qui donne la possibilité aux constructeurs spécialisés de développer leurs ventes, donc leur production. Exception faite de deux pays européens (Angleterre et France), c'est le réseau Volkswagen qui commercialise partout les voitures produites par Porsche. Citroën a mis à la disposition de Maserati une partie de ses réseaux de distribution. Ce sont les agents Chrysler qui vont vendre désormais les Matra 530, en attendant un modèle nouveau qui sera équipé d'un moteur Chrysler. Et c'est encore le réseau Renault qui est responsable maintenant de la commercialisation des Alpine, ce qui va permettre à la petite firme de tripler rapidement sa production.

Enfin, les «grands» vont trouver dans les bureaux d'étude des spécialistes, des solutions et des techniques qu'ils sont incapables de développer eux-mêmes. C'est Ferrari qui a créé le moteur de la Dino-Fiat, tout comme Maserati a développé celui de la voiture Citroën de grand tourisme.

Le moteur Matra V 12 équipera peut-être un jour un modèle Chrysler de prestige, et c'est Porsche qui a créé la 914, modèle sportif offert en deux versions: Porsche et Volkswagen, mais toujours sous les deux noms confondus. Porsche, en l'occurrence, n'apporte pas seulement sa technique à son grand associé, mais son nom et son image. Il en va de même un peu partout ailleurs.

Cependant que disparaissent tour à tour les constructeurs de moyenne importance, fondus dans des groupes à l'échelle du continent, les «petits» subsistent ainsi grâce à l'aide des grands. Mais il s'agit en l'occurrence d'un échange de services véritables, et non d'associations à sens unique.

C'est la version moderne d'une fable déjà ancienne. N'est-ce pas Jean de La Fontaine qui, évoquant l'aventure du lion et du rat, affirmait déjà que «l'on a souvent besoin d'un plus petit que soi»?

E.S.

On a souvent besoin
d'un plus petit que soi...





RALLYE

vetture di serie o vetture speciali?



di Cesare Fiorio

Come ogni anno, dai risultati della prima gara dell'anno, Rallye di Montecarlo, è stato possibile ricavare utili indicazioni sull'andamento della stagione. È infatti da questo rallye che si possono ottenere il maggior numero di dati sulle vetture che verranno impiegate, nonché sulla adattabilità dei piloti vecchi e nuovi e sul funzionamento dei servizi di assistenza e organizzativi.

La Alpine-Renault aveva già mostrato, nel corso del '70, la

voglia di affermarsi al massimo livello, lanciandosi così in una decisa politica in favore delle corse in genere e dei rallyes in particolare, iniziata in un passato relativamente recente. Oggi l'Alpine-Renault, una berlinetta dalle proporzioni assai ridotte (carrozzeria in poliestere, 1600 cc. - 730 kg - 2,10 di passo - 1,13 di altezza - 160 CV), rappresenta forse la più specializzata delle vetture che concorrono in queste gare essendo stata progettata e co-



struita col fine specifico di essere impiegata in corsa; trovandosi così automaticamente in una posizione di vantaggio rispetto agli altri protagonisti, quali la Lancia e la stessa Porsche, che, fino ad oggi, hanno svolto l'attività rallystica con vetture derivate dalla produzione di serie di un modello largamente diffuso. In effetti, dopo Montecarlo, c'è da ritenere che l'affermazione al massimo livello negli anni settanta diventerà un «affare» fra le vetture che saranno imposte all'origine per la competizione, per poi portare il loro contributo tecnico e propagandistico nella successiva realizzazione del modello a fini commerciali: né, d'altro canto, il numero minimo per l'omologazione, fissato in 500 esemplari annui per la categoria Gran Turismo Speciale (Gruppo 4) è destinato a diventare un freno per quei costruttori

che, sposata l'idea di questo tipo di gare, si accingono a prendervi parte, dato che è ormai anche troppo nota l'importanza dei rallies. Inoltre un'altra remora è venuta a cadere circa la possibilità di impiegare in rallies «duri» vetturette da competizione, dato che le stesse Alpine-Renault hanno combattuto ad armi pari con le più celebrate vetture derivate dalla serie in più occasioni e nelle condizioni più sfavorevoli. Esistono ancora delle eccezioni a questa affermazione, ma queste si verificano al massimo due o tre volte nell'anno; e non fanno che confermare dunque la regola generale. Si allude alle gare tipo «East African Safari», per non parlare delle varie maratone tipo Londra-Sidney o Londra-Messico. Da questo però non si deve trarre la conclusione assoluta che le

vetture derivate dalla produzione di serie e adattate non abbiano ancora possibilità di vittoria; e i tempi fatti registrare nelle prove di velocità proprio del «Montecarlo» dalle Fulvia 1.6, che pur sono da anni sulla breccia, stanno ad indicare che in certe condizioni particolarmente difficoltose le vetture con maggiori particolari di serie sono tuttora temibili e in grado di impensierire se non di battere clamorosamente, come è successo in Inghilterra, le vetture più corse.

Montecarlo aveva invece suonato come un preoccupante campanello d'allarme per la Porsche; fiduciosa per aver dominato nella classica gara tre anni consecutivi, si era lanciata nell'avventura con un modello non ancora adeguatamente sperimentato e, forse, non opportunamente equipaggiato in fatto di pneumatici chiodati: fu infatti sui tratti innevati che le Porsche mostrarono la loro vulnerabilità, mentre dove trovarono l'asfalto riuscirono ad imporsi, anche se non agevolmente. Comunque, se dovessimo fare delle previsioni per il 1971, si dovrebbe prevedere una annata Alpine, per quanto riguarda il Campionato Marche, con Porsche e Lancia pericolosi e tenaci avversari. Ma non è affatto escluso che altri costruttori possano inserirsi in questo ormai noto confronto; alludiamo innanzitutto alla Ford, che, ormai messo a punto a dovere la sua Escort TC, dispone ora del motore a 16 valvole oltre a piloti di primissimo piano e di una efficientissima organizzazione cor-



Nel manifesto allegato una eccezionale immagine della Lancia Fulvia HF. (Centro/Robert/Photo Jung).

La Fulvia **in** con
Cinturato **PIRELLI**

CENTRO
STORICO
FIAT



CENTRO STORICO FIAT



CENTRO STO FULVIA

Lancia Fulvia HF:
1599 c.c., 154 HP (DIN),
oltre 220 Km/h





CENTRO
STORICO
FIAT



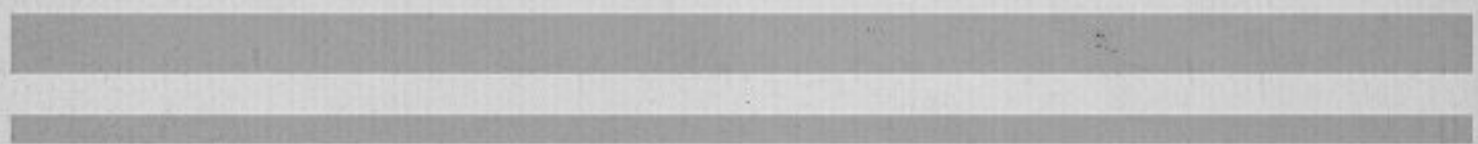


CENTRO
STORICO
FIAT





CENTRO
STORICO
FIAT





CENTRO
STORICO
FIAT





se. Non basta: la Ford si preannuncia come la Casa che dispone oggi del più avanzato modello costruito con l'evidente intento della utilizzazione nei rallies, la GT 70 (equipaggiabile con motori fino a 3000 cc) che si annuncia forse come la capostipite di quelle che abbiamo descritto in apertura come le protagoniste dei rallies degli anni 70.

Vi è inoltre la Fiat, che dopo essersi fatta, in sordina, una solida esperienza, si è riproposta alla attenzione di tutti. Eviden-

temente l'aver portato con relativa facilità un modello di produzione corrente al livello dimostrato al Montecarlo, lascia prevedere le più lusinghiere prospettive nel caso che le esperienze fatte venissero trasferite per far gareggiare un modello dalle caratteristiche più decisamente sportive.

Nella gara monegasca anche i giapponesi hanno dimostrato la loro forza e le loro grandi possibilità, lasciando intravedere che in un futuro assai prossimo, e in particolare nelle gare più dure, potranno proporsi come le vetture da battere. Al rallye d'apertura assenti da anni altre due Case, che pur giocano un ruolo importantis-

simo nel mondo dei rallies: Opel e Saab. La dimostrazione più lampante delle capacità di queste vetture si è avuta proprio al Rallye di Svezia, vinto dalla Saab di Stig Blomqvist-Hertz davanti alla BMW di Nystroem, alla Lancia di Källström ed alla Porsche di Waldegaard. Anche le Opel si sono comportate bene.

Infine i piloti. Sembra che, tranne che per qualche specializzato tipo di gare, la supremazia dei nordici stia per essere scalzata o quantomeno eguagliata nei livelli più alti. Il rallismo nordico ha fatto scuola: ma giunge il momento in cui gli allievi superano i maestri. C.F.



