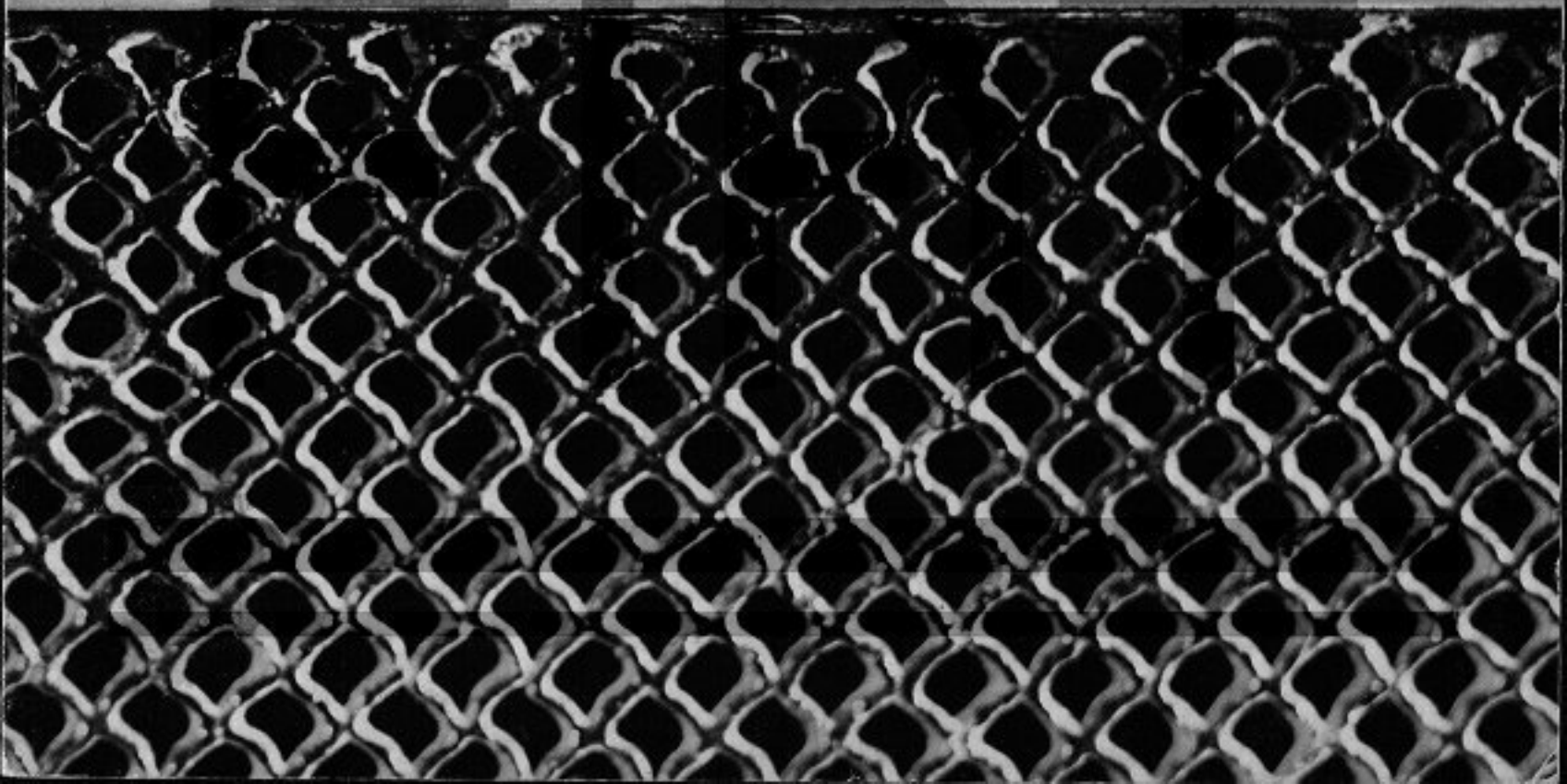


CENTENARIO
STORICO



A rivista ormai stampata,
riceviamo questa fotografia dello Stratos HF.
Munari, Ballestrieri e Barbasio,
piloti che difendono i colori della Lancia
nei Rally Internazionali,
ammirano quella che potrà essere la loro vettura
nelle future competizioni.





Periodico di informazione
edito e distribuito
dalla Lancia & C. S.p.A.
Fabbrica Automobili, Torino
numero 29, 2° semestre 1971

Agostino Canonica
Realtà e prospettive

Coupé 2000 HF

Stratos/HF
due sigle promettenti



«1600» anche per la
Fulvia Sport

Ruggero Orlando
America anno primo



Alberto Vigna
Albrecht Dürer:
Leonardo del Nord



Sergio Favia del Core
Traffico a Roma

Il museo
Vincenzo Lancia

Giorgio Cavallo
La silenziosità
delle Lancia

I cinquant'anni
della Lambda

Giorgio Gandolfi
Elogio del baseball
il più imprevedibile
degli sports



Sven Ake Nielsen
Guida alla Danimarca,
terra di sogno

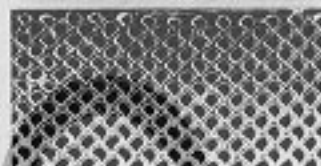


Luigi Gianoli
Trofeo Lancia d'oro

Il raduno HiFi
a Venezia

Una ricca stagione
per le HF

Si fa per... sterzare



Particolare del radiatore della Lancia
Lambda, la famosa vettura di cui que-
st'anno ricorre il cinquantenario.

Direttore Responsabile:
Sandro Fiorio

Realizzazione a cura
del Servizio Stampa
Lancia

Progetto grafico:
Studio Emmerle
di Bologna

Impianti e stampa
Officine Grafiche Calderini
Bologna Milano Roma
Finito di stampare il 30/10/71

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:
Giorgio Cavallo (28, 29, 70).
Le fotografie sono di:
Attualfoto, Bologna (68, 69); Archivio
I.G.D.A., Novara (21, 24, 25, 27); E.
Chiesa, Torino (36); Moisio, Torino (49,
50, 52, 53); A. Pelle, Occhieppo (VC)
(61, 63, 66); Publifoto, Roma (30, 31,
34); Team Editorial Services, Roma (32,
33); U.S.I.S., Torino (14, 16, 17, 18, 19);
A. Vecchi, Parma (52); F. Villani, Bo-
logna (copertina).

E' vietato riprodurre articoli, disegni e
fotografie senza citarne la fonte.

1 REALITE ET PERSPECTIVES

Dans le vingt-sixième numéro, paru vers la fin de l'automne 1969, j'eus l'honneur d'adresser le premier salut aux amis de cette revue. C'était la période du passage du paquet d'actions au groupe Fiat et aucune déclaration relative à un programme futur ne pouvait être donnée par moi, en dehors d'une affirmation générique n'allant pas au-delà de l'intention de reverdir les traditions de la marque, inspirée au très haut degré de qualité, et d'attribuer une personnalité bien dégagée à l'automobile Lancia.

Maintenant, à deux ans de cet événement, je n'ai plus aucune hésitation à faire face aux nombreuses requêtes qui m'ont été présentées de toutes parts et à faire connaître aux lecteurs les nouvelles synthétiques sur l'activité déjà accomplie et encore plus sur les plans de rationalisation des structures et de développement de l'entreprise.

Je passe sur les mesures de caractère financier (les réductions, réintégrations et les augmentations du capital, délibérées par les actionnaires pour assainir les pertes et pour fournir à la Société les financements nécessaires) puisqu'elles sont bien connues et reflètent en outre les conséquences d'un héritage bien lourd qu'on ne pouvait absolument pas refuser. Elles représentent la réponse concrète et incontestable pour tous ceux qui, au début, avaient sous-estimé l'entendement de Fiat lors de l'acceptation d'une opération du genre de celle qui vient d'être achevée. Je me rapporte au contraire à la crise directoriale à l'intérieur de l'entreprise, à la rationalisation des structures productrices, à la définition des politiques, surtout à celle du produit, à la détermination des objectifs et à l'organisation nécessaire pour les atteindre. Les difficultés que ces problèmes ont posées, difficultés déjà peu communes en soi, ont été accrues par des tensions syndicales et par des facteurs conjoncturels négatifs; par conséquent les tâches des directions sont devenues très ardues. Les interventions réparatrices ont été ralenties et gênées. Le réveil d'enthousiasmes assoupis et l'adresse du personnel n'ont pas suffi à surmonter en peu de temps les malaises intérieurs et les adversités provenant de l'extérieur. L'œuvre de reconnaissance des zones d'intervention, de prédisposition des plans et des moyens et d'exécution matérielle a donc été, jour après jour, minée par les anomalies des grèves, de l'absentéisme, de la baisse des rendements, des troubles et des incertitudes du marché. Ce sont là des phénomènes qui secouent, d'une manière plus ou moins forte, toutes les entreprises modernisées et saines et qui, naturellement, multiplient leurs effets déléteres lorsqu'il s'agit d'établissements en voie de modernisation et d'assainissement.

Un des défauts principaux rencontrés au sein de la Société Lancia consiste dans la dimension du potentiel productif. Le président de Fiat l'avait déclaré au départ: les usines Lancia devront produire au moins 100.000 voitures. Le potentiel n'atteignait alors que la moitié de ce chiffre. Les investissements prévoyaient des modernisations profondes et des agrandissements. En ce qui concerne le premier cas, nous avons procédé, sans la moindre hésitation, à des modifications, des remplacements, des innovations. Au regard du second, qui devait logiquement se dérouler à Chivasso, nous avons été contraints, à cause des dispositions d'édilité, de marquer le pas.

Un peu d'histoire nous paraît nécessaire pour bien comprendre les choses.

En 1959 Lancia mit en chantier la nouvelle usine de Chivasso: la surface, de plus d'un million et cent mille mètres carrés, fut enclose et aménagée pour former un complexe industriel unique et compact. On commença à y édifier des bâtiments sur une aire d'environ cent mille mètres carrés. Le plan prévoyait que, en trois stades et dans un nombre d'années assez limité, l'expansion des ateliers fût à même de permettre une production de 500 voitures par jour, c'est-à-dire plus de 100.000 par an. La surface restante de terrain à bâtir aurait permis de décentrer graduellement à Chivasso toutes les installations de Turin tandis qu'on n'aurait dû toucher à l'usine de Bolzano, qui devait rester indépendante.

Les réalisations s'arrêtèrent au deuxième stade, plus précisément à la limite de 250/300 voitures par jour et seulement pour la partie concernant la carrosserie, le montage et l'essai final. Les autres travaux restèrent donc inachevés pour presque une décennie.

La nouvelle Administration a décidé de donner immédiatement suite à l'ancien projet de Chivasso, naturellement en y apportant toutes les dernières nouveautés techniques.

Au début de 1970, après avoir réussi à se procurer les autorisations nécessaires, elle a fait construire le nouvel atelier de peinture avec des dimensions lui permettant de satisfaire une charge journalière de 500/600 voitures. Malgré le bon droit à procéder dans l'exécution des agrandissements prévus nous avons été empêchés, à cause des procédures relatives aux règlements d'édilité peu clairs et des contrastes politiques surgis par leur interprétation, de développer ultérieurement les travaux. Ce n'est que dans ces jours que la situation vient de s'éclaircir. De notre côté nous avons dû renoncer à des revendications pour valoir ce que de raison et accepter ainsi une politique d'accommodement pour prouver notre large compréhension sociale.

Bien qu'avec du retard par rapport aux temps que nous étions prêts à respecter, la rationalisation des structures de l'usine de Chivasso peut désormais procéder, toujours dans les limites des usinages de la carrosserie et du montage. Il nous semble toutefois que l'hypothèse d'amener les usinages mécaniques à Chivasso dans un temps assez proche doit être écartée; cela causerait des mouvements de main d'œuvre qui seraient loin de s'intégrer dans la programmation nationale et régionale, c'est-à-dire dans les stratégies de localisation des installations industrielles dont on fait beaucoup parler dans les sièges compétents.

C'est dans ce cadre que se place la perspective de la construction d'une usine dans la zone de Biella, que la presse a illustré avec une ampleur même excessive puisque, à cause de l'intersection de nouvelles sources différentes, elle a donné lieu à des interpellations parlementaires et à de nombreuses actions politiques.

Je tiens à souligner que la logique industrielle du développement de la production automobile Lancia à Chivasso, avec l'intégration de la mécanique, pourra subir la variante de la rationalisation des structures des usinages actuels, pour atteindre la moindre dimension économique, et de placer ailleurs le mécanisme plus raffiné qui qualifie les caractéristiques Lancia, seulement si certaines conditions indispensables devaient se vérifier, c'est-à-dire si l'on était à même d'éviter des augmentations insoutenables des coûts, soit d'aménagement soit d'exercice. Le choix de la zone de Biella

pour la construction d'un nouvel établissement auxiliaire, assez proche de Chivasso, pourra se justifier lorsque les prémisses économiques de gestion de celui-ci seront équilibrées. En effet la création de cette usine pourrait correspondre aux mêmes finalités politico-sociales qui poussent les initiatives vers le Midi, en permettant ainsi de soulager une zone sous-développée. En effet la crise de l'industrie textile dans la région de Biella n'est pas seulement superficielle mais elle intéresse directement les structures. Quant aux infrastructures, le territoire en question en est suffisamment pourvu. Il s'agit de ne pas les laisser tomber en désuétude et de créer la motivation pour les renforcer dans un futur pas trop lointain. Il vaut aussi mieux ne pas disperser les aptitudes et les expériences acquises durant la vie de travail d'une population que l'on peut facilement adresser vers la mécanique. La contribution que Lancia pourra apporter à la formation d'une nouvelle occupation dans la zone de Biella, ne représentera qu'une tranche de l'ensemble des nécessités présentes et prévues pour les prochaines années dans cette région.

En ayant ainsi mis rapidement à feu les grandes directrices de marche, il ne me reste plus qu'à rassurer les amis de la revue sur la grande vitalité de la Maison Lancia. Les voitures Lancia se distingueront toujours plus par leurs caractéristiques techniques d'avant-garde, par leurs performances mécaniques et de confort remarquables, par leur sécurité, élégance et prestige. En bref: Lancia sera toujours plus Lancia.

12 AMERIQUE, ANNEE UN

«L'histoire des Etats-Unis a été parsemée de grandes crises; ils virent le jour lors de batailles perdues qui semblaient fatales, la guerre civile, au milieu du dix-neuvième siècle, parut les écraser, les dépressions économiques rendirent leur développement discontinu et créèrent d'innombrables victimes. Malgré tout, la marche a repris à chaque fois. Elle peut encore recommencer».

C'est la conclusion d'une attentive, aigüe et vive analyse des dix dernières années de vie américaine, tracée par Ruggero Orlando, écrivain et journaliste qui, grâce à son long séjour aux Etats-Unis, est un des plus profonds connaisseurs des problèmes de ce grand pays. La guerre du Vietnam, l'espoir suscité par la «nouvelle frontière» de John Kennedy, sombré avec l'assassinat du jeune président, le meurtre de Robert Kennedy, le problème des américains de couleur, la révolte des étudiants, la drogue, les difficultés économiques, la propagation de la criminalité: et pourtant les derniers mots de l'auteur sont des mots d'espoir, espoir dans les grandes possibilités de récupération qui tant de fois, dans leur existence agitée, les Etats-Unis ont prouvés de posséder.

20 ALBRECHT DURER

La maison où Dürer vécut et opéra, restée intacte jusqu'aux premiers jours de 1945, fut détruite par un bombardement au moment même où la guerre arrivait à sa conclusion fatale.

Le bourguemestre de Nuremberg voulut qu'elle fût tout de suite reconstruite comme symbole de la ville et de sa volonté de se relever des

destructions opérées pendant le conflit qui a conduit à l'anéantissement du nazisme. Dürer était fils d'un orfèvre d'origine hongroise et déjà depuis sa jeunesse il apprit la leçon tragique de la fréquentation de la mort. Son père et sa mère, Barbara Holper, eurent dix-huit enfants, mais trois seulement réussirent à atteindre la jeunesse; les autres moururent tous en bas âge. Après avoir obtenu du père le consentement à étudier la peinture au lieu de l'art de l'orfèvrerie, Albrecht Dürer commença d'entreprendre, lorsqu'il termina la période d'apprentissage dans la boutique de Michel Wolgemut, de grands voyages en Allemagne et ensuite en Italie pour connaître les courants les plus importants de l'Art de son temps. Puisque son mariage avec Agnes Frei ne fut pas dicté par l'amour mais par des questions d'intérêt et grâce à un accord conclu entre les parents, Dürer n'eut pas une vie matrimoniale très heureuse. Il n'eut pas d'enfants et ceci lui permit de se consacrer entièrement à son art soit comme peintre soit comme graveur. Il opéra sous commission des grandes familles comme les Fugger et les Heller; il eut comme protecteur et client le Grand Electeur de Saxe, Frédéric le Sage, l'empereur Maximilien et son successeur Charles V. Il réalisa un ensemble d'œuvres qui devaient rester dans l'histoire de l'art comme une de ses expressions les plus grandes. L'achat de la maison où il habita et opéra lui permit de retourner toujours à Nuremberg avec amour et avec le désir de travailler dans ce refuge qui lui fut si cher. Il fut tourmenté spirituellement par des crises religieuses et même s'il ne connut jamais personnellement Luther, il en fut un disciple, navré dans l'âme par des déchirements et des doutes qui ne le quittèrent jamais. Son œuvre est connue dans tout le monde qui regarde à lui et visite encore aujourd'hui sa maison comme celle d'un héros de l'humanité.

30 TRAFIC A ROME

Un véhicule tous les douze habitants en 1960, un véhicule tous les six habitants en '65 et, aujourd'hui, un véhicule tous les quatre habitants: la progression de ces chiffres nous donne bien l'idée de l'aggravation de la paralysie qui menace le trafic de Rome, paralysie qui est désormais proche de son point critique, fixé par les experts à un véhicule tous les trois habitants. Ces dix dernières années ont vu toute une série de mesures tendant à résoudre le problème de la «non circulation» à Rome. Toutefois il s'est toujours traité de palliatifs, de solutions partielles qui n'ont jamais extirpé le mal à la racine.

Sens de rotation obligés, zones réservées aux piétons, synchronisation des feux rouges, stationnements interdits, tentatives de persuasion à se servir des transports publics, chaussées réservées: toutes les fois qu'on a cru avoir trouvé la bonne voie, on s'est aperçu que ces remèdes n'avaient eu qu'une efficacité temporaire et que tout était retourné au point de départ.

Qu'aurait-on dû faire? Construire des infrastructures: des parkings, des boulevards périphériques de liaison, des axes routiers bien équipés, des artères de délestage, des échangeurs. Et maintenant on n'a plus de temps à perdre, il faut agir avant qu'il ne soit trop tard, parce que Rome, comme toutes les grandes villes du monde, a besoin de l'automobile.