VIAGGIO BREVE A SIHRI LANKA ISOLA SPLENDEnte

Il nome di Ceylon,
tanto suggestivo per noi,
evocatore di immagini favolose ed esotiche,
è quasi ignorato dai suoi abitanti,
che continuano a chiamare la loro terra,
come nei tempi antichi:
Sihri Lanka, l'Isola Splendente.

Vicinissima all'India, sottoposta nei secoli passati a ripetute invasioni, da sempre a stretto contatto, quindi, con la civiltà indiana, Ceylon non ne conserva però tracce concrete, evidenti, negli edifici, nei templi, nelle città. Esistono anche qui, certo, antiche mura, affreschi, resti del passato, ma in generale l'impronta dell'uomo è quasi assente dal paesaggio; le costruzioni sono fragili, poco appariscenti, spesso trascurate. L'aspetto dominante di questa terra è invece la natura, prepotente, ricchissima, colorata: una natura che ha tutto il rigoglio del tropico senza diventare terribile, schiacciante, ostile come in certe regioni dell'America del sud.

Ceylon è un'isola-giardino, coperta dalle palme di cocco, dall'erba spessa, dalla bougainvillee e dai campi verdi del tè: dove le piantine ornamentali che noi siamo abituati ad allevare stentatamente in vaso sono alberi esuberanti dalle foglie vivaci, rosse, verdi, gialle; dove le orchidee crescono arrampicandosi sulle siepi come le campanule; dove l'ananas, il mango, la papaia sono frutti domestici che maturano nell'orto dietro casa. È un immenso giardino orlato di spiagge bianche, profonde, bagnato dall'oceano tiepido, dove quasi sorprende vedere il lavoro dell'uomo nei campi, nelle piantagioni, lungo la costa, tanto sembra che terra e mare debbano offrire spontaneamente tutto quanto è necessario alla vita.

Del resto la natura, e non l'opera dell'uomo, predomina in quelli che sono i monumenti più originali e affascinanti dell'isola: i giardini di corallo di Hikkaduwa, che affiorano dall'oceano quasi a pelo d'acqua; l'orto botanico di Kandy, dove



di Bianca Maria Fontana





sono raccolte le specie più rare di orchidee; i parchi nazionali dove vivono in libertà le tigri, gli elefanti, tutti gli animali che popolano le foreste dell'India.

Se la civiltà umana non ha lasciato tracce imponenti di sé nella architettura, se mancano i templi fastosi dell'India, le favolose città reali nascoste nella giungla, Ceylon offre in compenso un panorama folcloristico estremamente ricco nella gente, nei costumi, nei mercati, nelle danze, nelle processioni religiose, nell'artigianato. In quest'isola piccola, accessibile, piena, un tempo più di oggi, di tesori — le pietre preziose, il tè, le spezie — si sono incontrate e mescolate, durante secoli, razze e civiltà profondamente diverse e tutte ancora presenti e riconoscibili nei costumi locali. Se l'influenza indiana appare dominante nell'aspetto fisico della popolazione, nell'abbigliamento, nella lingua e nelle credenze religiose, certe danze sfrenate, ritmate da sonagli e tamburi, i gioielli e le armi d'argento decorati di denti di tigri che l'artigianato locale ancora produce, parlano di antiche popolazioni guerriere originarie dell'isola. Anche tratti somatici che a prima vista appaiono indiani o indo-europei tradiscono, a un esame più attento, mescolanze con le popolazioni dell'Indonesia; così come indonesiana e non più orientale è in generale la vita che si svolge sul mare: le tecniche usate nella pesca, i canti ritmati, le imbarcazioni usate per gettare le reti, i caratteristici catamarani di legno e fibre intrecciate, tanto simili alle piroghe col bilanciante delle popolazioni delle isole oceaniche.

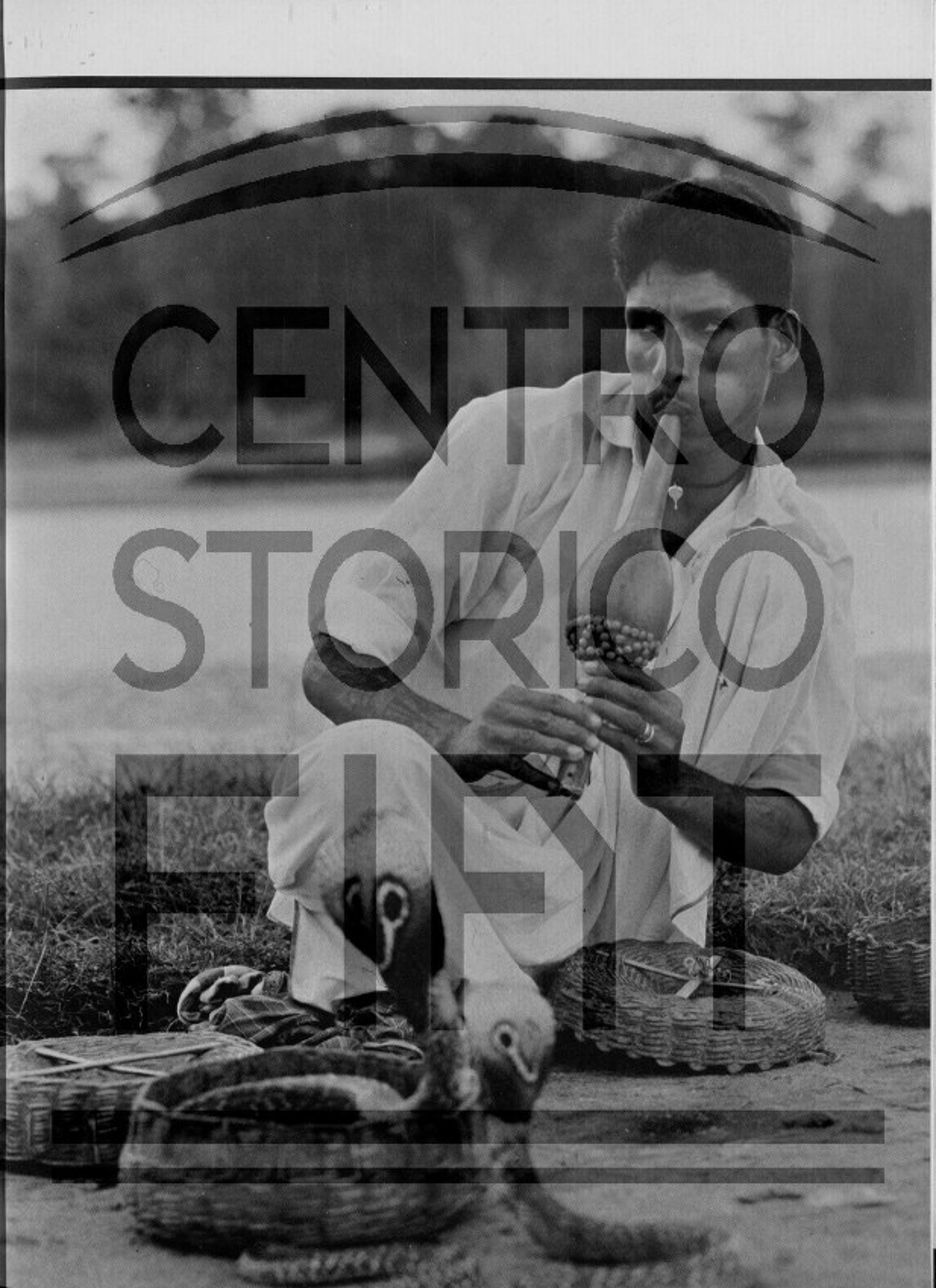
Le successive invasioni dei popoli occidentali hanno poi lasciato le loro tracce: i portoghesi che hanno costituito a Ceylon numerose chiese cattoliche e una fiorente comunità di commercianti, gli olandesi costruttori di porti e fortezze e per finire gli inglesi che, se non sono più i padroni dell'isola, costituiscono ancora un modello per la parte più occidentalizzata della classe dirigente locale.

Tutte queste tendenze e tradizioni, tanto diverse tra loro, convivono e si manifestano in modo evidente nelle cerimonie religiose, nelle pratiche di culto e in particolare nelle processioni: la divinità onorata, la cui effigie è portata in corteo dai monaci e esposta alla devozione dei fedeli, è il Buddha, perché buddista è la maggioranza della popolazione, ma dietro ad essa, in una turba carnevalesca rumorosa e colorata, sono anche i ragazzini mascherati da angeli e da demoni, secondo un'iconografia tutta cattolica; i giovani con le maschere di legno dipinte, decorate da serpenti cobra, e armati di fruste e di spade che danzano al ritmo dei tamburi, secondo antichi riti locali; e infine, coperto di gualdrappe colorate, fatto segno di devozione e rispetto più di ogni altra divinità, l'animale sacro di Ceylon, l'elefante simbolo della potenza e della ricchezza dell'isola.