36 MUSEE VINCENZO LANCIA

Par une initiative très variable sur le plan de la culture technique et historique, Lancia a

donné naissance à un Musée dédié au nom et à la mémoire de Vincenzo Lancia, où réunir quelques-uns des témoignages les plus significatifs et les plus vrais de son activité et les mettre à la disposition de ceux qui, de l'histoire, savent en comprendre la valeur et l'enseignement. Cette collection est à peine à ses débuts, car décoder les pièces rares et précieuses demande un long et patient effort de recherche, mais nous nous souhaitons de réussir à l'enrichir, en la complétant par des documents et des bibliographies à même d'illustrer aux générations actuelles et futures, même épisodiquement, la vie d'une usine d'automobiles dont le nom représente l'enseignement du progrès.

38 2EME REUNION DES LANCIA CLUBS

Cinquante ans sont passés depuis que Vincenzo Lancia essayait sur la route du Mont-Cenis le premier prototype d'une des voitures les plus fameuses de l'histoire de l'automobile: la Lambda.

Pour célébrer cet anniversaire, le Lancia Club d'Italie a organisé une réunion des propriétaires de voitures Lancia d'époque, en faisant rallier sur Turin une soixantaine de «vétéran cars» venant de tous les coins du monde et plus de deux cents fervents participants. Le point culminant de cette manifestation fut constitué par un pèlerinage au restaurant Giacomera de Condove, où Vincenzo Lancia et quelques-uns de ses collaborateurs s'étaient arrêtés, au retour de la première sortie de cette voiture magnifique et où, en souvenir de cet événement, une plaque commémorative a été murée à la mémoire du génie de Vincenzo Lancia.

48 ELOGE DU BASEBALL, LE PLUS IMPREVISIBLE DES SPORTS

Le baseball: que représente-t-il pour les américains, comment le joue-t-on, quelle est la situation en Italie? Pour les américains le baseball est bien plus qu'un sport national: il est une école de vie et en même temps philosophie, c'est une saga célébrée par des écrivains fameux, par Twain, par Sinclair Lewis, par Hemingway; une passion qui unit le président des Etats-Unis et le crieur de journaux. A cause de ses règles le baseball est le plus imprévisible des sports: il suffit d'un instant pour que le résultat d'un match soit renversé, pour transformer en perdants ceux qui se croyaient déjà vainqueurs. En Italie la pratique du baseball remonte à il y a vingt ans, toutefois l'intérêt du public pour ce sport est bien plus récent: c'est en effet seulement depuis une paire d'années que le stade de baseball attire un certain nombre de spectateurs.

54 GUIDE AU DANEMARK, TERRE DE REVE

Encore un «guide» de Swen-Wke Nielsen, et cette fois il intéresse le Danemark. Journaliste de l'auto, Nielsen ne concevait qu'un seul type de tourisme: celui en automobile, qui d'ailleurs n'est que la seule façon de voyager qui permette de découvrir non seulement les beautés naturelles, mais aussi l'esprit, l'histoire et les coutumes de vie d'un pays. Avec son réseau routier bien entretenu, avec ses panoramas suggestifs où le vert des prés se mélange au bleu de la mer, grâce à l'esprit hospitalier de ses habitants, le Danemark est un pays idéal pour le touriste en automobile. Dans ce «guide» aussi, Nielsen fournit les indications routières précises qui facilitent les

déplacements en les entremêlant à des annotations précieuses des mœurs, à des renseignements utiles qui portent à la découverte d'anciennes vestiges de civilisation et à des conseils gastronomiques qui sont toujours les bienvenus.

But ultime de ce vagabondage danois est la splendide Copenhague, «une ville chaude même quand il neige, une ville qui dit "Skål" à tout le monde, c'est-à-dire à la santé».

61 DANS LE CHARME DU GOLF CLUB «LE BETULLE» LES DIX ANNEES DU TROPHÉE LANCIA D'OR

Le trophée «Lancia d'Or», arrivé cette année à sa dixième édition, fournit l'occasion pour un éloge sensible et original du Golf et de ses champions, ainsi que pour la découverte d'une ville très civile, Biella: «une ville nette, élégante, curieuse, autosuffisante, avec un cœur sévère et aimable». Grâce à l'esprit d'initiative d'un groupe de Biellois, en 1959 vit le jour le «Circolo delle Betulle», disposant d'un des terrains de golf les plus difficiles d'Europe, mais aussi des plus séduisants. En occasion du Trophée «Lancia d'Or» toutes les années les plus forts joueurs internationaux s'y donnent rendez-vous. Le golf, qu'a-t-il de si charmant ce sport? Avant tout son sens du retour à la nature, comme bien peu de sports, à part l'équitation et la chasse, peuvent le permettre. Ensuite son caractère le plus intime de la lutte contre l'erreur: dans le golf c'est celui qui se trompe le moins qui l'emporte; et ceci est aussi la règle, la substance même de toute notre existence.

66 LA REUNION HI FI A VENISE

Après une interruption de deux ans, due aux vicissitudes qui ont amené la Maison Lancia au sein du Groupe Fiat, la tradition des rencontres annuelles entre membres du Hi Fi Club a repris cette année. Le lieu de rencontre de cette association qui renferme l'aristocratie des «lancistes», de laquelle peuvent faire partie seulement ceux qui ont possédé au moins cinq voitures Lancia, a été fixé cette année à Venise, la ville splendide dont le destin préoccupe actuellement tout le monde civil. Malgré la saison peu clémente, la manifestation a remporté un vif succès, culminé par la présentation, en avant-première, de la nouvelle Lancia 2000.

68 UNE RICHE SAISON POUR LES HF

Fin de saison triomphale pour les Fulvia. Les pilotes de l'équipe HF ont remporté la Mitropa Cup et le Championnat italien absolu des Rallyes. Sandro Munari et Mario Mannucci se trouvent actuellement aussi à la deuxième place du Championnat d'Europe des Rallyes pour Conducteurs, tandis que Lancia est second au Championnat International Marques. Les Clients et les Ecuries privées, qui utilisent les voitures Lancia, ont gagné le Trophée National des Rallyes pour voitures GT et de série, grâce à A. Cavallari et le Trophée National de Régularité avec G. Pavanelli; les courses de vitesse voient R. Restivo à la tête du classement du Championnat Italien pour voitures GT de toutes les cylindrées et, dans les courses de côte, c'est P. Arlini qui conduit le classement italien dans la catégorie Grand Tourisme.

1 PRESENT SITUATION AND FUTURE PROSPECTS

Issue No. 26 of this Review, released in late fall 1969, gave me the great pleasure to welcome all readers for the first time. Merger with Fiat had then just taken place, consequently I could not make any statement about future programs, except for emphasizing the will to revive Lancia's glorious traditions, based upon high quality standard and outstanding personality.

Two years have elapsed since and I am now able to answer most questions addressed by various people and give all readers, concise reports about past activities and re-organization and development schemes.

I will try not to waste much of your time in discussing financial matters dealing with losses, re-registrations and increases of capital decided by Stock Holders to balance actual losses consequence of an inherited burden, we could not ignore and provide the Company with necessary financial means.

These measures are a real and incontrovertible answer to those people who underestimate Fiat assessment and aims on undertaking this merger. I wish to deal, on the contrary, with management changes, reorganization of production facilities, settlement of policies, particularly those concerning products manufactured, objectives and adequate schemes in order to attain them.

Difficulties in facing these problems, of unusual nature, have been increased by Union troubles and present unfavourable situation, making management work extremely difficult. Efforts to correct the situation have been delayed and interfered with. Revival of dimmed enthusiasm and employees skill were not enough to overcome in short time internal controversies and interference from the outside.

Therefore, investigation of aid requiring areas, planning and program implementation have been affected by strikes, absenteeism, decreased yields, unrestful and critical market situation. These phenomena threaten, more or less, all modern and sound concerns, obviously having much more severe effects on those undergoing reprogramming and recovery proceedings.

One of the main shortcomings in Lancia lies in production capacity. The Fiat Chairman stated from the very beginning: Lancia must produce at least 100,000 units per year, instead capacity at that time was only half the amount stated. Purpose of the investments was radical modernization and building extension. Former were materialized by almost immediate changes, innovations and replacements. Latter, obviously to be carried out in Chivasso, were delayed by building restrictions.

To better understand these proceedings let us recollect facts.

Building of the new Lancia plant in Chivasso commenced in 1959; the site area ranging over 1,100,000 square metres had been walled all round and designed to form an uninterrupted and compact industrial plant, with 100,000 square metres covered area. Plans had been scheduled and divided in three different stages to be fulfilled within few years: workshops to be extended and produce 500 cars per day, resulting in a yearly output of over 100,000 units.

The building area would have allowed to move Turin facilities, stage by stage, to Chivasso, whilst Bolzano plant would remain autonomous.

Developments stopped at the second stage, almost 10 years ago, with a daily production of 250/300 units for what concerns bodywork, assembly and final test.

The new management decided to resume Chivasso old schemes duly updated, for what concerned technical innovations.

At the beginning of 1970, having obtained necessary building permissions, Lancia erected the new spraying bay complying with actual requirements for 500/600 units as planned. Although Lancia had all rights to carry on with extensions, procedures, depending upon vague buildings laws and political disputes to enforce them, added new difficulties in proceeding with further works. Only recently positions have been cleared. Lancia in renouncing certain rights, accepted other arrangements to show goodwill and understanding.

Although delayed as regards planned stages, reorganization of Chivasso plant may now be undertaken for what concerns bodywork processing and final assembly.

It appears, anyway, that integrating Chivasso plant with part machining shall not take place in the near future. This is because it would entail labour moves not in accordance with regional and national planning and with policies about industrial plants siting, so much discussed by competent Authorities.

From this subject, the possibility to build a new factory near Biella arose, and Press has dealt with the matter often and profusely, because this problem has been extensively discussed in Parliament, owing to various political attitudes caused by rumours from various sources.

My duty is to point out that obvious development of Lancia production in Chivasso, besides adding machine tool processing, may require re-organization of present working procedures in order to attain the minimum profitable dimension. Before planning to move the most sophisticated machine tool processing, qualifying Lancia standards, it is necessary to ensure certain conditions preventing cost increases due to settling and running of plant. Building a new subsidiary factory near Biella, not far from Chivasso, can be feasible only

after having duly assessed the running costs for a profitable exploitation. Moreover the erection of this plant meets social and political trends to establish new enterprises in Southern Italy by relieving underdeveloped areas as Biella region is known to be.

Biella textile industry crisis does not appear to be temporary but is based on structural grounds. As for what concerns services and facilities this area is well provided with and they must not be neglected, but strengthened and improved in the near future. Moreover maximum consideration must be given to local people natural gifts and work aptitude to be exploited in mechanical activities.

Lancia contribution to establish new job possibilities in the Biella area will be limited compared with to-day and future requirements. Having briefly stated the main objects of Lancia policy I can only assure all readers about our go-ahead program. Advanced technical features, high performance, comfort, reliability, safety, elegance and prestige will always distinguish Lancia production.

In a few words: future Lancia will be, as said in the old days: "the Lancia".

12 AMERICA'S YEAR ONE

«United States history has been hit many times by severe crises, born from the ruins of hard fought and lost battles which appeared to be lethal, the U.S. seemed to be wiped out by the Civil War in mid nineteenth century. Economic depressions made the growth of this country discontinuous causing countless victims. Nevertheless progress has always been resumed, and it will continue in the future».

These are the closing words of a most acute and comprehensive analysis of the past ten years of American way of living, drawn by Ruggero Orlando, great journalist and writer who, owing to his long stay in the United States, is one of the top experienced men in all problems of this Great Country.

These problems are represented by the Vietnam War, hopes and expectations raised by the «New Frontier» pointed out by John Kennedy and deceived when the young President was murdered. Furthermore Robert Kennedy's assassination, the great problem of coloured people, riots in Universities, increasing drug addiction, economical difficulties, wide spread crime. Nevertheless the writer's conclusive words are full of hopes and expectation in the great abilities to recover that United States, have proved so many times to possess, all along their restless history.

20 ALBRECHT DÜRER

The house where Dürer lived and worked stood up till the beginning of 1945 and was

completely destroyed by an air raid while World War Two was nearing its end. The Nuremberg Burgomasters wished this house re-built immediately as an outstanding landmark of the town and its will to rise from destructions caused by the conflict which led to wipe out Nazism.

Dürer, son of a Hungarian born goldsmith knew the tragedy of death since his youth. His father and mother, Barbara Holper, had eighteen children, but only three survived to reach their teens while all others died very young. With father consent to study painting instead of undertaking the goldsmith trade, Albrecht Dürer began to take, after a period spent as an apprentice in Michel Wolgemut's shop, long trips around Germany and later to Italy to master the most advanced art techniques in his time. Married to Agnes Frei not for love, but for convenience only, imposed by his parents, Dürer did not enjoy a happy married life. Unfortunately he did not have any children and this drew him to devote himself to his painting and engraving works completely. He was appointed to work for distinguished families such as Fuggers and Hellers and had as Patrons and Clients the Great Elector of Saxony, Frederick the Wise, Maximilian the Emperor and his successor Charles V. Dürer accomplished a whole set of masterpieces meant to pass into Art history as an important achievement. Purchasing this house, where he lived and worked, gave him a chance to go back to Nuremberg whenever he wished to practise his arts in this refuge he always loved so much.

His spirit was often troubled by religious crises; although he never met Luther personally, he was one of his followers, tormented and torn apart with doubts that never left him throughout his life. His works are world-wide known and anyone visiting his home looks up to him as a hero to all mankind.

30 ROAD TRAFFIC IN ROME

In 1960 there was a motor-car every twelve inhabitants, in 1965 one every six and to-day one car every four citizens. As a result of this continuous increase, road traffic in Rome shall be soon paralyzed. The critical point of this paralysis is rapidly approaching and is deemed by experts to reach its climax when the proportion will be one car every three inhabitants. These past ten years have been spent in trying to solve the problem of this «chaotical» traffic in Rome. Nevertheless these measures have turned out to be just temporary palliatives, and they have never tackled the problem down to its roots.

Introduction of roundabouts, pedestrian islands, synchronized lights, stricter traffic regulations, rerouting and promotion meant to increase the use of public transportation. Each time road experts thought to have in hand the key solution, but all attempts proved to be effective for short periods only after which everything was as bad as before. What could experts do? Build extra facilities such as: parking areas, by-passes, city-through priority routes, fast traffic roads and motorways links.

At this point, decisions must be taken with no delay, before it is too late because Rome, like every large city in the world, can not live without motor-cars.

36 VINCENZO LANCIA MUSEUM

Lancia has deemed necessary to emphasize technical and historical culture by opening

a Museum, inscribed to Vincenzo Lancia to gather some of the most significant evidences of his achievements.

This Museum will be open to anybody willing to understand and appreciate its historical values.

This collection is nowadays at its earliest stages, as searching for rare and valuable pieces means continuous effort.

We intend to improve and enlarge this collection adding testimonials, acknowledgements and publications on the subject, showing present and future generations, stage by stage, life and history of a car factory regarded as a symbol of progress.

38 LANCIA CLUBS SECOND GATHERING

Fifty years ago, on September 1st, Vincenzo Lancia on the road to Moncenisio Pass, tested the prototype of one of the most famous cars in the automobile history: the Lambda.

The Lancia Club of Italy, to celebrate this event, organized an International Gathering in Turin, calling upon all owners of Lancia Veteran Cars to take part.

About sixty «Veteran» Cars and two hundred enthusiasts from all over the world attended the meeting.

Lambda Jubilee Celebrations reached their climax in a Rally to the Giacconera Restaurant in Condove, where Vincenzo Lancia and his closest assistants stopped for refreshment on the way back from first outing of this magnificent motor-car. A memorial plate has been affixed in remembrance of this date and Vincenzo Lancia's genius.

48 TRIBUTE TO BASEBALL, THE MOST UNPREDICTABLE SPORT

Baseball: what is it? What does it mean to Americans? How is it played? What is in Italy the reaction to it? Baseball, to all Americans, is much more than a national sport. As a matter of fact, it is a school of life and philosophy at the same time, a Saga celebrated by many famous writers, such as Mark Twain, Sinclair Lewis and Hemingway. This enthusiasm brings together the President of the United States and the news boy. Owing to its rules, Baseball is a sport with the most unexpected results; the slightest error could upset the final score of a game and those who thought to have the victory in hand turn out to be the losers. Baseball was introduced in Italy twenty years ago, however fans' enthusiasm to this sport is only recent, in fact it is only from a couple of years that baseball playgrounds draw a fair number of spectators.

54 GUIDE TO «DREAMS LAND» DENMARK

Another guide by Swen-Wika Nielsen has been issued: this time it deals with Denmark. Nielsen, a motor journalist, only conceives one kind of touring: motor touring; the sole way of travelling that means allowing to discover not only natural beauties but spirit, history and ways of living of a country, as well. With its well kept road network, beautiful landscapes where the green fields merge with the blue sea and the warm hospitality of its inhabitants,

Denmark is the ideal spot for the motor-car tourist.

Also in this particular guide we can pick perfect road details which help to choose the route and blend together odd local habits and folklore, giving precious tips for discovering traces of ancient civilizations and useful gastronomic hints. Ultimate stage of this roaming around, is «Wonderful Copenhagen» «a warm welcoming town in the coldest snowy weather» saluting everybody with a warm hearted «Skål».

61 TENTH ANNIVERSARY OF «LANCIA D'ORO» TROPHY IN THE CHARMING SURROUNDINGS OF «LE BETULLE» GOLF CLUB

«Lancia d'Oro» trophy, celebrating this year its tenth anniversary gives us the occasion to address a warm and sincere praise to golf activities and its champions and discover at the same time Biella. «A spotless, elegant, intriguing and autonomous town, tough in spirit but gentle hearted». Enthusiastic efforts, involving a group of Biella citizens, established in 1959 the «Betulle Club»; endowed with a splendid, and yet one of the most difficult golf courses in Europe.

Every year, this golf course gathers the best international players on the occasion of the «Lancia d'Oro» contest.

What are the most fascinating aspects of this game?

First of all, the chance to be in direct touch with nature, as very few sports may afford, such as horse riding and hunting. Its deepest aim being the watchful attempt to avoid error, in this game it is the player who makes less mistakes who wins. This is the rule and the essence of our life.

66 Hi Fi GATHERING IN VENICE

After a two year break, due to developments leading to a merger between Lancia and the Fiat Group, the Annual Meeting of all Hi Fi Club members has been resumed. This association gathers the Lancia owners aristocracy and only those who owned at least five Lancias. The meeting place, this year, has been Venice: a beautiful town, the future of which greatly concerns the entire world. Although weather has been prohibitive, the event had great success taking advantage from the preview introduction of the newest Lancia 2000 Model.

68 A SUCCESSFUL SEASON FOR LANCIA «HF»

A triumphant closing of competition season for Fulvias. «HF» team drivers have gained the «Mitropa» trophy and the overall win in the Italian Rallies Championship.