Qui l'elefante è veramente di casa: lo si incontra lungo le strade mentre

VIAGGIO BREVE A SINRI LANKA ISOLA SPLENDEnte



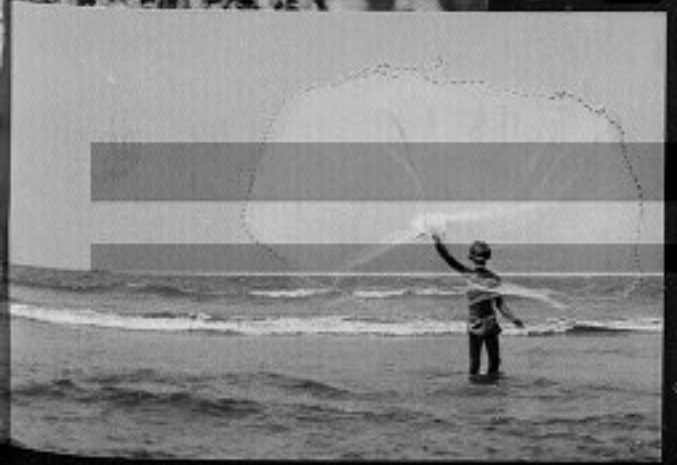


CENTRO STORICO FEST





**VIAGGIO BREVE
A SRI LANKA
ISOLA SPLENDEnte**



trasporta tronchi o fasci di fibre di cocco, viene mostrato ai turisti mentre si crogiola e si inaffia con soddisfazione nell'acqua dei fiumi; viene riprodotto in legno, in avorio nei gioielli, nei cottoni stampati a mano — dei variopinti batik — dagli artigiani locali.

Rimane comunque nel paesaggio dell'isola una netta separazione, una profonda differenza tra la vita che si svolge all'interno, nelle cittadine, nei villaggi, lungo le strade, e la vita che ha luogo sul mare. Da un lato il via vai incessante, l'attività continua e disordinata delle città dell'Oriente; ogni capanna di legno ogni angolo della strada è mercato, bottega; tutti vendono qualcosa e tutti comprano continuamente, le strade sono invase da una folla variopinta, gli uomini vestiti di bianco, le donne con «sahri» e ombrellino colorato, i monaci buddisti nelle tuniche sgargianti giallo zafferano. A ogni ora del giorno, anche quando il caldo è appena tollerabile, continua dovunque la vendita della frutta, delle spezie, dei semi, delle stoffe, dei biscotti di zenzero, delle noci di cocco, l'andirivieni della gente, degli autobus stracarichi, dei carretti tirati dai buoi. Sul mare, lungo le spiagge vuote, l'attività si placa, gli spazi si allargano. Il lavoro dei pescatori che tirano le reti è lento, tenace, silenzioso nella spiaggia semideserta; i catamarani — non ci sono barche a motore — solcano l'acqua senza rumore; il suono dominante è quello dell'oceano. Anche quando nei giorni di festa la folla colorata invade le spiagge è una folla diversa, quasi la rivelazione di un altro risvolto dell'anima orientale, contemplativa e silenziosa. I crocchi di persone rimangono per ore accovacciati sulla sabbia a guardare il mare; osservano a lungo, con curiosità; i turisti che fanno il bagno o prendono il sole, che parlano e ridono ad alta voce; e ogni tanto commentano piano, tra di loro scuotendo il capo — gesto che qui è segno di affermazione e non di negazione come per noi — e sorridono con la superiorità di una profonda e misteriosa saggezza.

La civiltà di Ceylon è una civiltà antica, indissolubilmente legata alla natura, spesso impenetrabile; in questi ultimi anni, cioè da quando l'isola ha raggiunto l'indipendenza, si stanno facendo grossi sforzi per migliorare ed aggiornare le strutture sociali ed economiche; ma ogni rinnovamento viene fatto con cautela e con grande rispetto delle tradizioni: in particolare respingendo la tentazione di adeguarsi affrettatamente al modo di vita occidentale.

Per le strade circolano, perfettamente conservate, automobili degli anni trenta; la televisione non esiste; se chiedete spiegazioni vi rispondono con orgoglio che non la vogliono: perché uccide, dicono, l'arte antica e piacevole della conservazione. **B.M.F.**

Per paura dell'ingegnere

di Luigi Gianoli



La più antica definizione di musica, valida per quanto possano esserlo le definizioni, è la seguente: *arte e scienza di organizzare i suoni*, cui oggi si aggiunge: *senza limite alcuno*.

Ora si sa che il suono è il più nobile dei rumori, cioè un rumore con una sua costante controllabile di vibrazioni. Ma oggi si vuole di più, si pretende di dare un titolo di nobiltà anche al rumore, mentre una parte dei musicisti e dei musicologi sta lavo-

rando negli studi di fonologia nel tentativo, già in parte riuscito, di appropriarsi di quel mondo ameboide del suono che fuoriesce da certe combinazioni elettroniche, un mondo scrosciante che va dal rumore dello sciacquone a quello del tintinnio di cannule.

Si parla di «intelligenza» del suono e cioè della capacità dell'orecchio e dello spirito umani di captare catalogare e dare significato artistico a qualsiasi fonte sonora. Il compositore di musica elettronica è proprio quello maggiormente impegnato alla ricerca della citata «intelligenza» insita nel suono. Egli è un *primitivo* della sua arte, nata da un ventennio, e procede cautamente e spavalamente alla ricerca di nuove vie e di nuovi mezzi di espressione musicale.

L'elettronica è stata per certuni un dono celeste arrivato in tempo per riscattare i musicisti da un complesso di inferiorità nei confronti degli ingegneri, dei fisici, dei matematici, i veri padroni del nostro tempo. I musicisti, come del resto i pittori e persino gli stessi scultori, si erano sentiti frustrati, esclusi dalla vita sociale del nostro tempo in quanto addetti ad un lavoro molto umiliante, meramente edonistico: cercare di dare un senso d'arte a vecchie aggregazioni di suoni a loro avviso già consuete dall'uso di millenni. Si sentivano perciò esclusi dalla parte più socialmente attiva della nostra società, commettendo così un grosso errore prospettico ma ambigualmente giustificato da Brecht e da Marcuse, i due menatoroni del nostro tempo.

La nuova musica di cui la musica elettronica è soltanto una parte, insieme con la musica per esecutori umani, accoglie qualsiasi suono, prodotto con qualsiasi mezzo, quale materiale greggio elaborabile più o meno artisticamente.

Spesso il nuovo compositore proclama di sostituire alla beltà tradizionale la beltà dell'ordine matematico, che in sostanza non è beltà, ma rigore di logica addirittura aprioristica, il risultato già implicitamente contenuto nella enunciazione dei termini. Ma questo legame della matematica e della musica è un fatto ricorrente.

La musica nacque proprio come matematica allorché l'ingegno greco la definì e ne stabilì l'ordinamento sin dal tempo di Pitagora, il primo a scoprire le frequenze delle vibrazioni at-



Giovanni Pierluigi da Palestrina
da un ritratto a olio di anonimo
(Chiesa Nuova, Roma)

traverso calcoli matematici e speculazioni filosofiche così da arrivare alla determinazione che il «do» centrale veniva creato da 420 vibrazioni nello spazio di tempo di un secondo circa.

Matematica e musica continuarono la loro strada insieme nei ginnasi greci e latini e anche nel medioevo grandi riformatori della musica si trovarono di fronte a fenomeni matematici soprattutto quando la melodia si sdoppiò in discanto e si quadruplicò in polifonia.

I movimenti di «terze» e di «seste», gli accordi perfetti e imperfetti fecero sorgere tutta una speculazione nuova che raggiunse un vertice, dopo l'ordinamento dell'«Ars Nova» di Guido d'Arezzo, con la polifonia dei fiamminghi, opere fatte a tavolino e poi ricostruite dalle voci. E dalla polifonia complessa e aspra di un Machaud, di un Perrotin, si arrivò, attraverso i fiamminghi, alla grande polifonia cinquecentesca, già sciolta ed espressiva, seppure dotta, mentre a livello popolare continuava una musica più semplice formata da una melodia cantata, derivata dalla canzone del periodo gotico, melodia messa sopra schemi armonici che darà luogo poi alle geniali intuizioni del Monteverdi, creatore o meglio perfezionatore del melodramma.

Ma frattanto Pier Luigi da Palestrina, Guido da Venosa avevano estratto la polifonia fiamminga dal gelo della matematica portandola ad una forza espressiva straordinaria e immergendola nel calore della sensibilità latina. Ne nacquero capolavori superbi di alto vigore musicale e di profondo contenuto umano fondate su una



Horum capitula in multis
 abione psonarum in
 tuncemur & tam diu
 quater ms. quater m
 eiusdem con ditionis
 sue cedunt. donec uel
 ascendendo uel descenden
 do deficiam. Ita

Utenim haec descripti
 ungula ostendit. huc

Dominum qui fecit nos. Stenite a
 in nocturno.
 coram. ps. Venite. Antiphona.

Exultate. Suonate. psalmus dñi.
 Exultate deo ad
 intonatio. iubilate
 deo iacob. Si
 nite psalmum
 date tympanum
 psalterium iocundis
 cum cithara. **B**enemate in comena
 tibus. in insigni die sollemnitate nre.
 Quia preceptum in ysaac est in iudiciu

Re David all'organo:
 miniatura dal «Psalterium
 secundum consuetudinem
 Patrum praedicatorum» (XV sec.)
 (Biblioteca Braindense, Milano).

Notazione gregoriana in tetragramma:
 pagina di un antifonario
 di scuola bolognese (XIV sec.)
 (Arcivescovado, Ravenna).

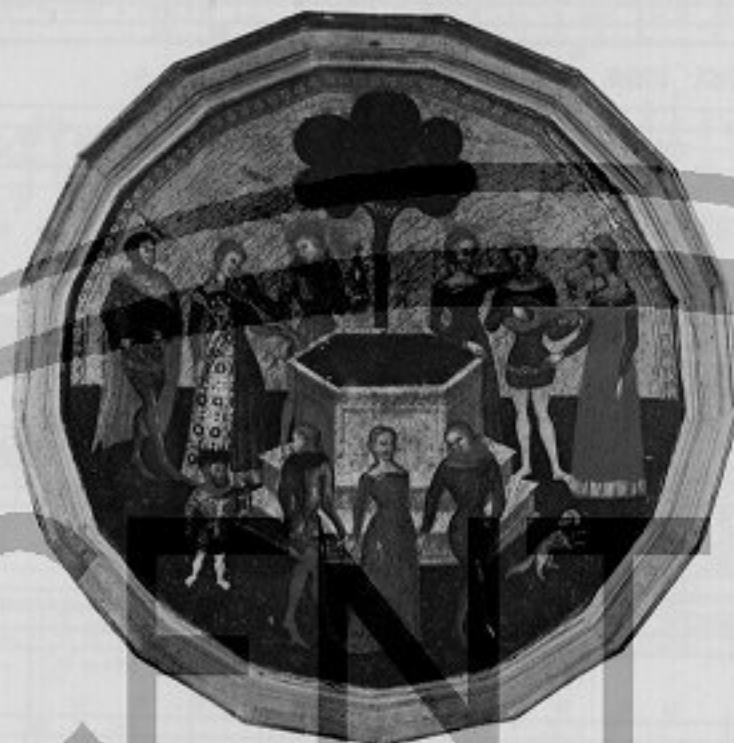
Sistema modale medievale
 nella notazione daziana
 dalla «Musica enchiridion»
 attribuita a Ubaldo di St. Amand (X sec.).



terra chor dum graui;
 huc proximum terra
 chor dum finalium.
 Iost quos. terra chor du
 superiorum. Deinde:
 recollectum. ultimi
 remanent duo.
 Quorum descriptio.
 mista est



h' fo. 17. p. 1. s. 1.
 7. fo. 1. mod. 1. crux. 1.



Corte d'amore
(suonatori di lira da braccio e liuto):
Scuola fiorentina del XV sec. Musée, Douai.

tecnica prodigiosa e tuttavia sempre apparentata alla matematica.

Vista la musica da questa angolazione scientifica, non ci si deve meravigliare se i più illustri esponenti contemporanei della nuova musica, come il francese Boulez, Senakis, il tedesco Stockhausen e Babbitt si vantano di essere tutti esperti di matematica.

A questo punto è doveroso ricordare come il radicale rinnovamento del pensiero musicale, fronteggiato dal compositore contemporaneo, ebbe origini, secondo una teoria corrente, dal cromatismo di «Tristano e Isotta» di Wagner e da certo esatonalismo de «L'après midi d'un faune» di Debussy, e che, d'altro canto, i tentativi di ampliamento del materiale sonoro erano già cominciati intorno al 1910 con l'intonarumori del futurista italiano Luigi Russolo per proseguire poco dopo col dinamofono, primitivo progenitore degli odierni sintetizzatori, che fu altamente lodato da Ferruccio Busoni, e negli anni '20 e '30 con strumenti elettrici oggi dimenticati

come il «trautonium», il «dinaphon» e il «theremin».

A questi strumenti, come è noto, non arrise un successo durevole. Le cause principali del loro rapido declino vanno ricercate nella scarsità dei suoni disponibili e nel fatto che una cosa è riuscire a produrre suoni strani con uno strumento elettronico, altra cosa è essere in grado di fissare perennemente quei suoni stessi su un nastro e, oltre a ciò, sfornarli e modellarli a volontà in modo da creare un nuovo tipo di musica.

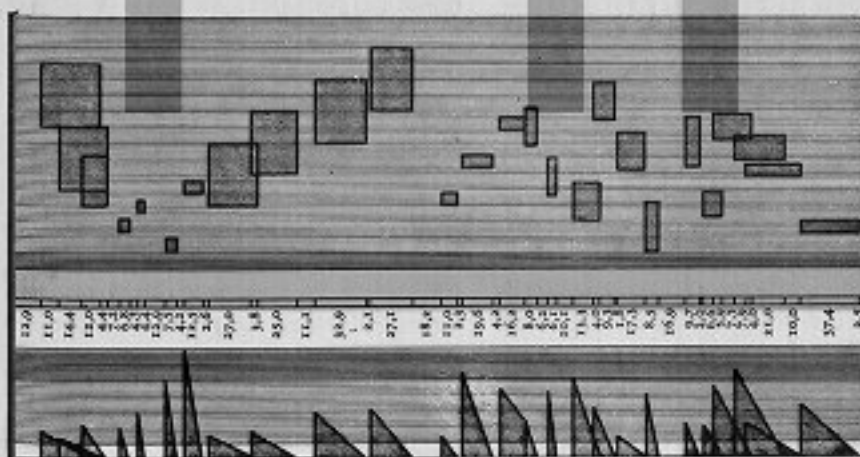
Oggi, viceversa, dopo gli esperimenti e le conquiste di Edgard Varèse, dopo l'invenzione del registratore a nastro, dopo la «music concrète» di Sheffer, dopo il lavoro compiuto negli studi della radio della Germania Occidentale a Colonia e della Radio Italiana a Torino, dopo l'invenzione e la costruzione americana dei primi sintetizzatori di suoni, l'era della musica elettronica sarebbe secondo alcuni duramente e irreversibilmente avviata. Lo avrebbe riconosciuto lo

stesso Strawinski, il quale ha sottolineato come questa sia una legittima conquista tanto da essere penetrata nei più moderni Conservatori musicali dove il giovane musicista può prendere un diploma di *tecnologia elettronica*, può sedersi dinanzi a un sintetizzatore di suoni con la stessa naturalezza con cui, ai suoi tempi, un concertista si sarebbe seduto dinanzi a un pianoforte o un compositore si sarebbe messo a studiare armonia o contrappunto.

Che la musica elettronica sia già abbastanza avviata è inoltre testimoniato dall'accoglienza di cui gode tra i giovani (ma non sarà invece snobismo, il più esteso e dannoso dei peccati d'oggi?).

Alcuni ovviamente si domanderanno se quel caos più o meno controllato, quei sibili prolungati, quelle improvvise eruzioni di stridori più o meno acuti e via dicendo, cioè quella tregenda auditiva abbiano un avvenire. A questa domanda si può rispondere soltanto che siamo entrati in un'era musicale nuova e che essa segni una fase passeggera, o la fine di quella che conosciamo quale musica seria, non può, in questo momento, essere fondatamente prevista.

«Schönberg è morto» fu l'epigrafe dettata da Pierre Boulez, caposcuola dell'avanguardia musicale qualche anno or sono. Ed è vero: il grande rivoluzionario, quello che spezzò i vincoli armonici della musica tradizionale inventando un sistema complicato e matematico per dare una nuova polarizzazione al discorso musicale (venendo a mancare l'attrazione dei valori armonici) attraverso le «serie» di dodici note — una formulazione del tutto capziosa e al di fuori



Studio di scala cromatica.



Pagina delle messe di Giovanni Pierluigi da Palestrina nel manoscritto cartaceo datato 1587. (Bibl. Conservatorio G. Verdi, Milano).

Poème électronique di Le Corbusier all'esposizione universale di Bruxelles del 1958.

L'auditorio ideale per la musica elettronica, quale lo prospettò C. N. Ledoux già nel 1770, sarebbe una sfera.



qualsiasi vincolo di strumento o di esecutore potendo l'autore plasmare da sé il suono a proprio piacimento (purché non cada la corrente elettrica). Non esiste più scala diatonica o cromatica, non più timbro. È la assoluta dissoluzione della tonalità, iniziata da Schönberg, ma è anche atto di rivolta contro la stessa dodecafonia in cui prevaleva ancora il principio costruttivistico nel modo più rigido, quasi bachiano, in un certo senso, con i dodici suoni tutti allineati ad evitare ricadute tonali.

La grande o presunta libertà della musica elettronica è in definitiva condizionata unicamente dalle possibilità fisiche di ricezione dell'orecchio umano. Si vuol parlare di ritorno alla natura, allo stato originario del suono, una tendenza che va di pari passo alle istanze infantilistiche dei contestatori

di una realtà acustica vera e propria, tanto che nell'esecuzione di queste difficilissime partiture dodecafoniche il nostro orecchio tende sempre alla ricerca di un punto d'appoggio, di riferimento intorno al quale far circolare e quindi legare e dare un senso ai suoni —, è rientrato nei canoni classici come uno degli ultimi romantici assimilato alla musica classica nel grande solco della tradizione occidentale. Il vero salto, e profondo, la rottura anzi, è tra lui e la nuova musica elettronica, concreta, puntualistica, aleatoria, spaziale, rottura verificatasi con l'abbandono della scala diatonica e cromatica, che sono state il fondamento comune linguistico della nostra musica.