Sandro Munari and Mario Mannucci attained second place in the «European Rallies Drivers Championship», as Lancia holds second place in the «International Make Championship». Customers and private teams running Lancia cars gained the «National Rallies Trophy» reserved to standard and G.T. cars and awarded to A. Cavallari; «Reliability National Trophy» has been awarded to G. Pavanello, whilst R. Restivo leads the G.T. cars speed overall national classification. Lastly, R. Arini holds the first place in the Italian Grand Touring hill climbing competition.

1 WIRKLICHKEIT UND PERSPEKTIVEN BERICHT DES PRÄSIDENTEN

In der Nummer 26, die im Spätherbst des Jahres 1969 herausgegeben wurde, hatte ich die Ehre, meinen ersten Gruss an die Freunde dieser Zeitschrift zu richten.

Gerade nach der erfolgten Übernahme der Lancia seitens der Fiat konnte ich, ausser einer allgemeinen Erklärung, die den Willen zum Ausdruck brachte, die Tradition der berühmten Marke wieder aufzufrischen, die sich auf ein hohes Qualitätsniveau und auf das Attribut einer hervorragenden Persönlichkeit der Lancia-Automobile basiert, keine Erklärung über das künftige Programm abgeben.

Zwei Jahre nach diesem Ereignis habe ich keine Bedenken, auf die von verschiedenen Seiten an mich herangetragenen Fragen zu antworten, um den freundlichen Lesern einen zusammenfassenden Bericht über die ausgeübte Tätigkeit und noch mehr über die Programme der Neugestaltung und Entwicklung des Betriebes zu geben.

Auf die Massnahmen finanziellen Charakters (die Reduzierungen, die Reintegrationen und die von den Aktionären beschlossene Kapitalerhöhung, um den Verlust zu sanieren und um der Gesellschaft die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen) will ich hier nicht näher eingehen, denn sie sind bereits bekannt und ausserdem reflektieren sie die Konsequenzen einer schwerwiegenden Erbschaft, der man sich keinesfalls entziehen konnte.

Sie stellen die konkrete und unwiderrufliche Antwort an diejenigen dar, die anfangs das Verständnis der Fiat bei der Übernahme einer derartigen Situation eventuell unterschätzt haben.

Ich beziehe mich hingegen auf die Führungskrise innerhalb des Betriebes, auf die Neuordnung der produktiven Strukturen, auf die Definition der Politik und hauptsächlich auf die des Produktes, auf die Festlegung der Objektivität und auf die geeignete Organisation um sie zu erreichen.

Die Schwierigkeiten, die beim Anpacken der in sich schon aussergewöhnlichen Probleme auftraten, wurden auf Grund gewerkschaftlicher Spannungen und durch negative konjunkturelle Faktoren noch erhöht, so dass die Aufgaben der verschiedenen Direktionen sich noch schwieriger gestalteten. Die sanierenden Eingriffe wurden gebremst und gehemmt. Die Wiedererweckung der eingeschlämmten Begeisterungen und die Fähigkeiten des Personals waren nicht ausreichend, um die inneren Leiden und die von aussen eindringenden Widerwärtigkeiten innerhalb kurzer Zeit zu überwinden. Die Suche nach den ausbaufähigen Gebieten, die Vorbereitung der Programme und der Mittel und die materielle Durchführung sind Tag für Tag von Streiks, von den unbegründeten Fernbleiben von der Arbeit, von den geringeren Arbeitsleistungen und von den Störungen und Ungewissheiten des Marktes gefährdet worden. Dies sind Erscheinungen, die mehr oder weniger alle modernen und gesunden Betriebe erschüttern und die selbstverständlich ihre gefährlichen Effekte auf die in der Phase der Modernisierung und der Sanierung befindlichen Betriebe noch stärker auswirken lassen.

Einer der im Gefüge der Lancia festgestellten Hauptdefekte besteht in der Dimension des Produktionspotentials. Der Präsident der Fiat erklärte dies bereits bei der Übernahme: Die Lancia muss mindestens 100.000 Wagen herstellen. Das vorgefundene Potential betrug die Hälfte. Die Investitionen sahen umfang-

reiche Erneuerungen und Erweiterungen vor.

Was die Erneuerungen anbelangte, wurde sofort ohne Rücksicht auf Änderungen, Austausche und Neuordnungen Hand angelegt. Die logischerweise in Chivasso vorzunehmenden Erweiterungen mussten im Einklang mit den bautechnischen Bedingungen erfolgen. Ein wenig Geschichte hilft zur besseren Erläuterung der Dinge.

Im Jahre 1959 begann die Lancia mit dem Bau des neuen Werkes Chivasso: Das mehr als eine Million und hunderttausend Quadratmeter grosse Gelände wurde mit einer Einfassungsmauer versehen und für den Bau eines einzigen und kompakten Industriekomplexes vorbereitet. Man begann mit dem Bau der Fabrikgebäude, die eine Fläche von ca. hunderttausend Quadratmetern bedeckten. Geplant war, dass in drei Entwicklungsstufen, innerhalb weniger Jahre, die Werkshallen einen Umfang erreichen sollten, die die tägliche Produktion auf 500 Wagen, d.h., auf mehr als 100.000 jährlich, bringen sollte. Die bebaubare Fläche hätte es erlaubt, alle in Turin befindlichen Anlagen schrittweise nach Chivasso zu verlegen, wobei nur noch das Werk Bozen selbständig geblieben wäre.

Die Verwirklichung erreichte nur die zweite Stufe, und zwar 250 bis 300 Wagen am Tage, beschränkt auf den Karosseriebau, die Montage und die Endabnahme. Die Gesamtverwirklichung erfuhr somit einen Aufschub von fast 10 Jahren.

Die neue Verwaltung hatte sich vorgenommen, das alte Programm für Chivasso sofort mit den erforderlichen technischen Neuerungen zu vervollständigen.

Nach Einholung der nötigen Baugenehmigungen begann man Anfang 1971 mit dem Bau der neuen Lackiererei mit der vorgesehenen Kapazität von 500 bis 600 Wagen. Trotz aller Rechte auf die Fortsetzung der Erweiterungen haben die mit den ungewissen Bauverfügungen verbundenen Prozeduren und die politischen Kontraste bezüglich ihrer Auslegung den weiteren Verlauf der Arbeiten gehemmt. Erst in diesen Tagen hat sich die Situation gelockert. Seitens der Lancia hat man einige Rechtsansprüche ausser Acht lassen und auf Kompromisslösungen eingehen müssen, um ein weitgehendes soziales Verständnis zu bewahren.

Wenn auch mit Verspätung gegenüber den Zeiten, die wir bereit waren einzuhalten, kann die Neugestaltung des Werkes Chivasso, beschränkt auf den Karosseriebau und die Montage, erfolgen. Die vorausgesehene Zusammenlegung der Produktion von Chivasso mit den mechanischen Bearbeitungen ist allerdings zu verwerfen, denn dies würde eine Verlegung von Arbeitskräften hervorrufen, die nicht mit der nationalen und regionellen Programmierung, d.h., nicht mit der Strategie der Ortsbestimmung der Industrieniederlassungen harmonisiert, über die man an zuständiger Stelle heftig diskutiert.

In dieses Thema fügt sich die Möglichkeit eines Werkes in der Bielleseer Gegend ein, worüber die Presse bereits fast zu ausführlich geschrieben hat. Dies auf Grund der im Parlament geführten Verhandlungen und der verschiedenen politischen Aktionen, hervorgerufen durch die Überschneidung der von verschiedenen Quellen stammenden Notizen.

Ich möchte an dieser Stelle hervorheben, dass die industrielle Logik der Entwicklung der Automobilproduktion seitens der Lancia in Chivasso durch die Einfügung der mechanischen Bearbeitung, die Variante der Neugestaltung der gegenwärtigen Fertigung mit Er-

reichung eines Mindestmasses an Wirtschaftlichkeit erfahren kann, und die mechanischen Feinbearbeitungen, die die Lancia-Merkmale charakterisieren, nur an anderer Stelle durchführbar sind, wenn einige unbedingt erforderliche Bedingungen erfüllt werden, d.h., die Vermeidung untragbarer Erstellungs- und Betriebskosten. Die Wahl der Bielleseer Zone für den Bau eines zusätzlichen Werkes in der Nähe von Chivasso kann nur dann als zweckmässig betrachtet werden, wenn einmal das Gleichgewicht der wirtschaftlichen Voraussetzungen der Aktivität desselben hergestellt ist.

In Wirklichkeit könnte die Erstellung dieses Werkes demselben sozialpolitischen Zweck entsprechen, der die Initiativen in Richtung Süden des Landes lenkt, die darin bestehen, einem Notstandsgebiet zu helfen. Die Textilkrisis in der Bielleseer Gegend ist in der Tat kein vorübergehender Notstand, sondern struktureller Art.

Das betreffende Gebiet ist ausreichend mit den für diese spezifische Aktivität erforderlichen Anlagen ausgerüstet. Es handelt sich nur darum, diese nicht zu vernachlässigen und die Gründe zu schaffen, um sie demnächst weiter ausbauen zu können. Es ist ausserdem angebracht, die Veranlagung zur Arbeit und die daraus erwachsenen Erfahrungen einer Bevölkerung, die sich leicht mit der Mechanik vertraut machen könnte, nicht zu zersplittern. Den Beitrag, den die Lancia bei der Beschaffung neuer Arbeitsplätze in der Bielleseer Zone leisten kann, reicht natürlich nicht dazu aus, um die gegenwärtige und künftige Notlage dieses Gebietes vollkommen zu beheben.

Nach einer kurzen Beschreibung der eingeschlagenen Richtung möchte ich den Freunden dieser Zeitschrift die Versicherung geben, dass sich die Lancia in voller Vitalität befindet. Die Lancia-Wagen werden sich auf Grund ihrer fortschrittlichen technischen Merkmale, ihrer ausgezeichneten Mechanik, ihres Komforts, ihrer Sicherheit und Zuverlässigkeit, ihrer Eleganz und ihres Prestiges immer mehr hervorheben.

Mit wenigen Worten: «Die Lancia wird immer mehr Lancia sein!».

12 AMERIKA JAHR EINS

«Die Geschichte der Vereinigten Staaten war nichts anderes als eine grosse Krise: sie entstanden im Laufe verlorenen Schlachten, die als verhängnisvoll erschienen. Der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts geführte Bürgerkrieg schien sie zu unterdrücken. Die wirtschaftlichen Flauten unterbrachen laufend die Entwicklung und forderten zahlreiche Opfer. Und trotzdem erholten sie sich immer wieder; auch diesmal wird es so sein».

Dies ist die Schlussfolgerung einer eingehenden Analyse der letzten zehn Jahre amerikanischen Lebens, durchgeführt von Ruggero Orlando, Schriftsteller und Journalist, der auf Grund seines langen Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten einer der besten Kenner der Probleme dieses grossen Landes ist. Der Krieg in Vietnam, die zuversichtlichen Hoffnungen, erweckt durch die «neue Grenze» von John Kennedy und gescheitert auf Grund der Ermordung des jungen Präsidenten, der an Robert Kennedy verübte Mord, das Problem der farbigen Amerikaner, die Universitätsrevolte, das Rauschgift, die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, das Überhandnehmen der Kriminalität: und dennoch sind die letzten Worte des Verfassers voller Hoffnung, voller Vertrauen auf die grossen Möglichkeiten des

Wiederaufstiegs, die die Vereinigten Staaten während ihrer bewegten Existenz immer wieder bewiesen haben.

20 ALBRECHT DÜRER

Das Haus, in dem Dürer lebte und wirkte, wurde in den ersten Tagen des Jahres 1945, gerade als der Krieg seiner verhängnisvollen Entscheidung entgegenging, von Bomben zerstört. Der Bürgermeister von Nürnberg entschied den sofortigen Wiederaufbau des Hauses als Symbol der Stadt und um zu beweisen, dass die Stadt gewillt ist, aus den Trümmern neu zu entstehen, die der Konflikt, der zur Vernichtung des Nazismus führte, hinterlassen hatte.

Dürer war der Sohn eines aus Ungarn stammenden Goldschmiedes. Schon als Jüngling lernte er die Häufigkeit kennen, mit der der Tod auftrat. Sein Vater und seine Mutter, Barbara Holper, hatten achtzehn Kinder, doch nur drei davon erreichten das Junglingsalter; die anderen starben im zarten Alter. Nachdem sein Vater ihm die Erlaubnis erteilt hatte, die Maler- und nicht die Goldschmiedekunst zu erlernen, unternahm Albrecht Dürer nach Abschluss seiner Lehre bei Michel Wolgemut grössere Reisen innerhalb seiner Heimat und dann nach Italien, um die hauptsächlichsten Kunstrichtungen seiner Zeit kennenzulernen. Die von den Eltern gewollte und deshalb ohne Liebe geschlossene Ehe mit Agnes Frei führte zu keinem glücklichen Zusammenleben. Es gingen auch keine Kinder daraus hervor und dies erlaubte ihm, sich ganz seiner Maler- und Graphikerkunst zu widmen. Er arbeitete im Auftrage berühmter Familien; z.B. für die Fugger und die Heller. Der Grosse Kurfürst von Sachsen, Friedrich der Weise, der Kaiser Maximilian und sein Nachfolger Karl V. waren seine Förderer und Auftraggeber. Er verwirklichte eine grosse Anzahl von Kunstwerken, die zu den ausdrucksvollsten der Kunstgeschichte zählen. Durch den Kauf des Hauses, in dem er wohnte und wirkte, konnte er immer wieder mit Freude nach Nürnberg zurückkehren, um in dem ihm lieb gewordenen Zufluchtsort arbeiten zu können.

Als Anhänger von Luther, den er nie persönlich kennengelernt hatte, befand er sich oft im Zweifel und sein Geist erlitt schwere Krisen religiöser Art, die ihn nie verliessen. Sein Werk ist in der ganzen Welt bekannt, in einer Welt, die auf ihn schaut und die heute noch sein Haus besucht, wie das eines Helden der Menschheit.

30 STRASSENVERKEHR IN ROM

Ein Kraftfahrzeug auf je 12 Einwohner im Jahre 1960, ein Kraftfahrzeug auf je 6 Einwohner im Jahre 1965, heute ein Kraftfahrzeug auf je 4 Einwohner: das Fortschreiten dieser Zahlen weist auf die Verschlimmerung der Paralyse hin, die den Strassenverkehr in Rom bedroht, eine Paralyse, die fast am kritischen Punkt angelangt ist, und zwar, laut der Sachverständigen, ein Auto auf je drei Einwohner. In den letzten zehn Jahren sind viele Massnahmen getroffen worden, um das Problem des «Nichtverkehrs» in Rom zu lösen. Es handelte sich immer nur um Notbehelfe und unvollständige Lösungen, die das Übel nie an der Wurzel angefasst haben.

Kreisverkehr, Fussgängerinseln, die grüne Welle synchronisierter Verkehrsampeln, die verschärften Verbote, die Versuche, die Einwohner zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu überzeugen, Vorrangstrassen: jedesmal glaubte man den richtigen Weg eingeschlagen zu haben. Die verschiedenen Abhilfen hatten jedoch immer nur eine vorübergehende Wirkung und bald war es wieder wie zuvor.

Was hätte man unternehmen müssen? Verkehrsfördernde Anlagen bauen: Parkplätze, Umgehungsstrassen, Hauptverkehrsadern, Schnellstrassen, Autobahnanschluss-Strassen. Jetzt ist keine Zeit mehr zu verlieren, es muss gehandelt werden, bevor es zu spät ist, denn Rom, wie jede Gross-Stadt der Welt benötigt das Automobil.

36 DAS MUSEUM «VINCENZO LANCIA»

Durch die Ergreifung einer auf dem Gebiet der Technik und der Geschichte wertvollen Initiative hat die Lancia ein Museum in Erinnerung an Vincenzo Lancia in das Leben gerufen. Es legt Zeugnis ab von seinen bedeutendsten Schöpfungen seines Wirkens und Strebens, und es ist für die bestimmt, die es verstehen, aus der Geschichte eine Lehre zu ziehen.

Diese Sammlung befindet sich im Anfangsstadium, denn die Auffindung seltener und wertvoller Stücke verlangt eine lange und mühevollen Sucharbeit. Wir hoffen jedoch, dass es uns gelingt, die Sammlung mit Material und Bibliographien zu bereichern, die den Generationen von heute und morgen das Leben einer Automobilfabrik illustrieren, deren Name ein Symbol des Fortschrittes ist.

38 TREFFEN DER LANCIA-CLUBS

Vor 50 Jahren, und zwar am 1. September, testete Vincenzo Lancia auf der Mont-Cenis-Strasse den ersten Prototyp eines der berühmtesten Wagen der Automobilgeschichte: der Lambda. Um dieses Jubiläum zu feiern, hat der Lancia-Club Italien ein Treffen in Turin der Besitzer der Lancia Oldtimer veranstaltet, an dem etwa 60 «Veteranen» und mehr als 200 Lancia-Freunde aus aller Welt teilgenommen haben. Die Fünfzigjahrfeier des Lambda erreichte ihren Höhepunkt in einer Pilgerfahrt zum Restaurant Giacomoni in Condovè, wo Vincenzo Lancia und einige seiner Mitarbeiter während der Rückkehr von der ersten Fahrt mit diesem prächtigen Wagen rasteten und wo eine Gedenktafel angebracht wurde, die an diese Begebenheit und an die Schöpferkraft von Vincenzo Lancia erinnert.

48 EIN LOB DEM BASEBALL, DER ÜBERRASCHUNGSREICHSTE SPORT

Der Baseball: Was bedeutet er für die Amerikaner? Wie wird er gespielt? Die Situation in Italien. Für die Amerikaner bedeutet der Baseball viel mehr als ein Nationalsport: er ist Lebensschule und gleichzeitig Philosophie; berühmte Schriftsteller, wie Twain, Sinclair Lewis, und Hemingway, haben ihn mit Sagen umwoben; eine Leidenschaft, die sowohl den Präsidenten der Vereinigten Staaten als auch den Zeitungsverkäufer in gleicher Weise fesselt. Wegen seiner Regeln ist der Baseball der überraschungsreichste aller Sportarten; ein Augenblick genügt, um das Resultat eines Spiels auf den Kopf zu stellen, um die sicheren Gewinner in Verlierer umzuwandeln. In Italien spielt man bereits seit zwanzig Jahren Baseball, doch erst seit einigen Jahren hat dieser Sport das Publikum interessiert und es auf die Sportplätze gelockt.