La musica d'avanguardia ci sembra nascere piuttosto che da una esigenza acustica, da un reale senso di impotenza creativa propriamente musicale sostituito da un impulso critico globale, filosofico, estetico. Nasce, invece che da ragioni di ordine strettamente musicale, da una sorta di scienza riflessa più che da impulsi intuitivi. E questo nutrirsi di pensiero più che di abbandono lirico è ormai un luogo comune per tutta l'arte contempo-

anea, così che l'opera di questi musicisti finisce per slittare su un terreno di polemica estetica. Ma altro è l'«Arte della fuga» di Bach, nata per una precisa ed esplicita esigenza teorica e didattica (ma anche da un grande senso di nostalgia e di amarezza per un mondo musicale rifiutato dai suoi contemporanei decisi a volgere le spalle al grande contrappunto per abbracciare le frivolezze dello stile galante e monodico), altro sono le speculazioni politico-estetiche (o antiestetiche) di questi avanguardisti, dal loro bisogno di essere sacerdoti, esecutori senza intermediari, altro che la macchina, delle proprie idee musicali, dal bisogno di essere liberi da





Le qualità «alpine» della Fulvia Coupé hanno offerto il tema per questa bella vetrina allestita dalla Concessionaria SVAT di Torino.



Questa fotografia è stata inviata dal Signor Grol di Emmen (Olanda) ed è stata scattata durante una sfilata di moda. Nella foto appare la gentile Signora Grol, indossatrice, e la Fulvia Coupé che appartiene al signor Grol affezionato collezionista di vetture Lancia e tessera 7040 del Club Hi-Fi.



S. M. Re Baldovino del Belgio ha sempre manifestato la sua simpatia e il suo apprezzamento per le vetture Lancia. Questa immagine è stata scattata durante il salone dell'automobile di Bruxelles che quest'anno ha festeggiato il suo cinquantesimo anniversario.

NEGLI ANNI SETTANTA L'«ETA' D'ORO» DELLA NAUTICA ITALIANA



Si dice: «Sarà un decennio a tamburo!». Potrebbe essere vero. Infatti industrie nautiche, competizioni sportive, hobbies del tempo libero battono il ritmo, calamitando l'interesse e l'attenzione di un pubblico sempre più vario.

Si parla anche di «boom». Gli operatori commerciali addirittura se ne fanno un vanto, ma gli specialisti della cabala e delle statistiche toccano ferro. C'è un perché: si parlò già di «boom» nel 1964 ed invece fu un botto della peggior specie con tanti cantieri che, colpa dell'improvvisazione, volarono a quarantotto tra un mare di cambiali e di

protesti. Ora, prendendolo a prestito dai politici, si preferisce adottare il termine «escalation». Il che rispetta proporzioni e dinamica degli avvenimenti, poiché l'ascesa tecnica e quantitativa del settore ha sempre avuto un incremento costante. In tanti si chiedono: «Quo vadis nautica?». Lo slogan «una barca a tutti gli italiani» è forse prematuro, tuttavia il diportismo si muove ormai in una sua circonferenza ben definita. Le novità incalzano; i «designers» fanno scalpore; gli arredatori restano alla moda persino con formule hippie o yè-yè; i carrozzieri trasformano l'idrodinamica in un tasto

di Enzo Catania



da strimpellare a piacimento della fantasia; i motoristi aguzzano l'ingegno ed esaltano la velocità, pur rispettando i limiti di sicurezza. Si viaggia verso la perfezione. A volte si rasenta l'irreale. Ne volete una prova? Per circa 100 miglia, ho «gironzolato» sul Mediterraneo a bordo del «G. P. 40». Ero salito in cabina con questa referenza: «Bisogna che ci navighi. È un mostro!». E avevano ragione. La tecnica ha sconfinato davvero nella fantascienza. Infatti i Rodriguez, originari dalla Spagna e trapiantati da oltre mezzo secolo sullo Stretto di Messina, hanno inventato una nuova «tesi» di vita sul mare: allo scafo hanno dato le ali, fornendolo anche di un cervello. È nato così un'originale imbarcazione ibrida, chiamata «Alyacht». Plana in 32 secondi; decolla a 18 nodi e si solleva in progressione, stagliando la sua sagoma sul mare, alla velocità di 22 nodi. Questa la sua carta d'identità: lunghezza, metri 25,40; larghezza, metri 6,10; immersione da fermo, comprese le ali, metri 2,95. Nei serbatoi è possibile immagazzinare 8000 litri di nafta, per un'autonomia superiore alle 800 miglia. La propulsione è imperniata su due motori Diesel Mercedes della potenza di 1350 HP ciascuno. Sul cruscotto di pilotaggio è sistemato un computer. Si tratta di un congegno elettronico che capta l'ondosità del mare, ne elabora il movimento, mo-

dificando immediatamente la posizione delle ali rispetto all'impatto. Le varie fasi della navigazione si succedono dunque in assetto continuo, esenti da rollio e da beccheggio. Non solo: la resistenza passiva delle onde è quasi inavvertibile, poiché gli stabilizzatori entrano in azione in nettissimo anticipo rispetto all'impatto.

Per il soggiorno diurno possono prender posto nell'interno anche 50 persone più l'equipaggio. Per il soggiorno notturno sono invece disponibili 3 cabine doppie e 2 cabine singole dotate di servizio. L'arredamento è stato studiato dall'architetto torinese Paolo Calvi e realizzato dal Centro Sormani di Arosio.

Il «G. P. 40» costa circa mezzo miliardo e attualmente rappresenta una specie di «non plus ultra» del diportismo mondiale. Cosa succederà in futuro se le ali ed il computer che elabora le onde potranno essere applicati su imbarcazioni con caratteristiche dimensionali notevolmente inferiori? Semplice: la scala di Beaufort e la forza del mare diventeranno una favola. Si viaggerà insomma anche nelle avverse condizioni atmosferiche. E se il natante si rovesciasse? Dice Duccio Rodriguez, ingegnere e «gran fanatico» (affermano i suoi più diretti collaboratori) dell'«Alyacht»: «Non si ribalterà mai. È come quel giocattolo cinese che resta sempre in piedi. E c'è



**NEGLI ANNI SETTANTA
L'“ETA D'ORO”
DELLA NAUTICA ITALIANA**

un perché: il maggior peso è imperniato sulle ali che stanno sotto».

Ovviamente gli appassionati dei motoryachts tradizionali storcono il naso e mal si piegano all'innovazione. In casa Baglietto, Benetti, Picchiotti, Porta a Mare, Posillipo e Versilcraft, cioè in quelle roccaforti del diportismo dove nasce la maggior parte dei panfili all'italiana, si ragiona con un metro molto ampio anche perché il loro mercato non ha registrato alcuna flessione (a parte forse il caso di Picchiotti, di cui si sono interessati i grandi quotidiani d'informazione e la cui «crisi momentanea» non è stata comunque causata da ragioni tecniche). Inoltre da pochi esemplari per modello, s'è addirittura passati alla costruzione in serie, riducendo costi e spese generali e trasformando gli artigiani di un tempo in autentici industriali, i quali vanno avanti guardando con un occhio la scala di montaggio e con l'altro la calcolatrice e le cifre.

Dunque se problema c'è, questo non è commerciale. Semmai è esclusivamente d'ordine costruttivo: plastica, legno o acciaio? Dice Memo Picchiotti: «Un panfilo di lusso in fiberglass non so proprio vederlo. Il mogano ci vuole!». Aggiunge Giampiero Baglietto: «L'industria nautica tradizionale operante nelle barche maggiori è famosa per il legno. Perché cambiare proprio ora che abbiamo

conquistato tutti i mercati del mondo?». Conclude Lorenzo Benetti: «Rispetto il legno, ma penso che l'acciaio non abbia nulla da invidiare!». Legno e acciaio: denominatori comuni nei discorsi e nei progetti dei «big» di quel settore che viene catalogato come «diportismo gigante». La plastica è quasi al bando; la usano solo in pochi. Sull'altra faccia della medaglia c'è un fenomeno opposto: vetroresina e fiberglass rinforzato «impazzano» in quasi tutta la produzione straniera e nelle branche medie o popolari. Perché? Carlo Riva, costruttore dei famosi runabouts classici «Junior», «Ariston», «Olympic», «Aquarama», «Super Aquarama», è forse uno dei pochi che, pur restando ancorato al mogano di lusso nel campo dei motoscafi entroporto, ha preferito la plastica nel settore dei cabinati e dei semicabinati.

Spiega: «Il legno dà più sfarzo, fa più scena e consente più ghirigori. Diventa spesso poesia applicata all'aerodinamicità della carrozzeria. Il fiberglass invece è meno espressivo, meno estetico, però è anche più pratico ed economico. Perciò mentre con il cuore resto ancorato al mogano, con il cervello penso alla plastica, verso cui tende il futuro della nautica mondiale».

Per i costruttori di motori il dilemma non ha importanza. Infatti plastica o legno, acciaio o allu-

minio (i modelli in circolazione sono già una diecina), moltissime barche sono realizzate in doppia versione: benzina e Diesel. In pratica si lascia all'acquirente il problema della scelta, in base all'impiego cui egli destinerà il proprio scafo. Inutile aggiungere che la propulsione è entro-bordo sui grandi motoryachts, mentre abbonda sempre più il tipo entrofuoribordo con piede poppiero sui daycruisers e sui piccoli cabinati.

Circa le carene, la più diffusa è senza dubbio quella Hunt a «V» profondo, adatta alla navigazione d'altomare e spesso caratterizzata da alcuni pattini longitudinali. Sono numerosi però anche i panfili con carena tonda o a «V» leggermente pronunciata. Infine molti stilisti italiani (tra i più noti citiamo Renato Levi e Franco Harrauer), disegnano «opere vive personalizzate», abbandonando persino certi schemi tecnici tradizionali, non solo nella realizzazione della parte immersa, ma anche nella costruzione della sagoma esterna. Nascono così fiancate altissime e slanciate; prue originalissime; poppe mozzate; pozzetti molto ampi, in cui lo spazio è distribuito in maniera razionale; cruscotti con doppi comandi e doppio posto di guida, specie a bordo di speciali natanti chiamati «fisherman» e destinati alla pesca d'altura; tientibene e parabrezza panoramici; volanti elegantissimi, talvolta di foggia automobilistica.

Gli arredatori fanno il resto: soggiorni da autentiche

«ville galleggianti»: confortevoli camere per le persone alloggiate a bordo; grandi ripostigli; moquette per terra; tendine in concomitanza con gli oblò; soffici materassini per la tintarella; cucine complete di frigo, di lavelli vari e ripiani ribaltabili.

Molti designers già in fase di progettazione denudano la barca delle sue prerogative velocistiche e la interpretano in funzione strettamente familiare: nasce così l'«houseboat», la cui linea apparentemente stona con il gusto nautico moderno, ma ha il vantaggio di consentire uno sfruttamento quasi uguale e costante di spazio da poppa a prua.

Vari modelli, attualmente presenti sul mercato italiano, sono d'importazione straniera: alcune sono costruite dalla Botved Boats; altre dalla Glastrom e dalla Chris Craft.

E la vela? Su scala nazionale, c'è aria di risveglio. Danilo Cattadori, titolare dell'Alpa (il più grande cantiere italiano specializzato e tra i più importanti del mondo), dice: «La richiesta è in continuo rialzo. Merito delle scuole veliche che danno a parecchi principianti il battesimo dell'acqua e merito anche dell'industria che hanno saputo creare barche sicure, stabili e dotate di ogni comfort ricettivo».

Secondo una recente statistica, gli acquirenti di modelli a vela, sono così suddivisi: 64% hanno imbarcazioni il cui costo arriva ai 2 milioni; 23%, dai 2 agli 8 milioni; 13%, dagli 8 milioni in poi. Di questi, quanti si danno anche all'agonismo?



Appena il 2%, conclude l'inchiesta. E c'è una ragione: la vela è tanto affascinante, quanto difficile ed impegnativa. E poi l'Italia è arrivata in ritardo rispetto ad altre nazioni come l'Olanda, la Norvegia, la Svezia, la Finlandia e gli Stati Uniti. Un giornale scandinavo ha scritto recentemente che i giovani di tutto l'arco mediterraneo preferiscono «quei bolidi motorizzati che corrono sulle onde, impattano con uno "sciaff" rabbioso, spesso s'impennano, fanno le bizzie e ricadono pesantemente sull'acqua, sollevando cavalloni e infrangendo una serie di onde. È vero. Ad esempio il campionato del mondo d'altomare (offshore) recluta proprio in Italia i suoi principali protagonisti: da Balestrieri, a Cosentino, a Bonelli, a Chiantante, a Gagliotta, a Russo, a Mangini. Gente che ama il brivido, s'ubbricia di rischio, compatisce chi soffre il mal di mare, ha i polmoni a mantice. Spesso viaggiano a velocità che supera i 120 chilometri orari mentre l'aria da respirare arriva a turbine, frammista a vapore acqueo.

Tra i bolidi più noti ricordiamo lo «Yellow Tornado», il «The Cigarette» (2 motori Mercruiser da 480 HP ciascuno), il «Miss Enfield», il «Double Advanger» e il «Red Tornado».

Molti scafi non servono solo al diporto o a corserci sopra, ma anche al traino, consentendo lo sci nautico. Sino ad alcuni anni fa venivano utilizzati runabouts entro-bordo; ora si ricorre indifferentemente alle barche fuoribordo (purché la potenza minima

non sia inferiore ai 18 HP) o addirittura ai canotti pneumatici. Può così capitare che gli occupanti di un grosso motoryacht si fermino in altomare, calino in acqua l'imbarcazione «tender» sistemata a poppa e facciano dello sci nautico a molte miglia dalla costa. Ovviamente l'idrosci agonistico è tutt'altra cosa: spesso sono indispensabili scafi sospinti da due motori fuoribordo in coppia o da un motore entro-bordo-entrofuoribordo di media-alta potenza. Nelle gare ufficiali di slalom, salto e figure, è difficile che si scenda sotto i 185 HP, mentre nelle competizioni di fondo si ricorre anche a mezzi dotati di propulsori per complessivi 800 HP.

Sul piano promozionale, nautica e competizioni agonistiche vanno d'accordo. Esse hanno anche un nemico comune: la mancanza di porticcioli turistici, la quale significa anche penuria d'assistenza e di rimessaggio. In effetti, all'ascesa tecnica e quantitativa della nautica industriale, non ha fatto riscontro un analogo incremento infrastrutturale. Ciò ormai non è un mistero per nessuno. Per i prossimi anni però sembra essersi aperto uno spiraglio: l'iniziativa privata (da sola o in collaborazione con enti pubblici) potrà autorevolmente inserirsi nella costruzione dei porticcioli turistici. Lo hanno assicurato le competenti autorità di governo. Se le promesse verranno mantenute forse l'escalation si trasformerà davvero in «boom» con buona pace della cabala e di coloro che amano le statistiche. E.C.

NEGLI ANNI SETTANTA L'«ETA D'ORO» DELLA NAUTICA ITALIANA



I CINQUANT'ANNI

di Gianpaolo Cattaneo

21/22 giugno 1969, a Biella il primo raduno dei Lancia Clubs; dal 30 agosto al 3 settembre di quest'anno, a Torino il secondo raduno dei Lancia Clubs. È l'anticipazione di un altro incontro tra appassionati, collezionisti e affezionati delle vecchie e delle nuove Lancia. Fra persone che rappresentano una particolare utenza della produzione Lancia, ma che proprio per la loro particolarità e avendo guidato decine di modelli diversi sono anche per il riconoscimento concreto di quell'individualità che ha sempre contraddistinto la Lancia annoverandola, fin dalla sua comparsa nel lontano 1906, tra le vetture più caratteristiche.

Le Lancia sono sempre state all'avanguardia; la prima, la famosa T 51 battezzata più tardi Alfa, di cui furono prodotti dal 1907 108 esemplari, era una vettura con telaio interamente metallico, trasmissione cardanica, cambio a 4 marce e una potenza di 11 HP/litro. In un'epoca in cui le macchine da record, come la Blitzen Benz del 1909, sviluppavano 200 HP con oltre 21 litri di cilindrata.

Le successive Lancia continuano la strada trionfale della prima: la T 53 (1908) successivamente battezzata Dialfa, una vettura di lusso a 6 cilindri prodotta in 23 esemplari; le T 54 Beta (1909) prodotta in 150 esemplari; la T 55 Gamma (1910) prodotta in 258 esemplari; la T 56 Delta (1911) prodotta in 303 esemplari; la T 58 Epsilon (1912) prodotta in 351 esemplari; la T 60 Eta (1913) prodotta in 491 esemplari fino alla T 61 Theta (1913) prodotta in 490 esemplari nel 1914 e in 352 nel 1915, in 415 nel 1916, in 377 nel 1917, e in 62 esemplari nel 1918.

Da questi dati abbiamo la visione di un'industria in crescente sviluppo in termini di produttività, ma soprattutto abbiamo la misura di una ricerca sistematica, incessante, se vogliamo testarda, verso un orizzonte che non è ancora chiaro, ma che indubbiamente tende non solo a realizzare il meglio, ma anche a realizzare qualche cosa di veramente nuovo. E in questi pochi anni i freni dinamometrici della sala prova motori della Lancia fanno registrare potenze specifiche sempre più elevate; con la Theta siamo infatti a 14 HP/litro.

La frenesia della 1ª guerra mondiale investe anche la Lancia; con il motore della Theta si equipaggiano due veicoli militari per i comandi alleati in Europa: il Jota e il Dijota prodotti, nel periodo 1915-1918, rispettivamente in 2906 esemplari e 168 esemplari.

La parentesi della guerra è terminata e alla Lancia si riprende il cammino interrotto, ma la T 66 Dikappa presentata al pubblico nel 1921, con i suoi 17HP/litro è soltanto un'anticipazione della T 67 Lambda del 1922, la cui potenza specifica è di oltre 23 HP/litro. La Lambda è già sulla strada nell'estate 1921 e da quella data inizia le sue prove. Lo stesso Vincenzo Lancia anticipa a dieci dei suoi più stretti collaboratori la presentazione della Lambda con una trasferta da Torino a Condove e una colazione presso la trattoria Giaconera.