54 REISEFÖHRER FOR DÄNEMARK, DAS LAND DER TRÄUME

Ein neuer Reiseführer von Swen-Wke Nielsen: diesmal ist Dänemark an der Reihe. Der Motorjournalist Nielsen kennt nur eine Art von Tourismus: den mit dem Automobil. Dies ist auch die einzige Reiseart, die es erlaubt, nicht nur die Schönheiten der Natur eines Landes, sondern auch den Geist, die Geschichte und die Lebensgewohnheiten seines Volkes zu

entdecken. Dänemark ist ein ideales Land für den Touristen im Automobil auf Grund seines gut gepflegten Strassennetzes, seiner stimmungsvollen Landschaft, in der das Grün der Wiesen direkt in das Blau des Meeres übergeht, und der Gastfreundlichkeit seiner Bewohner. Auch dieser Reiseführer von Nielsen enthält: genaue Strassenangaben zur Erleichterung der Reise, interessante Angaben über die Lebensgewohnheiten, wichtige Hinweise, die zur Entdeckung alter Kulturstätten führen, und nützliche gastronomische Anregungen. Das letzte Ziel dieser Kreuz- und Quertour ist die wunderbare Stadt Kopenhagen, «eine wärmeausstrahlende Stadt, auch wenn es schneit, eine Stadt, die allen «Skål», d.h. Gesundheit, zutrifft».

61 DIE ZEHN JAHRE DER TROPHÄE DER «GOLDENEN LANZE» IN DER ZAUBERHAFTEN UMGEBUNG DES GOLFCUBS «LE BETULLE»

Die Trophäe die «goldene Lanze», die dieses Jahr zum zehnten Mal ausgetragen wird, gibt dem Verfasser den Anlass, ein gefühlvolles und besonderes Lob dem Golf und seinen Meistern auszusprechen, sowie die kulturreiche Stadt Biella zu entdecken: «Eine politische, elegante, eigenartige und eine sich selbstgenügende Stadt mit einem seriösen und liebenswürdigen Charakter». Der Unternehmungsgeist einiger Bielleser liess im Jahre 1959 den Club «Le Betulle» entstehen. Sein Golfgelände zählt zu den schwierigsten, jedoch wunderbarsten Europas. Auf diesem Gelände treffen sich jedes Jahr, anlässlich der «goldenen Lanze», die besten internationalen Golfspieler. Weshalb ist das Golfspiel so faszinierend? Vor allen Dingen die Rückkehr zur Natur, die nur wenige Sportarten, wie der Reitsport und die Jagd, mit ihm gemeinsam haben. Und dann sein tieferer Sinn: der Kampf gegen den Fehler; beim Golfspiel gewinnt der, der am wenigsten Fehler begeht; und das ist in der Regel die Substanz unseres gesamten Daseins.

66 DAS HI-FI-TREFFEN IN VENEDIG

Nach einer zweijährigen Unterbrechung auf Grund der Übernahme der Lancia seitens der Fiat, ist die Tradition der jährlichen Treffen der Mitglieder des Hi-Fi-Clubs fortgesetzt worden. Dieser Club vereint die Aristokratie der Lancia-Freunde, zu der nur die gehören, die mindestens fünf Lancia-Wagen besessen haben. Der Ort des Treffens war dieses Jahr Venedig, die herrliche Stadt, deren Schicksal die gesamte Kulturwelt beunruhigt. Trotz der ungünstigen Jahreszeit war die Veranstaltung von Erfolg gekrönt und besondere Bedeutung kam ihr durch die exklusive Vorstellung des Lancia 2000 zu.

68 EINE EREIGNISREICHE SAISON FÜR DIE HF-WAGEN

Siegreiche Saisonende für die Fulvias. Die Piloten der HF-Mannschaft haben den Mitrop-Cup und die italienische Rallyemeisterschaft gewonnen. Sandro Munari und Mario Mannucci belegten gegenwärtig den zweiten Platz in der Rallye-Europameisterschaft für Fahrer, während die Lancia an zweiter Stelle der internationalen Markenmeisterschaft steht. Die Kunden und die Privat-Rennmannschaften auf Lancia-Wagen haben sich die nationale Rallye-Trophäe für GT- und Serienwagen auf Grund des Verdienstes von A. Cavallari und die nationale Trophäe für Zuverlässigkeitsrennen auf Grund des Verdienstes von G. Pavanello zugesichert. In den nationalen Geschwindigkeitsrennen der GT-Wagen aller Hubraumklassen liegt R. Restivo an erster Stelle. P. Arlini führt die italienische Bergmeisterschaft in der Kategorie der GT-Wagen.

CENTRO
STORICO
FIAT

Realtà e prospettive

Nel numero 26, uscito nel tardo autunno 1969, ebbi l'onore di rivolgere il primo saluto agli amici di questa rivista. Era appena avvenuto il passaggio azionario in capo alla Fiat, sicché nessuna dichiarazione programmatica poteva essere da me pronunciata, al di fuori di una generica affermazione di volontà a rinverdire le tradizioni della prestigiosa marca, ispirata all'alto livello qualitativo e all'attribuzione di una spiccata personalità all'automobile Lancia.

A due anni da quell'evento, non esito a corrispondere alle richieste avanzatemi da varie parti, di far conoscere ai cortesi lettori delle sintetiche notizie sull'attività svolta ed ancor più sui piani di ristrutturazione e di sviluppo dell'azienda.

Non mi soffermo sui provvedimenti di carattere finanziario (le riduzioni, le reintegrazioni e gli aumenti di capitale deliberati dagli azionisti per risanare perdite e per dotare la società dei finanziamenti necessari) perché sono noti, e peraltro riflettono le conseguenze di una gravosa eredità dalla quale non ci si poteva in alcun modo sottrarre. Essi rappresentano la risposta concreta e inoppugnabile a coloro che inizialmente avessero sottovalutato la comprensione della Fiat nell'accettare una operazione del genere di quella compiuta. Mi riferisco invece alla crisi direzionale nell'interno dell'azienda, al riordinamento delle strutture produttive, alla definizione delle politiche e principalmente quella del prodotto, alla determinazione degli obiettivi e all'organizzazione idonea per conseguirli.

Le difficoltà ad affrontare questi problemi, già di per sé fuori del comune, sono state aggravate da tensioni sindacali e da fattori congiunturali negativi, cosicché i compiti delle direzioni sono diventati molto ardui. Gli interventi riparatori sono stati rallentati e ostacolati. Il risveglio di entusiasmi sopiti e la perizia del personale non sono stati sufficienti per superare in breve periodo le sofferenze interne e le avversità insorgenti dall'esterno. Quindi, l'opera di ricognizione delle aree d'intervento, di predisposizione dei piani e dei mezzi, e di esecuzione materiale, è stata giorno per giorno insidiata dalle anomalie degli scioperi, dell'assenteismo, dei minori rendimenti, dei turbamenti e delle incertezze di mercato. Fenomeni questi che scuotono dal più al meno tutte le aziende aggiornate e sane; e ovviamente ingigantiscono i loro effetti deleteri su aziende in fase di ammodernamento e di risanamento.

Uno dei principali difetti riscontrati nella compagine Lancia consiste nella dimensione del potenziale produttivo. Il Presidente della Fiat lo dichiarò in partenza: la Lancia deve produrre almeno 100.000 vetture. Il potenziale trovato era la metà. Gli investimenti presupponevano profondi ammodernamenti ed ampliamenti. Per i primi, si è messo mano senza indugi a modifiche, sostituzioni, innovazioni. Per i secondi, da effettuarsi logicamente a Chivasso, le norme edilizie hanno costretto a segnare il passo.

Un po' di storia ci vuole, per la miglior comprensione delle cose.

Nel 1959 la Lancia diede avvio alla costruzione del nuovo stabilimento di Chivasso: l'area, di oltre un milione e centomila metri quadrati, fu cinta e predisposta per formarne un unico e compatto complesso industriale; e si cominciò a coprirla con centomila metri quadrati circa di fabbricati. Il piano prevedeva che in tre stadi, nel giro di pochi anni, le officine si espandessero per raggiungere la produzione di 500 vetture al giorno, cioè più di 100.000 annue. La superficie edificabile avrebbe permesso di decentrare a Chivasso, con l'opportuna gradualità, tutte le installazioni di Torino, restando autonoma l'unità di Bolzano. Le realizzazioni si fermarono al secondo stadio, e precisamente al limite di 250/300 vetture al giorno nella sola parte di carrozzeria, montaggio e collaudo finale. Rimasero perciò incomplete per quasi un decennio.

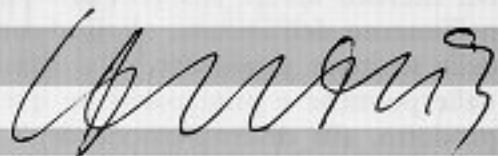
La nuova Amministrazione si è proposta di dare corso immediato al vecchio piano di Chivasso, con i dovuti aggiornamenti tecnici.

Agli inizi del 1970, procuratasi i regolari permessi edilizi, ha costruito il nuovo reparto verniciatura nelle dimensioni volute per 500/600 vetture. Nonostante ogni diritto a proseguire gli ampliamenti, le procedure connesse alle incerte disposizioni edilizie ed i contrasti politici nell'interpretarle, hanno ostacolato l'ulteriore corso dei lavori. Soltanto in questi giorni si è sbloccata la situazione. Da parte della Lancia si è dovuto trascurare la rivendicazione di talune ragioni giuridiche e accettare dei compromessi per dimostrare larga comprensione di socialità. Seppur con ritardo rispetto ai tempi che eravamo pronti a rispettare, la ristrutturazione dello stabilimento di Chivasso può ormai attuarsi, nei limiti delle lavorazioni di carrozzeria e montaggio. Sembra tuttavia da scartare l'ipotesi di integrare nei prossimi tempi l'unità produttiva di Chivasso con lavorazioni meccaniche, perché ciò provocherebbe movimenti di mano d'opera non in armonia con la programmazione nazionale e regionale, vale a dire con le strategie delle localizzazioni degli insediamenti industriali

di cui tanto si discute in sedi competenti. Su questo tema s'innesta la prospettiva di uno stabilimento nel biellese, che la stampa ha illustrato con ampiezza persino eccessiva, date le interpellanze parlamentari e le varie azioni politiche nate dall'intersezione di notizie di varie fonti.

Mi spetta di sottolineare che la logica industriale dello sviluppo della produzione automobilistica Lancia a Chivasso, con integrazione della meccanica, potrà subire la variante di ristrutturare le attuali lavorazioni col raggiungimento della dimensione minima economica, e di situare altrove la meccanica più raffinata e qualificante le caratteristiche Lancia, solo al verificarsi di talune indispensabili condizioni, cioè che siano evitati insostenibili appesantimenti di costi, tanto di insediamento quanto di esercizio. La scelta del biellese per un nuovo stabilimento ausiliario a poca distanza da Chivasso potrà presentarsi ammissibile una volta equilibrate le premesse economiche di gestione dello stesso. In effetti la creazione di tale stabilimento potrebbe corrispondere alle medesime finalità politico-sociali sospingenti le iniziative verso il Mezzogiorno, che consistono nel dare sollievo a una zona depressa. Infatti la crisi tessile del biellese non è di emergenza, bensì di struttura. Quanto alle infrastrutture, il territorio ne è sufficientemente dotato. Si tratta di non lasciarle decadere e di creare la motivazione per rinsaldarle in un futuro non lontano. Conviene inoltre non disperdere le attitudini e le esperienze alla vita di lavoro di una popolazione che facilmente può addestrarsi alla meccanica. Il contributo che la Lancia potrà dare alla formazione di nuova occupazione nel biellese sarà certamente parziale in rapporto alle necessità presenti e previste nei prossimi anni in quella zona.

Messe così brevemente a fuoco le grandi direttive di marcia, non mi resta che assicurare gli amici della rivista della piena vitalità della Lancia. Le vetture Lancia accentueranno sempre più la loro distinzione per caratteristiche tecniche d'avanguardia, massime prestazioni meccaniche e di comfort, sicurezza e affidabilità, eleganza e prestigio. In una frase: *la Lancia sarà sempre più Lancia!*



Presidente della Lancia

Il modello 2000 — berlina e coupé Pininfarina — ha costituito la principale novità Lancia del 1971, e il pubblico, non soltanto italiano, non ha mancato di accogliere l'una e l'altra versione con vivi consensi, apprezzandone l'estetica, il confort e



le prestazioni, non meno che i sostanziali miglioramenti meccanici. Le Lancia 2000 si sono così poste in primissimo piano in una fascia di cilindrata dove è particolarmente vivace la concorrenza internazionale.



TERZA VERSIONE PER LA LANCIA 2000 IL COUPÉ HF

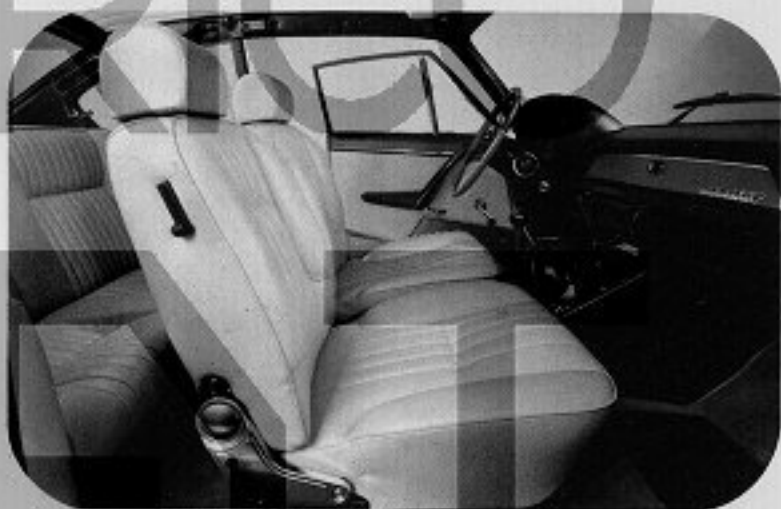
STORICO





COUPÉ 2000 HF

Per il Coupé 2000 HF, nuova espressione della tradizionale collaborazione fra la Pininfarina e la Lancia, motore alimentato a iniezione di benzina, comando elettronico, 125 CV, velocità massima di oltre 190 km/h. Sulla carrozzeria maschera radiatore in nero opaco e strisce longitudinali sulle fiancate. All'interno sedili di tipo avvolgente con schienale a regolazione continua e nuova tavola porta-apparecchi.





In occasione del 53° Salone di Torino esce della 2000 una terza versione: il coupé HF. Pressoché immutato nella fisionomia estetica, questo modello trova esaltazione delle sue fondamentali qualità nell'alimentazione a iniezione elettronica Bosch — in luogo del carburatore doppio corpo — che oltre a un sensibile incremento di potenza lungo l'intera curva di utilizzazione della stessa (con massimo di 125 CV DIN a 5800 giri/minuto, contro i 115 CV della 2000 a carburatore) offre tutti i noti vantaggi dell'iniezione, tra cui un più completo controllo delle emissioni nocive, una maggiore elasticità, e una riduzione dei consumi, grazie a una dosatura molto precisa della quantità di combustibile in funzione delle diverse condizioni di funzionamento del motore.

L'impianto di iniezione Bosch adottato sul motore del coupé 2000 HF comprende un circuito di alimentazione costituito da: pompa elettrica di mandata, filtro combustibile, regolatore di pressione, elettroiniettori (uno per ciascun cilindro), elettroiniettore per avviamento a freddo e relé per l'inserzione della pompa.

Il «cervello» dell'impianto è una centralina elettronica di comando. Questo piccolo computer, costruito secondo la tecnica dei circuiti stampati, contiene circa 250 elementi, tra cui 30 transistor e circa 40 diodi.

Altri apparecchi sono: il distributore di accensione con generatore d'impulsi a contatti, sensore della pressione nel collettore di aspirazione, sensore di temperatura, interruttore termico oppure interruttore termico a tempo, valvola per aria supplementare, pressostato, interruttore sulla farfalla e un relé per l'alimentazione della centralina.

Ciascuno di questi apparecchi deve assolvere un determinato compito (a volte anche di più di uno). Dal loro accoppiamento si ottiene nell'attimo giusto l'esatta quantità di combustibile per ogni ciclo di lavoro in ciascun cilindro.

L'iniezione di benzina avviene nel condotto di aspirazione, immediatamente a monte delle valvole di aspirazione del motore, comandata tramite la pressione esistente nel collettore d'aspirazione e il numero dei giri. La quantità di benzina da introdurre tramite gli elettroiniettori è funzione della sezione di passaggio, della pressione di iniezione e della durata dell'iniezione. La sezione di passaggio è vincolata alla costruzione, e la pressione d'iniezione viene mantenuta costante. Il principio consiste quindi nel regolare la durata dell'apertura degli elettroiniettori. Ciò si ottiene facendo affluire alla centralina di comando dei dati che essa trasforma in impulsi per il comando del momento e dei tempi di apertura degli elettroiniettori.

Il coupé 2000 HF si distingue inoltre da quello normale per i seguenti dettagli estetici: maschera radiatore color nero opaco; marchio sulla maschera radiatore anziché sul cofano; strisce longitudinali sui fianchi, nere per le vetture chiare, argentea per le vetture scure; scritta HF sulla maschera radiatore, sulla parte posteriore della coda e sullo sportello del cassetto portaoggetti.

All'interno, sedili di tipo avvolgente con comando di regolazione continua dello schienale e nuova tavola porta-apparecchi. Tutti gli strumenti (tachimetro, contagiri, termometro acqua, indicatore livello benzina, manometro olio) sono di diametro maggiore e inseriti in un pannello di legno. Le lampade spia sono disposte all'interno dei due strumenti principali (massima temperatura motore, generatore, luci di profondità, freno di stazionamento inserito, livello liquido freni nel contagiri; indicatore di direzione destra e sinistra, luci di posizione nel contachilometri). Spia del freno di stazionamento a luce intermittente.

Le velocità del coupé 2000 HF nelle varie marce (* a 6000 giri/minuto) sono: 50* km/ora in I; 77* in II; 116* in III; 162* in IV; oltre 190 in V; 49* in RM. Pendenza massima superabile 48,4 %.

Tutto è cominciato

esattamente un anno fa, quando la Carrozzeria Bertone presentò alla rassegna del Valentino uno studio molto avanzato di vettura da competizione, basato sulla meccanica — opportunamente modificata in vista della nuova impostazione con motore centrale — della Fulvia Coupé. Lo Stratos (questo il nome dato da Bertone alla macchina) venne giudicato con estremo favore dal pubblico per la sua impostazione formale: un profilo a cuneo senza soluzioni di continuità, e tante idee nuove. Intanto la Fulvia HF usciva da una brillantissima stagione, culminata nel trionfo al Rallye d'Inghilterra, una delle gare più severe e impegnative del mondo. L'incontro non fu casuale, e in ogni modo promettente.

Lo Stratos piacque molto

anche agli appassionati responsabili del Reparto Corse della Lancia, e tra questi e gli altrettanto entusiasti tecnici della Bertone si stabilì un contatto, dapprima limitato a un semplice scambio di esperienze. Poi, più tardi, prese corpo l'iniziativa di impostare un prototipo che, sempre utilizzando meccanica Lancia, rispondesse globalmente ai concetti informatori di una vettura da rallye: requisiti regolamentari anzitutto, ma anche di abitabilità, visibilità totale, confort per pilota e navigatore, inserendo infine tutti quegli accorgimenti che l'esperienza di questo tipo di competizioni ha via via indicato e affinato, anche grazie al contributo e alla partecipazione dei piloti della Squadra Corse Lancia. Dello Stratos, dal punto di vista estetico, e soprattutto aerodinamico, è stata presa più di un'idea di base, armonizzandola con lo scopo finale della vettura.

È nato un coupé

di straordinaria compattezza (la macchina con un passo di metri 2,16 è lunga appena m 3,67 e alta m 1,10), caratterizzata da una linea cuneiforme e da un parabrezza molto inclinato e perfettamente cilindrico che si unisce ai cristalli laterali, appena interrotto da due sottilissimi montanti. Frontalmente, oltre ai proiettori rientranti a comando elettrico nel cofano fortemente deportante, altri due gruppi ottici rettangolari antinebbia e di profondità sono incorporati ai lati della maschera. La parte posteriore del padiglione ha funzione di roll-bar scatolato, e il lunotto è compreso tra i due elementi di lamiera che prolungano il padiglione fino a fondersi con la corta coda. Quest'ultima, a profilo tronco, presenta una profonda svasatura centrale.

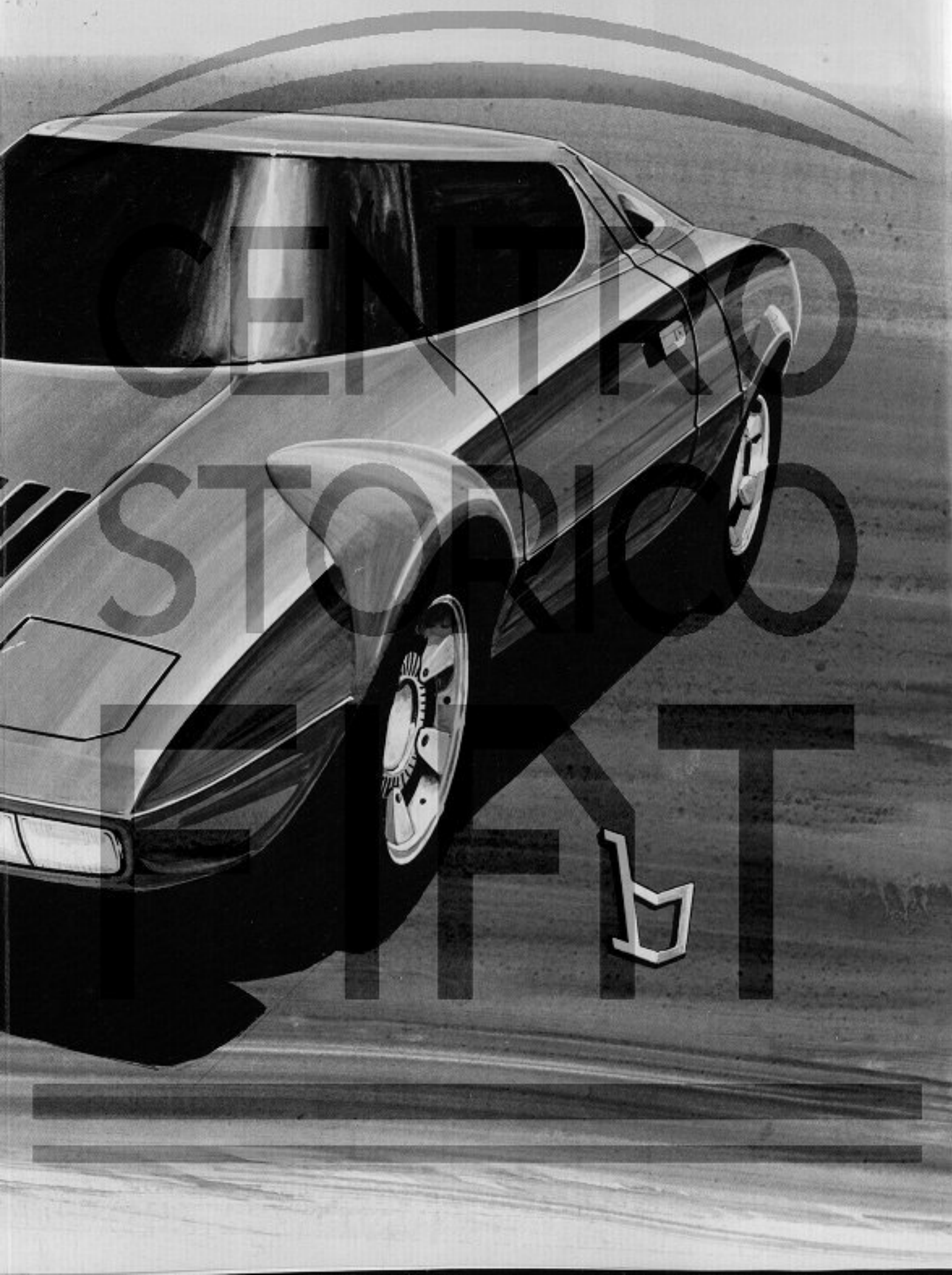
Una novità assoluta

è costituita dai codoli copri ruota, che possono essere rapidamente sostituiti a seconda delle misure dei pneumatici, senza interrompere l'armonia della linea di cintura e delle corrispondenti sezioni frontali. Grande cura è stata posta nella sistemazione della ruota di scorta (sotto il cofano anteriore) e nelle finizioni interne, pur se necessariamente ridotte all'essenziale. Si entra e si esce comodamente, come su un normale coupé gran turismo. Vari accorgimenti sono stati infine messi in atto per accedere al motore, che è in posizione centrale, dietro ai sedili.

Questo a grandi linee

il nuovo Stratos HF. Di altri dettagli è prematuro parlare. La Carrozzeria Bertone e il Reparto Corse Lancia, che per mesi hanno lavorato in stretta collaborazione, si ripromettono di iniziare al più presto una accurata messa a punto su strada della vettura. L'avvenire dirà se allo Stratos HF sarà possibile dare uno sviluppo: le premesse ci sono, e incoraggianti. In ogni caso l'iniziativa ha un significato di ricerca tecnica e stilistica che non può sfuggire agli appassionati.





STRATOS/HF
due sigle promettenti

CENTRO

STORICO

FIAT



1600

ANCHE PER LA FULVIA SPORT



Nel programma di completamento e differenziazione della propria gamma di modelli, la Lancia ha aggiunto alla serie Fulvia anche la versione «1600» della Fulvia Sport. Il motore a 4 cilindri di 1584 cmc. eroga 114 CV (DIN) a 6000 giri/min. con una coppia massima di 15,6 mkg a 4500 giri. Il cambio, comandato a leva centrale molto corta, è a 5 marce e al regime di 6000 giri/min. le massime velocità raggiungibili nei vari rapporti sono rispettivamente di: 57, 84, 122, 159 km/h; arrivando a 190 km/h in presa diretta. La carrozzeria, disegnata e costruita dalla Zagato, della Fulvia Sport 1600 si distingue dalla versione «1300» per il frontale di diverso disegno, per i rostri gommati ai paraurti d'acciaio, per le maniglie incassate nella carrozzeria, per una larga fascia in nero opaco al centro del cofano motore. All'interno, sedili con poggiatesta e alzacristalli elettrici comandati da una tastiera sistemata sul copri cambio. In coincidenza alla presentazione del nuovo modello, dalla carrozzeria Zagato è uscita la cinquemillesima Fulvia Sport. I programmi costruttivi per questa vettura (nelle due versioni) prevedono una cadenza annua di 3000 esemplari. Questa produzione limitata, assicura sia l'elevata qualità della vettura, per ciò che riguarda materiali ed esecuzione, sia quel carattere di esclusività che contribuisce a fare della Fulvia Sport una macchina particolare e «diversa».



MOTORE.

4 cilindri a V stretto, alesaggio/corsa 82 x 75 mm, cilindrata totale 1584 cmc, rapporto compressione 10,5:1, potenza max. 114 CV (DIN) a 6000 giri/min., coppia max. 15,6 mkg a 4500 giri/min., regime max. 6500 giri/min., potenza fiscale 17 CV. **Distribuzione:** 2 alberi a camme in testa. **Alimentazione:** 2 carburatori doppio corpo. **Capacità serbatoio:** 38 litri. **Lubrificazione:** forzata mediante pompa. **Raffreddamento:** a circolazione forzata di liquido, ventilatore a comando termo-elettrico.

TRASMISSIONE.

Frizione monodisco a secco. Cambio meccanico a 5 marce. Comando sul pavimento a leva corta. Rapporti in 1ª: 3,646 - in 2ª: 2,473 - in 3ª: 1,719 - in 4ª: 1,317 - in 5ª: 1. Propulsore in blocco con il corpo motore e la scatola frizione-cambio.

SOSPENSIONE.

Anteriore a ruote indipendenti con quadrilatero trasversale e bracci oscillanti, molla a balestra trasversale con attacco antivibrante alle estremità. Ammortizzatori telescopici; barra stabilizzatrice. **Posteriore** ad assale tubolare rigido; molle a balestra longitudinali; ammortizzatori telescopici; barra di reazione trasversale e barra stabilizzatrice.

RUOTE.

Cerchi 4 1/2 J. 14". Pneumatici 165-14 XAS.

Guida.

A vite globoidale e rullo. Piantone guida in tre forchi.

FRENI.

A disco sulle quattro ruote. Sistema Superduplex con servofreno e correttore di frenata.

IMPIANTO ELETTRICO.

12 V - 45 Ah - alternatore da 400 W - proiettori allo iodio.

CARROZZERIA.

Scocca a struttura differenziata con abitacolo centrale molto rigido.

PESI.

In ordine di marcia kg 960. A pieno carico kg 1280.

DIMENSIONI.

Passo: 2330 mm. Carregg. ant./posteriore: 1300/1280 mm. Lunghezza max. 4140 mm. Larghezza max. 1570 mm. Altezza max. 1280 mm. Capacità vano bagagli 310 litri.

PRESTAZIONI.

Velocità max. nelle varie marce: in 1ª: 57 km/h - in 2ª: 84 km/h - in 3ª: 122 km/h - in 4ª: 159 km/h - in 5ª: 190 km/h. Velocità a 1000 giri/min. in quinta: 32,136 km/h. Pendenza max. superabile in 1ª: 44 %.

Cinquantamila morti e trecentomila feriti è costata agli Stati Uniti la guerra del Vietnam. I morti superano quelli della guerra di Indipendenza, della guerra di Corea e si avvicinano, se la cifra non sarà raggiunta fra la stesura e la pubblicazione di questo articolo, ai 54.500 della prima Guerra Mondiale. La guerra del Vietnam è la più lunga che abbiano combattuto gli Stati Uniti: il suo inizio può datarsi secondo gusti al 22 ottobre 1957, quando alcuni «consiglieri» americani che addestravano soldati vietnamiti furono feriti, o all'8 luglio 1959 quando due ne vennero uccisi, o al 14 dicembre 1961 quando il Presidente Kennedy dichiarò ufficialmente che gli Stati Uniti erano disposti ad aiutare il Vietnam meridionale «a preservare l'indipendenza», o al 22 dicembre 1961 quando i Viet Cong uccisero il soldato specialista James Davis, definito tempo dopo dal Presidente Johnson «il primo caduto in difesa della nostra libertà nel Vietnam». Nel dicembre 1962 i militari americani nel Vietnam ammontavano a 4.000 e l'attore comico Bob Hope, che si era recato a divertirli, si rivolgeva ad essi chiamandoli con manifesta ironia «consiglieri»; un anno dopo erano quindicimila, 23.000 alla fine del '64, 125.000 alla fine del '65; nel marzo del '67 arrivavano a 427.000 e l'11 aprile 1968 il Ministro della Difesa Clark M. Clifford annunciava, con la chiamata alle armi di 24.000 complementi, la cifra massima di 549.000 armati americani nel Vietnam meridionale. Richard Nixon è stato eletto alla Casa Bianca con margine stretto da votanti che avevano dimostrato in varie maniere di essere stanchi della guerra o meglio di non comprenderne la natura, inconclusiva com'era e diversa da come l'avevano prospettata i responsabili politici e militari dell'intervento americano, per esempio il comandante sul posto generale William C. Westmoreland che periodicamente annunciava la distruzione delle forze avversarie. In maniera espressa e sottintesa, nella propaganda elettorale Nixon si impegnava a fare del suo meglio per portare i giovani americani in patria e il conflitto a termine, pur respingendo la tesi oltranzista del richiamo immediato e incondizionato. Su consiglio del suo aiutante Henry A. Kissinger, Nixon ha elaborato la dottrina secondo cui gli Stati Uniti si propongono di aiutare gli alleati ma non di combattere le loro guerre, iniziando in particolare la «vietnamizzazione» della guerra in Asia sudorientale, cioè l'addestramento a tutte le armi delle forze indigene sudvietnamite e la graduale sostituzione in campo degli americani con queste. Lo sganciamento è in corso; il numero dei militari americani laggiù sta scendendo verso 200.000 e, quello che più conta all'interno degli Stati Uniti, la partenza di un figliolo per l'Asia sudorientale non è più sgomentosa per le madri americane giacché il numero dei morti è ormai di qualche decina al mese anziché di migliaia. La guerra costa circa cinque miliardi di dollari all'anno anziché i 25 miliardi che il Presidente Johnson diceva costasse nel 1968. Morti e soldi rimangono pur troppi, specialmente di mano in mano che la grande maggioranza degli americani si rende conto di avere combattuto una guerra inutile; i documenti sulle origini e sugli inizi del conflitto comunicati indiscretamente alla stampa degli Stati Uniti dimostrano come l'opinione pubblica sia stata deliberatamente tratta in inganno, come gli stessi organi di informazione e spionaggio non ritenessero necessaria agli interessi americani la guerra o perlomeno una partecipazione ad essa in massa,

come probabilmente il regime comunista di O Ci Minh fosse, simile a quello del Maresciallo Tito in Europa, migliore barriera contro un dubbio espansionismo cinese di quanto non sia un impopolare governo di Saigon o un Vietnam avvilito e dissanguato, come finalmente il maturare di nuovi rapporti fra Washington e Pechino indichi che vi sono possibilità di giuoco politico e diplomatico là dove Kennedy, Johnson, i loro collaboratori Dean Rusk, MacGeorge e William Bundy, Walt Whitman Rostow o Maxwell Taylor confidavano nel successo militare. È presuntuoso, mentre scorre la cronaca, valutare la guerra del Vietnam e la sua portata nella storia degli Stati Uniti, cioè del mondo contemporaneo, e dire quanto del malessere causato da essa intacchi la società americana e la sua maniera di svilupparsi, di progredire, di godere, di errare e di sperare. Quando l'intervento degli Stati Uniti si determinò fondamentale e definitivo, la nazione americana si trovava impegnata in problemi basilari che erano definiti avanzati e le cui soluzioni, per quanto rapida-

La storia degli Stati Uniti è stata di grandi crisi: la loro nascita si iniziò fra battaglie perdute che parevano fatali, la guerra civile a metà del secolo decimonono sembrò schiantarli, le depressioni economiche ne

mente fossero giunte, pur si rischiava fossero tardive: principale il problema negro, vale a dire come conciliare l'undici per cento degli americani con il rimanente della popolazione, superando abissi economici e sociali, risalendo una storia di nequizie e sperequazioni, prendendo atto di mutamenti psicologici e organizzativi, problema strettamente associato con quello della miseria in una società ricchissima o «affluente», per adoperare l'aggettivo dell'economista Kenneth Galbraith. Internazionalmente, si trattava di definire il posto degli Stati Uniti, fino ad allora guida delle democrazie occidentali nella guerra fredda, dopo che la morte di Stalin, il dissidio fra Mosca e Pechino, l'alterato rapporto strategico tra nazioni dotate di armi nucleari e di missili, l'alternarsi di forze centripete e centrifughe nell'Europa sia orientale sia occidentale, e l'avvento alla ribalta mondiale di popoli che avevano giaciuto per secoli nel sonno coloniale e non erano stati soggetti di storia, imponevano aggiornamenti al pensiero

e all'azione. Oggi gli Stati Uniti si ritrovano le città in decadenza, metropoli dove è rischioso aggirarsi per le strade, gioventù disorientata, il vizio delle droghe epidemico, l'arte avvilita, la cultura, le ricerche e gli studi trascurati, tecnici e specialisti disoccupati, delitti in aumento, felicità, spensieratezza, ottimismo ed entusiasmo confinati nella nostalgia. A dispetto di precedenti chiamati presuntuosamente «leggi», i due mali che classicamente avrebbero dovuto escludersi a vicenda, disoccupazione e inflazione, aumentano insieme e gli economisti turbati si limitano a definire più che a spiegare il fenomeno con un neologismo orribile tanto nella forma quanto nel significato, «stagflation», composto arbitrario di ristagno e appunto inflazione; i prezzi infatti e il rapporto fra quelli al minuto e quelli all'ingrosso salgono oltre ogni scala mobile o fissa, il dollaro è sganciato dall'oro. Chi ritorna nel paese dopo assenze è colpito da sinistri contrasti: a pranzi e cocktail la gente sembra distratta e preoccupata; ai giovani pare inutile sia studiare, sia contestare; gli

PRIMO

resero lo sviluppo discontinuo e le vittime innumerevoli. Eppure la marcia ogni volta ha ripreso. Può ricominciare ancora.