Ecco che cosa festeggia il secondo raduno dei Lancia Clubs: il cinquantenario della presentazione della Lambda. E per il

cinquantenario della celebre vettura, perché si raduneranno qualche centinaio di appassionati delle vecchie Lancia, provenienti da tutte le parti del mondo. Per le vie di Torino, per le contrade della Val di Susa e per quelle di Alba, un centinaio di vetture faranno rivivere, a mezzo secolo di distanza, quell'attimo che, dai protagonisti, non poté essere valutato nella sua importanza nel suo vero significato per la semplice ragione che il giudizio è sempre dei posteri.

La Lambda fu una delle più caratteristiche vetture degli anni 20. Meglio, fu una delle vetture più interessanti di tutti i tempi. La sua proverbiale tenuta di strada, la maneggevolezza, lo sterzo preciso e sensibile, la portarono a confronto con vetture di ben maggiori pretese e questo non per la potenza del suo motore, di poco superiore ai due litri, ma per le geniali innovazioni tecniche in essa riunite: ruote anteriori indipendenti, carrozzeria portante, motore a V stretto. Anche se Vincenzo Lancia fu contrario a una presentazione sportiva della vettura, su molte strade a lei congeniali la Lambda rinnovò le prestazioni di vetture densamente sportive come le Austro-Daimler e le Vauxhall della coppa Herkomer o del Trofeo Principe Enrico di Prussia, macchine che, a loro volta, avevano entusiasmato il pubblico degli anni 10.

Le innovazioni che Vincenzo Lancia riunì nelle Lambda risalgono a idee e impressioni da lui raccolte durante la sua carriera di corridore nella Squadra Fiat. È indubbio che la Christie della Coppa Vanderbilt del 1904 e del 1905 fornì lo spunto di una sospensione anteriore indipendente e che quel motore a 4 cilindri a V doveva portarlo a modificare i concetti nord-americani applicati, dieci anni più tardi, dalla Cadillac e della Packard. Nacque così il brevetto del motore a V stretto motore che sfruttando i vantaggi di un albero corto e privo di vibrazioni torsionali riusciva a ridurre le deficienze di una successione di accensioni sfasate meccanicamente e non bilanciate dinamicamente.

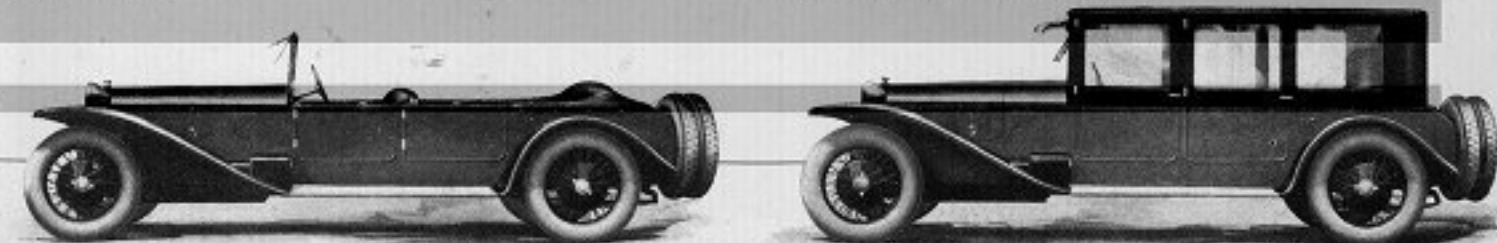
L'idea della scocca portante ebbe probabilmente una origine nautica; infatti il brevetto originale N. 171922 del 28 marzo 1919 illustra una scocca portante molto simile a una canoa rovesciata e accenna alla possibilità che la struttura possa estendersi anche al di sotto degli assali, favorendo, con l'abbassamento del centro di gravità, la riduzione dei parametri di ribaltamento a tutto vantaggio dell'incremento di tenuta di strada.

Queste idee, elaborate in un arco di tempo di circa vent'anni, presero forma concreta in quella realizzazione magistrale che fu la Lambda, presentata all'impreparato pubblico del 1922, e i cui concetti erano talmente validi da essere abbandonati parzialmente soltanto nel 1963 con l'ultima serie dell'Appia; abbandonano fuggente non da ragioni di obsolescenza tecnica, ma unicamente dalla necessità di ridurre i costi di produzione.

Nell'ottobre del 1914 sul mercato nord-americano apparve, presentato dalla Cadillac, il primo motore a 8 cilindri a V di 90° prodotto in grande serie e che avrebbe equipaggiato

TORPEDO

BALLON SMONTABILE



DELLA LAMBDA

In settembre, a Torino, il secondo raduno internazionale dei Lancia Club.

tutte le vetture di quella marca fino ai nostri giorni. Sempre sul mercato nord-americano, nei primi mesi del 1915, la Packard presentava il suo 12 cilindri a V di 60° che costituiva il gruppo propulsore del celebre modello «Twin Six».

Queste realizzazioni non sfuggirono a Vincenzo Lancia che aveva sempre seguito gli sviluppi e i progressi della tecnica automobilistica. La sua mente eccezionalmente critica mise tuttavia subito a fuoco il punto debole, cioè lo sbilanciamento meccanico conseguente ad una disposizione dei cilindri a V con ampio angolo tra i due banchi. Così, nel 1915, nasce e viene brevettato il primo motore Lancia con 8 cilindri a V di soli 45°, ma sarà soltanto dopo l'armistizio che, abbandonate le commesse militari, Lancia ritornerà sui motori a V costruendo un 12 con angolo tra i banchi di 30° e che successivamente sarà ridotto a 20°. Una versione più piccola di questo prototipo apparve ai Saloni di Parigi e Londra del 1919 come gruppo propulsore di una vettura di gran classe che comunque non raggiunse mai lo stadio di produzione.

Questo motore riuniva già tutte le particolarità costruttive della futura Lambda: cioè un albero a camme in testa, centrato rispetto ai banchi dei cilindri e comandato da un albero verticale; il monoblocco realizzato con largo uso di alluminio mentre anche i pistoni erano di alluminio.

Comunque tra il 12 cilindri a V precedentemente citato e il motore della Lambda, la Lancia produsse e commercializzò, con il modello Trikappa, un motore a 8 cilindri a V stretto di 4594 cc. con alesaggio 75 mm e corsa 130 mm. Riducendo la corsa a 120 mm, mantenendo inalterate le teste dei cilindri e le tubazioni di alimentazione e di scarico, ma dimezzando il numero dei cilindri e utilizzando un angolo di 13° tra i banchi, nacque il motore della Lambda, che sviluppava 50 HP a 3000 giri con una cilindrata di 2120 cc. Questo motore, che aveva caratteristiche di bilanciamento superiori a quelle dei motori a V nord-americani, apparve come prototipo nel 1921 anticipando di due anni i brevetti Cadillac; infatti, il primo motore a V di 90° con albero a gomito controbilanciato fu introdotto soltanto nel 1923.

Inoltre il motore Lambda era un gioiello di metallurgia per quei tempi; il monoblocco di alluminio inglobava direttamente nella fusione i 4 cilindri in ghisa, l'albero motore era completamente lavorato di macchina utensile ed era montato su tre cuscinetti di banco. Le bielle erano tubolari e le valvole erano comandate mediante bilancieri azionati dall'albero a camme tramite cuscinetti ad aghi, l'alimentazione era ottenuta con un solo carburatore orizzontale che, situato posteriormente, alimentava i cilindri con una sola tubolatura al centro della V. Pare che nella mente di Vincenzo Lancia la sospensione anteriore indipendente assumesse importanza e carattere di urgenza durante lo studio di una sospensione che fornisse maggiori garanzie di sicurezza nel caso di rottura delle molle. Infatti Zeppegno e Falchetto, che sovrintendevano alla progettazione dei telai, furono incaricati di risolvere tale problema dopo che un amico di

Vincenzo Lancia, il barone Paolo Mazzonis, si era trovato in difficoltà per la rottura di una balestra anteriore della sua Kappa.

In una notte di lavoro nacquero 14 schizzi di diverse sospensioni indipendenti e tra essi Lancia scelse, per i futuri sviluppi, quella che al suo prodigioso intuito assicurava maggiori garanzie di sicurezza (anche in caso di rottura alla molla), di tenuta di strada e di applicazione a una carrozzeria portante. Come Bugatti e Lanchester, Lancia considerava fondamentale per la tenuta di strada un telaio che possedesse un'estrema rigidità torsionale, da qui l'ispirazione alle canoe che, essendo tubolari, reggono perfettamente le sollecitazioni di torsione. Raccordando poi la struttura tubolare all'estremità, si ottenne un successivo irrigidimento che applicato alla Lambda diede origine anche al primo porta-bagagli incorporato nella carrozzeria.