di Ruggero Orlando

operai sono convinti che, indeboliti dalla ridotta domanda di lavoro, debbano loro pagare per la guerra e per tutto; gli articoli dei giornali evocano amarezza o ansietà. Noi italiani chiamiamo i secoli con il numero cardinale, il Trecento, il Cinquecento, il Sei o Settecento, mentre altri adoperano esclusivamente gli ordinali quattordicesimo, sedicesimo, decimosettimo o decimottavo. Gli americani hanno instaurato l'abitudine di chiamare con il numero cardinale i decenni; cominciarono battezzando l'ultimo del secolo passato «i gai Novanta»; l'orgia speranzosa e confusa del primo dopoguerra, il proibizionismo e i gangster, l'iperbolico aumento dei titoli di borsa destinato a sfasciarsi travolgendo l'economia mondiale nelle giornate nere del 1929, sono ricordati come «i Venti ruggenti», succeduti dai Trenta dell'esame di coscienza e della coscienza sociale. I Cinquanta sono stati per la massima parte gli anni di Eisenhower, vittorioso e paterno condottiero di guerra il quale prometteva e fino

a un certo punto ha mantenuto pace e prosperità; i Sessanta dovevano essere gli anni di Kennedy o dei Kennedy, l'America che si consegnava in mano ai «nati in questo secolo» affinché ricominciasse la sua marcia classica, quella degli «uomini della frontiera» che tra il Sette e l'Ottocento aveva portato le masse umane dall'Atlantico al Pacifico, la frontiera tra, da una parte, le città nascenti, i campi arati, le miniere, le ferrovie, i petroli e, dall'altra, le terre vergini, le praterie, la frontiera che si spostava di anno in anno più in là, ricchezze rapide, e deboli che cascavano ai margini, cowboy e briganti, le fanciulle del West e i re del rame, dell'acciaio, del petrolio, della banca, i santi guerrieri aiutati da Dio e i venduti a Mammone. John Kennedy guardava allo spazio stellato e alla redenzione dei derelitti, e quel migrare orizzontale fermato per forza di geografia voleva che riprendesse verticalmente, con l'appuntamento alla luna degli anni Sessanta e in un lievito ottimistico di diseredati bianchi e soprattutto negri, a beneficiare d'una economia in espansione: la nuova frontiera. Nessuna parola quanto frontiera è evocatrice e augurale per gli americani, che l'hanno a sinonimo di storia. Nessuno probabilmente darà mai un giudizio definito sui Kennedy: sono giunti alla cima della piramide americana con il bollore che hanno levato le stirpi sfruttate, figli di quella che era giunta in America anelante a giustizia e vendetta contro i signori inglesi e protestanti da cui era stata ridotta in schiavitù, umiliata, massacrata e affamata: gli irlandesi cari a Dio e capaci di credere nell'incredibile. John detto Jack Kennedy è il primo Presidente degli Stati Uniti non «vespa» o WASP, iniziali di *white*, bianco, *Anglo-Saxon*, angolosassone, cioè britannico o germanico, e *protestant*. Cattolici, figli di un Kennedy milionario e di una Fitzgerald figlia di un sindaco famoso, emersi nella snobistica Boston a dispetto di club studenteschi e di banchieri d'antica origine, i fratelli Kennedy erano di quegli irlandesi i quali, perché parlavano inglese, si ritrovarono a capeggiare e organizzare politicamente polacchi, tedeschi, ebrei, italiani e italiane d'emigrazione proletaria, inquadrandoli nel partito democratico che nel mezzogiorno degli Stati Uniti era quello dei feudatari schiavisti sconfitti dai capitalisti repubblicani, ma che nel settentrione era contro i repubblicani perché i repubblicani erano i padroni. Partito insomma pre-capitalistico in minoranza e in maggioranza post-capitalistico: sindacale, entro cui si assorbivano le tradizioni contestatrici, sovversive, «populiste», ugualitarie scambiate fra le rivoluzioni francese e americana già importate dai perseguitati religiosi, la convinzione che gli uomini sono stati creati uguali e aventi diritto alla ricerca della felicità. Dei quattro maschi Kennedy, tre sono morti violentemente: il primo in volo sulla Manica, alleato degli inglesi in una guerra in cui suo padre ambasciatore a Londra e neutrale come l'Irlanda poco aveva creduto, contro l'intervento degli Stati Uniti nella quale anche il figlio aveva fatto propaganda. Insomma una morte tragicamente ironica; il padre aveva sperato di vederlo Presidente degli Stati Uniti, ambizione realizzata dal secondogenito ucciso a Dallas. Robert detto Bobby (e non Bob), che aveva ripreso la fiaccola della «nuova frontiera» acrobaticamente in omaggio alla memoria del fratello e in contrasto con la guerra del Vietnam da questi iniziata, anche lui è stato ucciso: a Los Angeles. Il quarto, Edward detto Teddy, sta sotto la nube di un'altra morte

23 Febbraio 1861

Dalla sua casa di Springfield, Abramo Lincoln, appena eletto presidente, arriva a Washington: Nord e Sud sono già separati dai contrasti che condurranno alla guerra civile.

IL DISCORSO DI GETTYSBURG



Nel luglio del 1863, l'esercito nordista vinse a Gettysburg una battaglia decisiva per le sorti finali della guerra, ma che costò molte vite umane. Qualche giorno più tardi il Presidente Lincoln pronunciò a Gettysburg un discorso ancora oggi famoso: «noi siamo decisi a fare in modo che il sacrificio di coloro che sono morti su questo campo di battaglia non sia vano; che questo paese, con l'aiuto di Dio, possa rinascere a nuova libertà; che questo governo del popolo, dal popolo e per il popolo non scompaia dalla terra.

Abramo Lincoln è passato alla storia come il 'grande emancipatore'

Con un emendamento alla Costituzione, il Presidente Lincoln abolì la schiavitù iniziando quel movimento di emancipazione che, seppure non ha ancora risolto il problema dei negri americani, in numerosi stati ha portato molto avanti il processo d'integrazione.



violenta, quella di una ragazza in automobile con lui nell'isola di Martha's Vineyard, confesso d'averne malamente perduto la testa nell'occasione. Queste morti hanno lasciato strascichi perplessi, inchieste incomplete e dubbie, punti interrogativi gravi che sopravvivono. Ma gli anni Sessanta si promettevano anni dei Kennedy: la sinfonia incompiuta impedisce un bilancio sensato sulle qualità presidenziali di John Kennedy tanto più che nei mille giorni di carica ha oscillato fra l'amor di pace e una spedizione balorda contro Cuba preparata sotto Eisenhower ma di cui Eisenhower, scaturito il mandato, con caratteristica fortuna ha scansato la responsabilità, o un'oscura e menzognera «guerra privata» iniziata nel Vietnam, che fallì come tale e lasciò al successore un'eredità tragica. Dopo la seconda crisi di Cuba, vittoriosa questa perché i Sovietici vi sono stati colti ad armare l'isola di missili e costretti a smetterla, Kennedy cercava il riaccostamento con Mosca; ma pronunciava anche a Berlino il discorso più anticomunista di un Presidente. La sua era, tuttavia, carica di contraddizioni ch'è impossibile pensare come si sarebbero risolte, resta, a detta del decano del giornalismo americano Walter Lippman, un'epoca come ce ne sono pochissime nella storia, un'epoca in cui per coincidenza e risultati di corsi storici intrecciati e ribelli all'analisi, per reazione a drammi o a stasi antecedenti, le persone si sono messe a credere a diritto o a torto che i problemi si possono risolvere. Dell'inizio dei Sessanta rimane la memoria, nostalgia di un periodo ottimistico. Anche i realisti speravano.

Gli indocinesi periscono e tribolano da trent'anni. Dopo essere stati invasi dai giapponesi nel 1940, alla fine della guerra sono stati coinvolti nel «complesso di inferiorità» francese, paradosso dei nostri tempi per cui dirigenti e parte di un popolo che è maestro di ragione si sono ammalati di stranezze anacronistiche; la loro mente non ha retto al contrasto di avere perduta la guerra sul campo e di ritrovarsi tra i principali vincitori. Mentre gli Stati Uniti e l'Inghilterra si liberavano rapidamente delle Filippine e dell'India, i francesi perdevano altro sangue e battaglie in Asia sudorientale. La schizofrenia contagiava gli Stati Uniti, restii ad aiutare i colonialisti francesi eppure ammalati dal Vietnam diviso tra regimi comunista e anticomunista come la Germania e la Corea, altro collaudo di quella politica che con sussiego accademico chiamavano contenimento. Documenti adesso pubblicati raccontano come ci volessero mesi per indurre il governo di Saigon ad accettare gli americani, come Kennedy si illudesse di sconfiggere la ribellione comunista ad insaputa del mondo, come insomma nessuno, amico, nemico o neutrale, responsabile ufficiale o commentatore ufficioso, prevedesse nel 1960 che gli Stati Uniti sarebbero ancora in guerra nel 1971.

Capelloni e Ku Klux Klan dicono che la malattia dell'America non deve ridursi alla guerra del Vietnam, ma che questa è parte di guai cui è stato permesso diventare cronici, e i primi, se compagni di viaggio dell'estrema sinistra, ne trovano l'origine nelle contraddizioni con le quali gli Stati Uniti capitalisti, colonialisti, imperialisti sarebbero nati e cresciuti; i secondi accusano con spregio i liberali, la sicurezza collettiva, le Nazioni Unite. «Li-

beriamo gli Stati Uniti dalle Nazioni Unite» si legge su un enorme cartellone a Montgomery, una delle capitali del Sud schiavista, razzista e isolazionista. Entro tale titolo, anche se le Nazioni Unite non hanno assunto nella guerra del Vietnam la parte che avevano in quella di Corea, entrano tutti i deplorati interventi e alleanze. Ma la cronaca insegna che, se il Vietnam non avesse deviato lo sguardo dei successivi Presidenti e dei loro collaboratori civili e militari dalla pace interna e da quella internazionale, gli Stati Uniti avrebbero potuto svilupparsi secondo le promesse dei primi anni Sessanta. Mille miliardi di dollari, diceva l'organizzatore negro Martin Luther King, ucciso anche lui, bastavano per rompere il circolo vizioso dei ghetti urbani di speculazione su dimore in rovina, topi che mangiano le dita ai neonati, prostituzione, gioventù disperata, delitto, droga e scuole dove non si impara a lavorare in industrie progredite la cui automazione più e più elimina i non specializzati, e della disoccupazione o sottoccupazione cui gli ignoranti del ghetto sono destinati; mille miliardi di dollari per spostare le famiglie negre ai suburbi sotto l'egida di comitati di stirpe mista che ne curino una distribuzione proporzionata alla popolazione, per attrarre fabbriche ad agglomerati popolosi, pericolosi ed oziosi, per moltiplicare le scuole, le ricreazioni, gli ospedali, non sono che il prodotto lordo annuale degli Stati Uniti, e si pensava di farvi concorrere il governo federale, quelli dei singoli Stati, i municipi e l'iniziativa privata. Ma ci voleva una volontà politica organizzatrice e concentrata, una persona con il fascino di un Kennedy e l'abilità manovriera di un Johnson non assorbita da sterili e sanguinolente vicende d'oltreoceano. Grosso modo, il problema negro è il problema della povertà anche se si sente parlare di «capitalismo nero» e di «rifiuti bianchi» che pur numerosi rimangono marginali. Le famiglie bianche con un reddito inferiore ai cinquemila dollari all'anno sono il venti per cento, e il ventuno per cento sono quelle negre con un reddito superiore ai diecimila dollari: cioè, senza addentrarsi nella lunga analisi del carovita e delle esigenze che variano a seconda di latitudine e urbanizzazione, agli effetti politici e sociali non si erra dicendo che l'ottanta per cento dei negri sono poveri e che l'ottanta per cento dei poveri sono negri. I bianchi con la sola istruzione elementare guadagnano più dei negri con istruzione media, i bianchi con istruzione media più dei negri con istruzione superiore, e le disuguaglianze statistiche aumentano con l'aumentare del livello sociale (negri sono l'un per cento dei laureati). Le vergogne della povertà e dei pregiudizi razziali appartengono ad ogni tempo e paese; ma è negli Stati Uniti della seconda metà del ventesimo secolo che la miseria si è presentata in placche patologiche su un organismo assai prospero. I socialisti dell'Ottocento deploravano che vi fossero masse oppresse da pochi egoisti; Roosevelt negli anni Trenta guidava l'intero paese a guarire dalla Grande Depressione, e lunga è la tradizione americana di norme assistenziali e distributive, ma è avvenuto soltanto nei Sessanta che la povertà apparisse un morbo minoritario e che i mezzi di una grande nazione fossero tanti da promettere di abolirla. Gli Stati Uniti piangono ora di delusione. Non ha avuto seguito un esperimento che avrebbe potuto essere vantato, primo e unico nella storia con riflessi pratici e ideologici incalcolabili: l'abolizione della miseria in un grande

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
AMERICA
ANNO PRIMO
 ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

AMERICA ANNO PRIMO

paese. Non pareva mai facile; ma i cervelli più acuti d'America erano convinti che fosse possibile. La recessione nel valore dei titoli industriali, il ritmo allentato nell'aumento della produzione e della produttività, i disoccupati saliti a 5.300.000, il 5,8 per cento dei lavoratori, e al tempo medesimo il caro vita che cresce del 7 per cento all'anno paiono un miracolo del diavolo o un mistero; si spiegano forse con la natura della guerra vietnamita che paralizza bilanci pubblici e privati. Gli acciai di Pittsburgh, gli industriali automobilistici di Detroit, i quali propongono rammodernamenti e forniture al Pentagono, si sentono rispondere dai generali e dagli ammiragli della Difesa che tutto è rimandato a dopo la guerra, sicché questa non arricchisce nessuno, salvo gli speculatori locali e i fabbricanti di elicotteri, ma induce malessere in chi produce e in chi spende. Non è guerra per mercanti di cannoni, di carri armati e di portaerei; è guerra per mercanti di stupefacenti. Immaginarsi migliaia e migliaia di ragazzi ridotti a oziare negli accampamenti e accantonamenti del Vietnam meridionale, privi delle trombe e tamburi e dei discorsi che li dicono salvatori della libertà, della patria e dell'umanità intera, accessorio indispensabile perché dei giovanotti si adattino a perdere in buon umore la vita, gli occhi, gli arti o la salute, dove giungono dal paese natale notizie di processi per atrocità commesse a carico di loro colleghi, dove le bombe e le mine ancora scoppiano e le fucilate fischiano sia pure meno di prima, dove lo stesso diminuire delle ostilità toglie il tremendo svago della paura, l'eccitamento delle battaglie, la vanità dell'eroismo, dove la mezza pace e il fatto che, a differenza dei francesi che li precedettero, non vi è stata sconfitta in campo, acuiscono anziché smussare la perplessità per la partecipazione a un'impresa fallimentare, dove sentono i comandanti vicini e quelli lontani, a cominciare dal comandante in capo Presidente degli Stati Uniti, affermare che lo scopo principale è sganciarsi dalla guerra e da quel malaugurato paese: e quel paese è uno dei mercati classici dei derivati dall'oppio, la morfina e l'eroina, e la *cannabis indica* che alligna nella valle del Mecong e dà il miglior hashish e la migliore marihuana, e si capirà come in sei mesi siano stati ricoverati 12.000 militari assuefatti alla droga, né si contino gli assai più numerosi in corso di assuefazione. Il loro ritorno aggrava timori già gravi circa la gioventù americana: alla mania per la droga, al bisogno di danaro per acquistarsi e agli squilibri dei drogati viene attribuito il dilagare pauroso delle aggressioni nelle strade e nei parchi delle città americane, insieme con i gruppuscoli negri violenti, sorti perché le promesse della Grande Società johnsoniana e le aspettative della maggioranza non violenta non sono state attuate. Nessun soldato è obbligato a rimanere nel Vietnam più di un anno sicché maggiori anzianità, esperienza, responsabilità e promozioni sono la prerogativa di chi ha presentato e rinnovato la domanda di restarvi, uomini sprovveduti di prospettive brillanti al ritorno. Poiché la percentuale di disoccupati negri è quasi doppia di quella dei bianchi, è accaduto che fra i volontari e i veterani abbondino i negri, e che bisogna fare i conti con i 45 e i 50 mila sottufficiali negri, addestrati alle armi e al comando, elementi che rappre-

LE CORSE ALL'ORO



Le prime corse all'oro avvennero a metà del secolo scorso. In alcuni casi la scoperta di campi auriferi provocò gravi incidenti con gli indiani che videro i loro terreni di caccia più ricchi invasi da migliaia di frenetici cercatori.

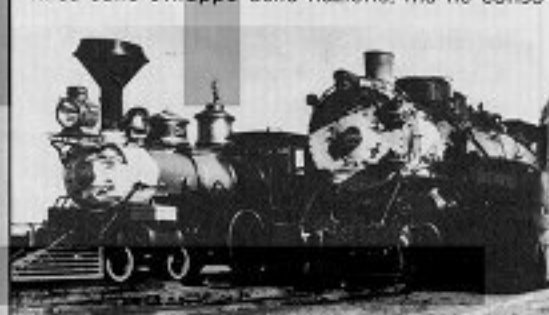
Dopo l'oro giallo, l'oro nero

Nel 1859 un certo Drake, ex-ferroviere, forò in Pennsylvania, il primo pozzo per l'estrazione del petrolio; cento anni dopo l'oro nero era una delle maggiori ricchezze del paese e dava lavoro ad oltre 2.000.000 di persone.



UNA GIGANTESCA RETE DI BINARI

Le ferrovie ebbero non solo influenza economica sullo sviluppo della nazione, ma ne conso-





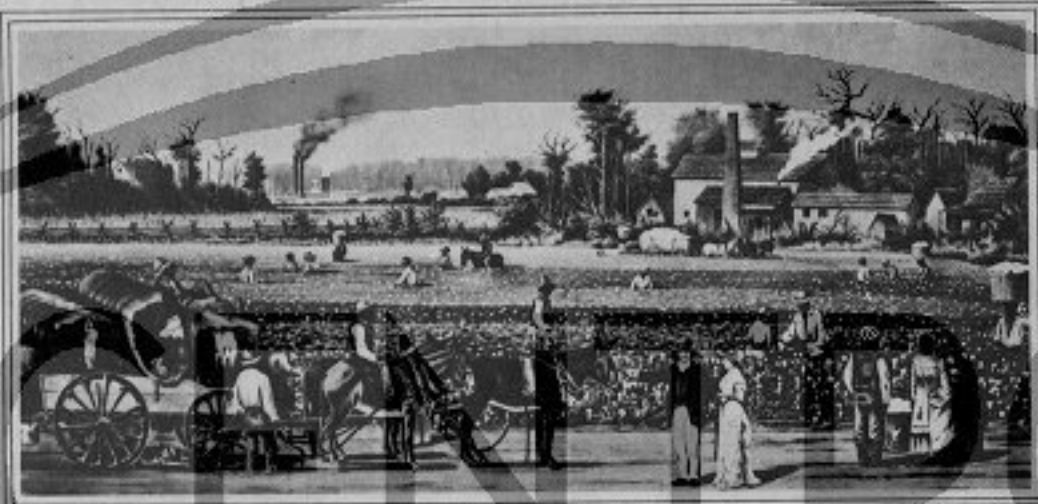
UN POPOLO IN MOVIMENTO

Il carro a cavalli, il famoso wagon: queste case su ruote con le quali i pionieri portarono la frontiera sempre più all'ovest, furono elemento importante nella nascita del Paese.

lidarono l'unità politica. Nel 1830 gli Stati Uniti avevano 23 chilometri di ferrovia, nel 1835 erano 1700 chilometri, nel 1840 oltre tremila. Tuttavia il mezzo di trasporto preferito dagli americani continua ad essere l'automobile, l'unico che consenta «a chiunque di raggiungere in ogni momento qualsiasi posto». Oggi negli Stati Uniti il rapporto abitanti per autovettura è di circa due a uno.



CENTO ANNI DI VITA AMERICANA

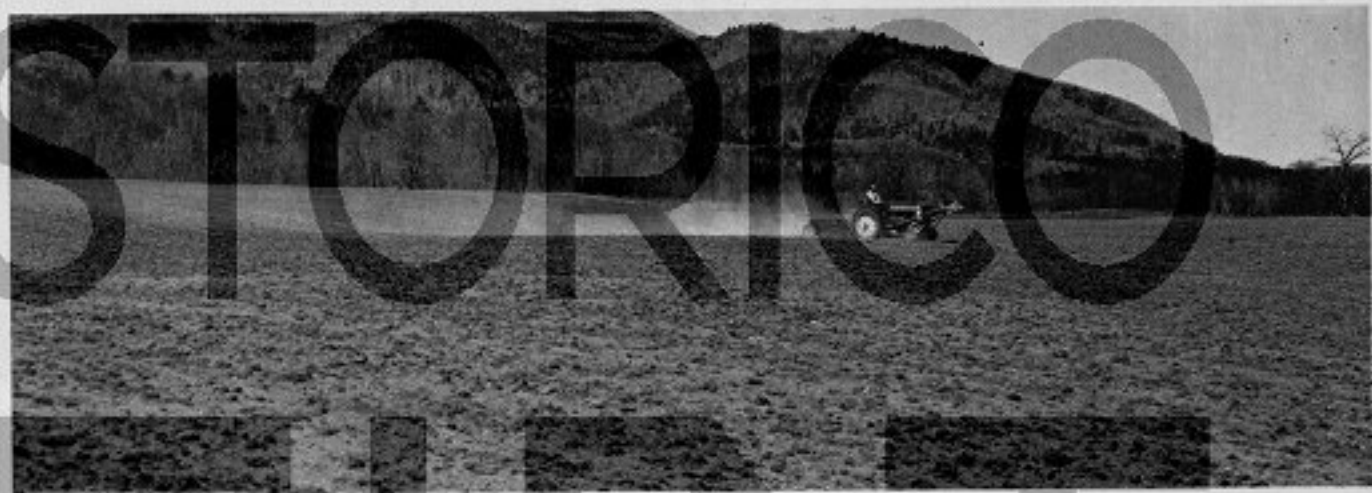


IL COTONE ricchezza del profondo sud

Per molti anni il cotone, proveniente dagli stati schiavisti del Sud fu una delle maggiori ricchezze agricolo-industriali degli Stati Uniti.

L'AGRICOLTURA PIÙ MODERNA DEL MONDO

Oggi l'agricoltura americana, impostata su criteri scientifici e largamente motorizzata è una delle più differenziate e afflitta da crisi di super-produzione. Gli Stati Uniti sono al primo posto nel mondo per la produzione di mais e di avena e al secondo posto per la produzione di grano e di orzo.



★★★★★★★★★★ AMERICA ANNO PRIMO ★★★★★★★★★★

La crisi americana originata dalla guerra del Vietnam coincide con la reazione che si diffonde dappertutto contro quella che si definiva l'economia in espansione o, meno orgogliosamente, dei consumi. I consumi apportano rifiuti e i rifiuti inquinamento, cioè l'intossicazione di quell'ambiente equilibrato e delicato che fa della terra una eccezione fra i pianeti, cioè a scadenza non lunghissima la fine per tutti della vita. Come la lama da articolo capitale e permanente che era, con l'invenzione del rasoio di sicurezza è divenuta genere di consumo, così in America

senterebbero un progresso di uguaglianza e di adesione sociale fra comunità diverse, se in realtà non rischiassero tornando di ritrovarsi delusi e centro di una crisi nazionale.

la furia pubblicitaria, il credito facile e gli spostamenti frequenti avevano generalizzato l'amore di rinnovare ed era vergognoso adoperare abiti, strumenti, automobili e mobili vecchi. Anche la casa, già simbolicamente e praticamente indice di stabilità, diveniva più e più genere di consumo, fosse villetta suburbana o palazzo di abitazione o grattacielo, roba da costruire e demolire quando migliori tecniche o maggiore sfruttamento delle aree lo consigliano. La città americana ha così un'aria volutamente provvisoria e le soste della rotazione edilizia in crisi per il rincaro degli interessi ipotecari o il blocco prolungato dei fitti, la fanno decrepita. L'amministrazione, l'indebitamento, i guasti, la corruzione, l'insicurezza peggiorano in circolo vizioso: più tutto va male, più aumenta il timore d'essere ammazzati per strada, più si logorano le fragili pareti, le tubature dell'acqua, dei



Inizia la "CIVILTÀ" DELL'ATOMO

La prima pila atomica, messa a punto dallo scienziato italiano Enrico Fermi, venne inaugurata a Chicago il 2 dicembre 1942 e aprì una nuova era nella storia del mondo e degli Stati Uniti.



I missili e l'esplorazione lunare

Gli importanti progressi nella missilistica hanno consentito agli Stati Uniti di portare avanti la conquista dello spazio con le imprese degli «Apollo».

termosifoni, dell'aria condizionata, più l'amianto mortalmente velenoso si sfarina, più l'ingorgo dei veicoli si fa esasperante e dannoso alle attività quotidiane, e più chi può scappa via e chi non può si ritrova imbrigliato fra tante pastoie, sicché i municipi riscuotono meno tasse e sono meno e meno capaci di rimediare ai mali. Polizia, pompieri, terrazzieri, idraulici, elettricisti, maestri, infermieri scarseggiano. Scoppiano liti fra i sindaci e i governatori degli Stati e il governo di Washington, i primi lamentando le tasse succhiate dai secondi e dal terzo e chiedendo che parte ne torni alle città, gli altri a rispondere che delle malattie delle metropoli risponda chi le causa o chi è eletto per sanarle. Non è esagerato definire l'attuale malessere americano «male delle città», che in esse soprattutto si accentrano i negri, 55 per cento dei quali abitano le grandi metropoli, e i sintomi bancari,

borsistici, commerciali, industriali, sindacali, diplomatici, criminali, sanitari, spirituali, intellettuali della crisi generale. Rarissimi sono i prodotti dell'ingegno e del talento che rivelino nelle scienze e nelle arti personalità diverse da quelle famose al principio degli anni Sessanta, o nuovi esperimenti; il mecenatismo si è inaridito con le perdite in borsa, sono all'osso i sussidi a università, studenti e studiosi e minacciata è la supremazia accademica. La storia degli Stati Uniti è stata di grandi crisi; la loro nascita si iniziò fra battaglie perdute che parevano fatali, la guerra civile a metà del secolo decimonono sembrò schiantarli, le depressioni economiche ne resero lo sviluppo discontinuo e le vittime innumerevoli. Eppure la marcia ogni volta ha ripreso. Può ricominciare ancora.

R.O.

Albrecht
Dürer
Leonardo
del nord

Chi arriva a Norimberga in questi mesi è salutato all'ingresso della stazione o delle autostrade dalle riproduzioni gigantesche di un autoritratto di Dürer; ritroverà lo stesso riprodotto sui menù, sulle pagnottelle dolci, nella carta per pacchi, ed affisso alle fermate degli autobus. Nelle banche grandi scritte ammoniscono: «Dürer sapeva investire» e ricordano l'acquisto della casa dove visse che doveva rimanere come un simbolo della città e che fu distrutta dai bombardamenti durante la guerra e subito dopo ricostruita.

A Dürer, il Leonardo del Nord, Norimberga sua città natale dedica quest'anno mostre di eccezionale importanza delle sue opere nel cinquecentesimo anniversario della nascita avvenuta il 21 maggio del 1471.

Il nome dell'artista prestigioso che ha portato l'arte tedesca del suo tempo dalle forme del Medioevo a quelle del Rinascimento è stato motivo di richiamo e su di lui si infittiscono gli studi che gli assegnano unanimamente un posto tra i più alti nella graduatoria degli artisti di tutti i tempi.

di Alberto Vigna



AD

L'

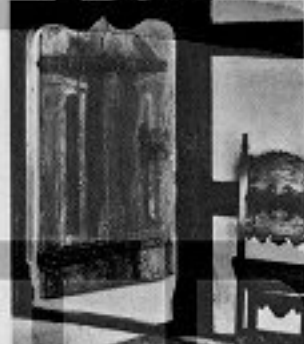
urlo delle sirene incise il cristallo nero fumo della notte di Norimberga. Era il due gennaio del 1945; i tetti delle case della antica città tedesca erano coperti di neve ed anche se non una luce trapelava

dai vetri delle finestre quel diffuso biancore volgeva in grigio l'oscurità notturna. L'ultimo atto del dramma della Germania nazista stava per avere inizio con una catarsi di sangue, ferro, fuoco, distruzioni e morte.

Norimberga, una delle più illustri città germaniche, considerata come Firenze o Siena per le sue antichità, per l'ambiente inimitabile del suo centro storico chiuso nelle antiche mura, le sue chiese, le case «en colombier» con i tetti precipiti sulla doppia o anche triplice fila delle soffitte con i loro spioventi a lisca di pesce, con le facciate legate dall'intreccio delle fasce di legno scandite nel ritmo del mattone o della semplice malta che le divide in scomparti e le sfalsature dei piani, più larghi ed in rilievo quelli superiori e più stretti quelli inferiori che venivano così protetti dall'aggetto del tetto, dei dislivelli e degli sporti, Norimberga insomma, con il suo fascino per cui andava famosa nel mondo e le sue ricchezze, sino a quella data era stata relativamente risparmiata dalla guerra. Era protetta dalla sua stessa bellezza. Ma la guerra doveva finire, e per fiaccare la diabolica pervicacia nel male del nazismo distruttore, si dovettero superare le ultime resistenze.

Scese sulla città un mare di fiamme; così anche Norimberga conobbe i bombardamenti a tappeto, che indiscriminatamente colpivano le città e la popolazione civile. Non sappiamo quanti attacchi avesse già subito Norimberga quando, in quella data, ritornarono i bombardieri partiti dai lontani campi dell'Inghilterra e della Scozia; sappiamo però che quella notte il più illustre ed amato monumento della città, la casa di Albrecht Dürer venne distrutta, malgrado fosse quasi nascosta sotto il riparo delle vecchie mura, lassù sull'alto della collina dove la antica Zistelgasse sfocia dinanzi alla storica torre di Tiergartnertor.

L'edificio risaliva al 1400; forse non fu neppure colpito direttamente da una bomba; bastò lo spostamento d'aria di vicine splosioni e subito divenne uno sfasciume pendulo, il tetto divelto, le pareti crollate di un ammasso di tavole e tronchi dei vecchi legni che reggevano le divisioni dei piani. Le prime luci del mattino, fumoso di incendi in ogni parte della città, illuminarono un panorama desolato di devastazione. Con la casa di Dürer era stato raggiunto il cuore stesso di Norimberga, ridotta a cumoli di macerie, quasi «coventrizzata» per usare il termine dei bollettini germanici quando, nei primi tempi della guerra, sembrava che le sorti del conflitto dovessero volgere a vantaggio dei nazisti.



Dalla rovina alla riedificazione trascorsero soltanto quattro anni. Appena ritornata la pace il Consiglio Comunale decise, malgrado le tante necessità alle quali doveva provvedere per le più elementari ragioni di sopravvivenza, che la casa di Dürer doveva essere subito ricostruita come simbolo della volontà di vivere e di risorgere di tutta la città. Erano tempi duri, ma, cancellata la macchia nera del nazismo, la vocazione del popolo tedesco alla cultura ed alle tradizioni dell'arte e dello spirito riprendevano le loro affermazioni e, come a Francoforte veniva restaurata la casa di Goethe, così a Norimberga quella di Dürer il 31 agosto del 1949 era riaperta al pubblico con una cerimonia che voleva affermare il ritorno della Germania nel grande solco della civiltà e della vita del pensiero.

Alla metà del XV secolo Norimberga contava venti mila anime ed era in piena espansione. I suoi abitanti, molti i «borghesi» ricchi per i commerci fiorenti, dicevano che era il centro del mondo, dato che rappresentava la cerniera del traffico di tutto il centro Europa. Albrecht Dürer, che doveva divenire l'incarnazione tedesca della Rinascenza, vi nasceva il 21 maggio del 1471, giusti cinquecento anni fa, in un mondo in pieno sviluppo spirituale che si preparava alle grandi scoperte geografiche e scientifiche. Era figlio di un orafo ungherese che si era stabilito a Norimberga nel 1454, giunto ventottenne nel grande centro commerciale, artigiano, editoriale ed umanistico della Franconia dal villaggio magiaro di Aytas, il cui nome vuol dire «porta», come quello originario della famiglia nella prima traduzione tedesca che era Thurer. Anche il padre si chiamava Albrecht ed era figlio di Anthoni, a sua volta orafo, che gli aveva trasmesso professione e tradizioni di famiglia. Trovò lavoro nella bottega di Hieronimus Holper, influente membro della corporazione degli orefici, saggatore di metalli preziosi per conto della corporazione stessa. Aveva quaranta anni quando sposò la figlia del suo maestro di bottega, Barbara Holper, di soli quindici anni che gli darà diciotto figli. Albrecht il grande era il terzogenito.



Il cognome Dürer compare la prima volta, nella versione che doveva divenire definitiva, nell'atto di versamento di dieci fiorini per l'acquisto del titolo di «mastro orefice ed argentiere» e per il pagamento di una tassa di due fiorini al Comune, imposta a coloro la cui fortuna superava i cento fiorini, mediante la quale ottenne di divenire cittadino di Norimberga. Un anno prima di Albrecht era nato, nell'avito palazzo di piazza del mercato, Willibald Pirckheimer da famiglia patrizia, l'uomo che doveva divenire un illustre umanista, essere il maestro di latino del grande pittore e l'amico fedele per tutta la vita. In una dipendenza del palazzo dei Pirckheimer, affittata a famiglie artigiane, per quattro anni il piccolo Albrecht visse con i genitori fino a che il padre acquistò una casa nella strada Unter der Vesten vicino quella di Michael Wolgemut, il maggiore pittore e xilografo della città, ed alla stamperia di Anton Koberger, il più grande editore tedesco del tempo che fu padrino di Albrecht. Albrecht aveva soltanto tredici anni quando diede la prima prova della sua naturale tendenza al disegno ed alla pittura eseguendo il famoso autoritratto a punta di argento conservato a Vienna alla Albertina. Terminata la sua opera il ragazzo la segnerà con il nome, la daterà dando a quella che fu la rivelazione del suo destino l'autenticità di un documento autobiografico. Per la prima volta la firma di Dürer era apposta in calce ad un disegno «che ho fatto di me stesso guardandomi in uno specchio nell'anno 1484» ed è il volto di un ragazzo dall'espressione concentrata, attenta, i capelli ondulati coperti da un berretto, i vestiti disposti in armonioso drappeggio, le larghe maniche dalla quale una mano con l'indice teso mostra qualcosa che noi non possiamo vedere. È questo il primo autoritratto di Dürer che per tutta la vita sarà come ossessionato dalla sua figura, riprodotta tante volte a tutte le età, in diverse occasioni, tanto da essere l'artista — Rembrandt eccettuato — che ci ha lasciato il maggior numero di autoritratti.

Quell'inizio segnò il destino dell'uomo che il padre avrebbe voluto orafo a sua volta, ma che invece venne inviato alla scuola di Wolgemut per imparare la pittura e l'incisione su legno o su rame, rimanendovi per tre anni.

Della vita di Dürer si può dire che sappiamo tutto di prima mano e cioè dalle Cronache di famiglia, dai Pensieri, dai Diari che egli redasse con scrupolosa e puntigliosa diligenza nei quali ci narra tutto di se stesso, dei parenti, delle vicende della esistenza e delle opere. Della sua giovinezza Dürer ricorda che «piacevo a mio padre in modo speciale

giacché egli mi vedeva diligente nell'imparare. Per la qual cosa mi pose a scuola e quando ebbi appreso a leggere ed a scrivere mi prese con sé e mi insegnò l'arte dell'orafa. Quando seppi poi lavorare con precisione, la mia inclinazione mi spingeva a dipingere più che a fare l'orafa e lo dissi a mio padre. Questi non ne fu per nulla contento, per via del tempo che avevo perso a imparare l'arte dell'orafa; ma poi cedette e nel 1486, nel giorno di Sant'Andrea, promisi a mio padre di andare come apprendista per tre anni al servizio di Michael Wolgemut. In questo tempo Dio mi diede diligenza, cosicché imparai. E quando ebbi terminato l'apprendistato, mio padre mi mandò all'estero, dove rimasi quattro anni, finché mi richiamò. Partii nel 1490 dopo Pasqua e tornai nel 1494 dopo la Pentecoste».

In quegli anni, durante la vita con il padre, a Dürer venne una lezione di carattere che doveva improntare tutta la sua spiritualità e cioè la rassegnazione ai voleri di Dio, la accettazione dei dolori attraverso la tragica scuola della frequentazione della morte. Nella casa del mastro orafo si alternavano con angosciosa puntualità le nascite e le morti. Dei diciotto fratelli e sorelle di Albrecht Dürer parecchi morirono in tenerissima età e questi, pur sempre dolorosi, non erano i lutti più strazianti, ma quelli delle morti dei ragazzi, già arrivati alla adolescenza senza che potessero raggiungere la giovinezza. Di diciotto soltanto tre sopravvissero e la casa era sempre avvolta nella malinconia di un destino che si accaniva mortalmente su tante giovani vite. Così Dürer rimase per tutta la sua esistenza come segnato nell'anima dalla sconvolgente e costante presenza della morte negli anni che per solito sono soltanto riservati alla trionfante esaltazione della vita. Nelle cronache Dürer annota ancora: «Quando fui tornato a casa Hans Frei trattò con mio padre e mi dette in sposa sua figlia donna Agnese, con una dote di duecento fiorini, e si fecero le nozze il lunedì prima della festa di Santa Margherita dell'anno 1494».

Della moglie di Dürer si è molto discusso. Non è da pensare che sia stata compagna anche nella vita spirituale ed interiore od ispiratrice nel senso romantico. Forse gli portò in dote, oltre quei duecento fiorini, soltanto la sua giovinezza. Lui ha ventitré anni, le qualcuno di meno ed ha una pallida grazia di biondina e poi è la figlia di un amico del padre, musicista, orafo, umanista. Un matrimonio di convenienza e, malgrado la giovane età, di ragionamento. In alcuni ritratti Dürer ha eternato l'immagine della moglie essenzialmente in disegni non molto impegnati. Per ricordare il momento delle nozze nulla gli parve meglio che eseguire uno splendido autoritratto con in mano il fiore di eringio e cioè il cardo campestre, simbolo della fedeltà coniugale. Un dono ed una promessa, ma v'è da dubitare che sia stata mantenuta, come risulta da certe lettere all'amico Pirckheimer scritte alcuni anni dopo da Venezia. Il giudizio che Pirckheimer aveva di Agnes era piuttosto severo: l'ha descritta come una donna terribile, che non dava mai pace al marito, che lo spronava continuamente a guadagnare soldi per potere ereditare un grande patrimonio. L'accusa infine di esser stata la vera causa della morte prematura di Dürer, angariato ed ossessionato.