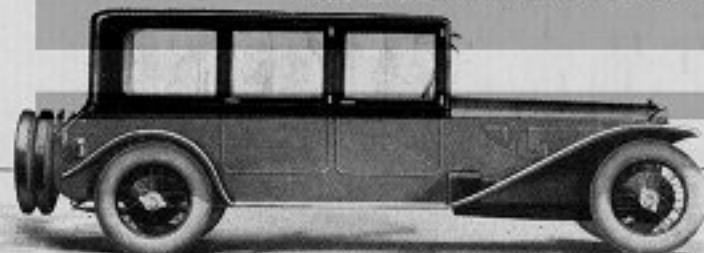
Inutile entrare nei particolari della sospensione anteriore indipendente o della struttura portante della Lambda, concetti costruttivi noti a tutti oggi che il 100% dei veicoli è equipaggiato con sospensioni anteriori indipendenti, e tutta la produzione europea, più una certa aliquota di quella nord-americana, utilizza come struttura la carrozzeria portante. La produzione della Lambda continuò per otto anni, dal 1923 al 1931, e si articolò in nove serie, con circa 13.000 esemplari prodotti.

La piccola industria di via Monginevro, il cui marchio era ormai noto in tutto il mondo grazie al successo della Lambda, era pronta a dimostrare al mercato nord-americano le sue possibilità tecniche. Parliamo della T 81 Dilambda. L'imponderabile, ossia la recessione economica che ebbe inizio con la giornata nera del 25 ottobre 1929, poté influire sul successo commerciale della Lancia Eight, ma non celò caratteristiche che, possiamo constatarlo ancora oggi, erano avvicinate, ma non eguagliate, solo dalla celebre Black Hawk della Stutz, che sviluppava 92 HP con 4700 cc. contro i 100 HP dei 3960 cc. della Dilambda. E quando si parla della Black Hawk della Stutz bisogna ricordare che una vettura di questo tipo, iscritta da un privato alle 24 Ore di Le Mans del 1928, tenne testa per ben venti ore alla squadra Bentley e al termine della gara finì seconda soltanto perché le massacranti decelerazioni alla curva di Mulsanne le avevano demolito il cambio, a sole 3 marce contro le 4 marce dei cambi Bentley. Di conseguenza il pilota della Stutz fu costretto a guidare nelle ultime quattro ore con una sola mano, essendo l'altra impegnata a mantenere inserite le marce che non rimanevano più in posizione. Per la precisione diremo che la Bentley vittoriosa quell'anno a Le Mans aveva comunque sei litri e mezzo di cilindrata.

E dopo questa breve parentesi possiamo concludere la storia della Lambda:

una vettura che raggruppa le attente osservazioni e le non comuni possibilità creative del suo realizzatore e probabilmente rappresentò, all'insaputa di tutti, il testamento spirituale di un grande tecnico: Vincenzo Lancia.

CONDOTTA INTERNA FISSA



COUPÉ LIMOUSINE



con la moda corta
più sicure
in automobile

di Mirella Appiotti

Microshort «pop» con cappia vampiro.
(Carnaby-Street).



«Nessuno ha il diritto di accaparrarsi più di quanto gli serve». Così scriveva Shelley un secolo e mezzo fa, naturalmente senza essersi ascoltato. Adesso, all'improvviso, la moda sembra essersi ricordata di lui. Infatti è impossibile immaginare un capo di vestiario, più essenziale dello short. Ma forse, Shelley non sarebbe contento di questo «repechage». I signori dell'abbigliamento possono essere stati spinti da tutto a rispolverare l'antico pantaloncino, cui per scopi commerciali hanno subito aggiunto l'aggettivo «caldo» suscitando un casalingo gusto del proibito, meno che da un'impellente bisogno di giustizia sociale, o da un'utopistica intenzione di egualitarismo. Questi, restano sogni di poeta.

Sicché lo short, che impazza e dilaga (e se nel '71 non ci sommergerà è soltanto perché è microscopico), oltre ad altre accuse, deve rispondere anche a quelle di deludere sotto il profilo sociologico, di essere considerato politicamente retrivo. È così preso di mira, così bombardato violentemente che viene il desiderio di difenderlo. Di trovargli qualche virtù. Non sarà portatore di messaggi rivoluzionari come fu la minigonna e qualcuno potrà vederlo come il simbolo di una occulta restaurazione borghese: questo scampolo di tessuto rischia però di diventare, almeno quando siamo in automobile, un difensore della nostra incolumità fisica.

Il che non è poco specialmente dopo aver passato un inverno nell'ossessione del «maxi al volante», nel quotidiano affanno di districare il sottanone dalla leva del cambio, innervositi dalla difficoltà nel sederci in fretta al posto di guida, sistemando in qualche modo tutti i nostri stracci e con lo stivale che, se era abbastanza morbido, aveva l'allacciatura tanto stretta da togliere alla caviglia un briciolo di elasticità, mentre, grazie alla voga dei «sovrapposti», camicia più gilet più cardigan ed anche il foulard annodato tra un intrico di collane, le spalle parevano di legno e le braccia di piombo. Senza contare il cappellaccio texano o il colbacco piumoso calati sopra i capelli lunghi a «cocker» che finivano sopra agli occhi. Conclusione: possibilità di movimento, minima; visibilità, zero. Lo short invece non impaccia, non s'impiglia, non s'intrufola. Resta al suo posto. E non solo lascia libera la gamba, ma anche il piede che sarà calzato da una leggera scarpetta da ciclista. Minimo com'è, vuole maglioncini piccoli, camicette corte giubbotti comodi e la giacca, quando c'è, è di linea maschile con le spalle larghe, le maniche abbondanti, nulla che stringa o ingombri. Con il «pant» è, poi, necessario uno spietato taglio alla criniera, riccioli fitti da putto barocco. Non è detto che l'immagine femminile ci guadagni, ma l'orizzonte finalmente ridiventa nitido.

Tutto questo fa cadere almeno la prima delle numerose imputazioni rivolte al calzoncino. Cioè che esso sia «scomodo». Quanto alla seconda, che lo definisce «indecente», persino in sede religiosa si resta in dubbio. È chiaro che una guaina strettissima di «ciré» lucido non sarà indicata per pie cerimonie, né lo short-gonnellino alla Betty Grable, abbinato ad un trucco da miliardaria e a un'andatura ondeggiante (per colpa dei tacchi alti dei sandali anni '40) è consigliato per presentarsi, al mattino, in ufficio. Non è detto, però, che l'incriminato indumento debba sempre essere cortissimo, di seta accecante tipo «ragazza tiro a segno» e con tutti i segni più «arrabbiati» del pop, mani grifagne, labbra carminio, donnine svestite, testa di pantera. E più che lecito procurarsene di tipo tranquillo e di lunghezza media, chiusi a metà coscia e lievemente sbuffanti (in tal caso si chiameranno: bloomers) oppure diritti, in lana secca, a pois, a quadri, persino nel classico Principe di Galles. Così la morale è salva, e l'entrata e l'uscita dall'automobile, assolutamente pacifiche.

In grave pericolo resta soltanto il buon gusto. Qualcuno afferma: «lo short è brutto». Non è esatto. Lo short può essere addirittura orribile. Può diventare un insulto alla bellezza, travolgere qualsiasi charme. Ma su questo punto, si vada a piedi, in jet o in macchina, la scelta è individuale, libera, insindacabile. Ricordando magari quello che diceva Napoleone: «dal sublime al ridicolo non vi è che un passo».



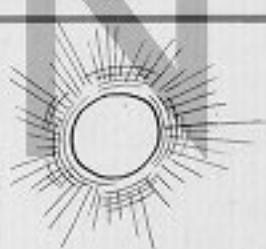
Minigonna di satin
con immagini pop.
(Carnaby-Street).



*Quando vede quel segnale
non sia così precipitoso
nel girare a destra.*



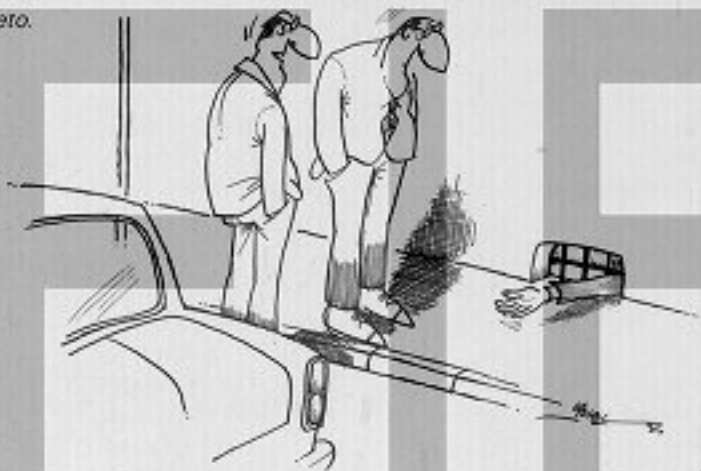
*È un'auto
cassima:
mi costa
un occhio
della testa.*



*A volte
questo tuo ottimismo
mi sconvolge.*



*Mai visto
un posteggiatore
abusivo
tanto discreto.*



*Cos'è?
Un nuovo modulo
per le contravvenzioni
alle grosse
cilindrate?*



**SI FA PER ...
STERZARE**

CAVALLO



CENTRO
STORICO
FIAT



CENTRO
STORICO
FIAT