Per obiettività occorre riconoscere che anche Dürer deve aver preteso dalla moglie cose non molto piacevoli. Tre mesi dopo le nozze la lasciò per andare a Venezia dove si trattenne circa un anno; la abbandonò di nuovo quan-



1499
A D



do la peste infuriava a Norimberga senza curarsi di portarla con sé. Soltanto quando già erano anziani la volle sua compagna, assieme ad una giovane servente, durante il viaggio quasi trionfale che egli fece nei Paesi Bassi; ma ben raramente la portò alle splendide feste nelle quali l'artista ormai celebre veniva osannato. La povera Agnes se ne stava in albergo mentre il marito viaggiava attraverso l'Olanda. Con i duecento fiorini della dote di Agnes, Dürer poté mettere su una bottega e dalla bottega appunto, mentre Albrecht era lontano nei suoi viaggi, Agnes se ne partiva per andare attorno nelle fiere e nei mercati a vendere le sue acqueforti e le incisioni per cercare di raggranellare le prime basi della fortuna economica di Dürer che, senza essere mai stata eccezionale, alla fine sarà abbastanza rilevante. Servirà alla vecchiaia di Agnes dato che dal matrimonio non nacquero figli.

Del primo viaggio veneziano restano in testimonianza molti disegni di paesaggi italiani e le riproduzioni di opere dei grandi pittori italiani operanti a Venezia, Padova, Mantova, Pavia (dove Pirckheimer frequentava l'università). La capacità espressiva delle opere d'arte italiane del Pollaiuolo, del Mantegna, di Lorenzo di Credi ed essenzialmente del Bellini, dei Vivarini, del Carpaccio avviano tutta l'opera di Dürer alla interpretazione rinascimentale del corpo umano ed improntano la sua produzione sotto il segno dell'arte nel Rinascimento.

Pensando al suo ormai non più differibile ritorno Dürer scrive: «Come avrò freddo lassù!». È venuto il momento di partire e d'altra parte Dürer è impaziente di dar prova di sé, di dimostrare agli amici veneziani stessi («Qui ho imparato ad essere un gentiluomo») che non sarebbe più stato un timido allievo ma un riconosciuto maestro.

È la primavera del 1495 e Dürer ritorna in Norimberga prosaica, commerciale e borghese e vi si rinchiude per dieci anni al fine di dare la vera misura di se stesso nel suo mondo originario solido, vigoroso massiccio che però contesta a Basilea ed a Colmar il primato nell'arte dell'incisione e dove presso il patrino Koberger potrà famigliarizzarsi con la tecnica grafica di cui diverrà forse il

più alto esponente di tutti i tempi. Qui egli disporrà di esemplari di arte sveva, francone, renana e potrà confrontare gli stili più diversi, imparare tutti i segreti del mestiere per incidere, inchiostrare stampare su legno su rame e su zinco e come usare la punta d'argento, il bulino e la punta secca.

Tra i primi acquirenti delle opere di Dürer era stata la grande famiglia Fugger, banchieri nella non lontana Augusta (Norimberga tarderà molto a riconoscere il grande artista che viveva tra le sue case) ma il più noto tra i suoi ammiratori sin dagli anni giovanili è stato Federico il Saggio grande elettore di Sassonia, che gli commissiona il proprio ritratto, portato a termine contemporaneamente a quello del padre, a molte incisioni ed alla stampa del primo dei suoi grandi libri pubblicato a proprie spese, l'*Apocalypsis cum figuris* con quindici xilografie a piena pagina; poco dopo uscirà la *Grande Passione*. Il 1500 è l'anno del più famoso autoritratto, quello detto «con pelliccia», la capigliatura a fitte onde e buccoli, il volto fermo e sereno, segnato dalla scritta «*Albertus Durerus Noricus ipsum se propriis sic effingebam coloribus aetatis anno XXVIII*» con la posizione della mano destra atteggiata a benedizione, il corpo rigidamente frontale, l'atteggiamento ieratico, con i modi insomma che sino ad allora erano riservati al Salvator Mundi.

Sono quelli gli anni della grande produzione artistica, impegnati in un lavoro che non conosce soste. Nel 1502 gli muore il padre al quale era molto affezionato e la madre Barbara viene ad abitare con lui e vi resterà fino agli ultimi giorni. Ancor oggi nella casa ricostruita a Norimberga una copia del ritratto materno accoglie i visitatori con l'attonita espressione di una vecchia donna che ha patito molti dolori.

Dal 1505 al 1507 Dürer compirà un secondo viaggio in Italia e nella chiesa di San Bartolomeo di Venezia, per il Fondaco dei tedeschi, dipinge la celebre pala «La festa del Rosario». A Bologna incontra Jacopo de' Barbari e Luca Pacioli, il cui trattato «*De divina proportionibus*» era uscito l'anno prima. Forse incontra anche Leonardo da Vinci e concreta la sua vocazione per ricerche teoriche su proporzioni e prospettive.

Ritorna alla sua città, ma ben presto riparte per Francoforte — i viaggi hanno costituito una vera passione per Dürer oltre che una necessità di conoscenza e di comparazione — ma non si trattiene a lungo. È richiamato dal lavoro, in particolare dalla preparazione dell'altare Heller e del «Martirio dei dieci mila cristiani di Bitinia» che sono tra le sue opere più famose; nello stesso tempo continua a incidere tavole.

L'undici giugno del 1509 Dürer acquista la casa destinata a divenire famosa per essere stata sua. Dalla successione dell'astronomo Bernhard Walther in Zistelgasse, riesce a comperare l'edificio che è gravato di otto fiorini annui di ipoteca e di 22 lire «di contratto di livello» a favore dell'altare di Sant'Eraldo nella chiesa di San Sebald. L'anno dopo, versando settanta fiorini renani agli uffici camerali che assumono il «livello» libera la casa da tale passività.

Anche se ricostruita si può ben dire che questa, proprio questa, è la casa del grande artista. Ogni particolare, ogni accorgimento è stato messo in atto per far rivivere, dopo il disastro della guerra, tutto ciò che era recuperabile: dai legni ai gradini delle scale, da quanto si è salvato nell'in-

terno porte, finestre dissestate, le grandi tavole che formavano i pavimenti, le massicce travi che sostenevano le campate delle scale, le pietre del piano del focolare e quelle che servivano nelle stanze da lavoro come tavole per appoggio; tutto insomma è stato amorosamente ricomposto. Non è soltanto suggestione, ma in questi ambienti si può veramente ancora rintracciare l'ombra della mano operante di Dürer in uno dei periodi più produttivi della sua vita.

La stanza di ingresso è pavimentata con larghe pietre grigie, irregolarmente disposte, ed è fiancheggiata da ambienti nei quali Dürer riceveva e dipingeva. Due massicci pilastri di legno sorreggono le scale che adducono ai piani superiori, quelli riservati alla vita di famiglia, dove ancora si sente dominatrice la presenza, più che della moglie, della vecchia madre. Attorno alle stanze, grandi o piccole, scomode panche in legno lungo le pareti e sotto le finestre; così da una all'altra si sviluppa l'appartamento, con un soggiorno di fianco alla cucina, che è ancora oggi l'ambiente più vivo, con i suoi rami ed i peltri, i catini ed i lavamani, il grande focolare di pietra, le brocche, le bottiglie, il paiolo appeso sul fuoco ed i grandi piatti tondi a sbalzo ed a rilievo, i candelabri, le palette per il fuoco e le braci e le morse che servivano a cuocere direttamente sulla fiamma carni o focacce.

Un particolare non può sfuggire all'attenzione del visitatore ed è la scarsa altezza delle porte, tutte di forma gotica, con l'arco acuto rilevato in centro e le due «panse» che scendono ai lati. Dürer era uomo di abbastanza alta statura e ci par di vederlo ogni volta abbassare il capo nel passaggio da un ambiente all'altro, mentre la capellatura inanellata e per quasi tutta la vita piuttosto lunga, gli sventagliava le guance. Da questa casa partì più volte e sempre vi farà ritorno come al centro focale del suo lavoro e della sua attività più che come al luogo della sua intimità domestica e nido degli affetti.

I rapporti di Dürer con i suoi committenti non sempre erano improntati a molta cortesia. Quando lavorava alla Pala per il commerciante Jacob Heller, uomo piuttosto tirchio ed in ritardo con i pagamenti, l'artista gli scriveva «Ed io vi dico che non ve lo faccio come un piacere perché io sto perdendo molte altre occasioni». Infine Dürer incontra il sovrano che sarà il suo protettore: l'imperatore Massimiliano che dal 3 al 15 febbraio del 1512 sosta a Norimberga ed avvia relazioni con l'artista che soltanto la morte di Massimiliano, avvenuta sette anni dopo, doveva interrompere. Dürer rese all'imperatore tanti servigi e compì su suo ordine una così importante massa di lavoro che questi, ricco di buone intenzioni ma piuttosto a corto di moneta, per compensarlo, con decreto imperiale gli concesse il 6 settembre del 1515 un vitalizio di cento fiorini da pagare dalle casse della sua città. Il borgomastro di Norimberga dovette sottostare all'ingiunzione, ma con scarso entusiasmo ed appena l'imperatore venne a morire sospese il pagamento del vitalizio considerandolo legato alla figura dell'offerente e non a quella del destinatario. Dürer reagì nei modi che gli erano consueti. Sdegnato lasciò la città ed intraprese un viaggio, scortato dalla moglie e da una servente, per recarsi nei Paesi Bassi incontro al nuovo sovrano, Carlo V, del quale assistette all'incoronazione ad Aachen ottenendo la conferma del vitalizio. Avrebbe potuto raggiungere lo stesso risultato facendo agire i suoi amici alla corte, ma chi mai avrebbe

potuto ripagarlo della mancata soddisfazione di un viaggio che ebbe aspetti di un trionfo? Le pagine del suo diario in cui racconta con quale ammirazione gli artisti olandesi lo accoglievano, lasciano trapelare la piena letizia del suo animo. Finalmente era riconosciuto come un artista sommo anche se fu costretto a regalare molte delle sue tavole, vendendone un numero assai limitato. Aveva fatto di Anversa il punto fisso ove lasciava la moglie mentre lui si spostava verso altre mete. E così raggiunse Malines assieme al suo amico Tommaso Bombelli, commerciante genovese divenuto segretario di Margherita di Austria, la figlia di Massimiliano. L'arciduchessa, però, lo deluse in tutte le sue attese: non apprezzò ed anzi respinse il ritratto che egli aveva fatto del padre ed essenzialmente non fu in grado di dargli l'ultimo volume, tanto ricercato, delle opere di Jacopo de' Barbari; il libro «dei segreti» sulle prospettive e sulle proporzioni umane; lo aveva già regalato al suo pittore favorito Barend van Orley.

Il viaggio però fu occasione di incontri ben altrimenti importanti, segnatamente quello con Erasmo da Rotterdam di cui farà dei ritratti dopo averlo incontrato a Bruxelles. Nessun artista di quel tempo, tra i vari che riprodussero le sembianze del grande umanista, ha reso così bene come Dürer quel miscuglio di ironico distacco, di simpatia umana, di scetticismo, di tenacia e di abbandono che hanno costituito il fondo del carattere di Erasmo. Il sarcarmo dell'autore dell'Elogio della follia è ben lontano dallo spirito di Dürer, uomo che nella vita si è sempre sentito impegnato. Uno era un creatore, l'altro un critico e vivevano su due piani distinti dello spirito. Eppure sarà proprio ad Erasmo che Dürer si rivolgerà in una delle crisi più profonde che dovette superare nella sua vita.

Nel mese di giugno del 1521 l'artista ritorna nella sua casa di Norimberga; il suo animo è turbato dalla lotta religiosa che travaglia tutta l'Europa. La fede per Dürer è stata per tutta la vita la compagna di ogni momento. La guerra di religione stava per entrare nella fase acuta. Lutero, l'uomo che Dürer ammirava ed amava senza averlo mai conosciuto personalmente (e ne avrebbe avuto la possibilità e l'occasione) ma dal quale quasi voleva mantenersi lontano come attirato e respinto ad un tempo, l'uomo che, diceva, gli aveva fatto ritrovare «la pace dello spirito» sembrava fosse stato arrestato. Alla riforma Dürer appartiene con tutto il suo animo e con entusiasmo dal



momento in cui la dottrina ha preso forma, anche se ufficialmente non aderisce ad essa. Le celebri «95 proposizioni» nelle quali Lutero prendeva posizione contro la Chiesa di Roma aprivano una nuova grande corrente religiosa ed erano già parte viva della religiosità di Dürer fin dal tempo della famosa incisione «Melancolia I». Per molti aspetti il ritratto morale di Lutero aveva rispondenze nel ritratto morale di Dürer, spinti entrambi verso l'attività creatrice, la riflessione e la contemplazione.

La guerra religiosa era entrata in una fase acuta e Dürer si rivolse ad Erasmo per supplicarlo di intervenire in favore di Lutero, ottenendone sostanzialmente un rifiuto un poco annoiato. Per Dürer questo fu un dramma sentimentale che segnò indelebilmente i suoi ultimi anni non più dedicati, come quelli antecedenti al viaggio in Olanda, quasi esclusivamente alla sua opera di artista. Ora nella sua casa trascorreva lunghe ore in meditazione e nella lettura dei libri sacri. Ancora vuole eseguire, senza che nessuno gliene abbia dato ordinazione, i due grandi quadri degli Apostoli che donerà alla sua città. Melancolia, che gli fu amico, scriveva in quegli anni della «melancolia generosissima Dureri» che è segno di una stanchezza del corpo e dell'anima.

Dürer vuole ancora insegnare ai suoi allievi e la tecnica e l'estetica. «Mi rivolgo soltanto alla giovinezza tedesca, a quei giovani che amano l'arte più che l'oro e l'argento». Vuole insegnare «le verità eterne». Scrive un trattato di geometria ed «Il nutrimento per i giovani pittori», opera incompiuta alla quale ancora avrebbe voluto aggiungere altri capitoli, mentre il suo libro sulla prospettiva era terminato nel 1525, impresso con i tipi di Koberger e dedicato al sempre amato Pirckheimer. Ma non abbandona i pennelli e di quegli anni è il magnifico ritratto di gentiluomo ora conservato al Prado e l'«Ecce Homo».

Nelle ultime settimane della sua permanenza in Olanda aveva saputo che un «grande pesce», una balena si era arenata su una spiaggia e subito aveva voluto raggiungere il luogo per ritrarre l'inconsueto esemplare. Fu un viaggio disastroso, faticosissimo, al termine del quale neppure vedrà il mostro che il mare si era nel frattempo ripreso

con le stesse onde che lo avevano portato sulle coste della Zelanda. Da quelle fatiche Dürer rimase segnato. Di quale malattia sia morto non è dato sapere. Il suo corpo robusto, che tanto amava riprodurre essenzialmente nelle fattezze del viso, si rinsecchiva e sminuiva ogni giorno sino quasi a mummificarsi. Lo tormenta una febbre tenace, ha male alla testa e disgusto per tutte le cose. È divenuto talmente magro che gli amici dicono essere secco come «un manello di paglia». Soffre nel corpo ma ancor più nello spirito. Il suo paese era diviso e tormentato. Pochi anni prima la feroce ribellione dei contadini che aveva portato a tanti lutti e poi le lotte religiose e anche la sua incertezza se aderire anche formalmente al pensiero di Lutero, dilemma che non seppe o non volle risolvere.

Gli ultimi mesi furono quelli dedicati unicamente alla ricerca delle verità eterne. Erasmo era incredulo e non l'aiutava; Lutero sconosciuto e lontano. L'immagine del «Memento mori» da lui disegnata venti anni prima lo accompagna assieme a quella del «Il cavaliere, la morte e il Diavolo», ed agli scheletri delle danze macabre della vita e della morte che egli aveva avuto familiari durante la giovinezza quando i suoi fratelli morivano falciati dallo spietato destino. La morte gli era stata compagna e ispiratrice per tutta la sua vita. La stanchezza diveniva sempre più opprimente ed il 6 aprile del 1528 i suoi occhi tesi, quasi spiritati, si volsero per l'ultima volta attorno, come ancora intenti alla ricerca delle prospettive delle cose sia nella materia sia nella profondità dello spirito.

Lutero informato della sua morte, rispondendo all'umanista Eobanus Hesse che aveva scritto un elogio del defunto in un suo poema, rivela che in sostanza, lui Lutero, di Dürer aveva capito ben poco e che era stato lontano dal dramma religioso che aveva scosso la sua anima. «Per quanto riguarda la morte di Dürer è giusto piangere in lui un uomo molto pietoso, ma tu puoi ben comprendere che il suo è stato un destino pietoso poiché il Cristo l'ha illuminato ed allevato e se lo è ripreso in un momento tempestoso che diverrà ancora peggiore. Cosicché chi era stato destinato a non vedere che il bene non sarà obbligato ad assistere al peggio. Che egli riposi in pace vicino ai suoi padri. Amen».

La pietà dei suoi conterranei ha custodito fino ad oggi la tomba di Dürer nel cimitero di San Giovanni. Il suo diletto Pirckheimer aveva dettato la scritta per la lapide «Quicquid Alberti Dureri mortale fuit, sub hoc conditur tumulo» ma ancor oggi qualcos'altro della sua parte mortale sopravvive. Il suo amico Hans Baldung Grien ricevette in ricordo una ciocca dei suoi lunghi capelli ed è ancora conservata con pietà.

Dürer fece conoscere il Rinascimento alla Germania; fu uno degli artisti maggiori, genio universale e non soltanto tedesco. Le lettere incise sulla sua tomba sono in perfetto lapidario romano come quelle della testata del suo trattato di geometria. In questo 1971, cinquecento anni dopo la sua nascita, il mondo guarda a lui e visita la sua casa come quella di un eroe dell'umanità.

A.V.





**La silenziosità delle Lancia
è leggendaria,
è un simbolo
un modo di essere...**



I clienti Lancia appartengono
a una rara specie umana
che cerca di evitare al prossimo
la molestia di un inutile ulteriore frastuono...

...le fonti di rumore
sono responsabili
di una quantità
di disturbi
anche gravi,
dalla nevrosi
all'ulcera gastrica...





...nessuno si è mai preso la pena di confrontare scientificamente, e cioè in differenza di decibels, il rumore provocato dalla chiusura di una porta di una qualsiasi vettura con quello di una Lancia. Le conclusioni sarebbero sorprendenti.



...anche sul più sconnesso viottolo di campagna, viaggiare Lancia è scivolare in un ovattato silenzio.

...guai se i clienti Lancia avvertono un appena percettibile scricchiolio. È come se nel bel mezzo di un concerto per archi qualcuno del pubblico si mette a tossire...





TRAFFICO A ROMA CENTRO

Ogni anno Roma si risveglia in ottobre. Quando le retroguardie migratorie degli ultimi villeggianti partiti in luglio e in agosto fanno ritorno da Fregene, dalla Calabria, dalla Sardegna. Da giugno a settembre è la grande tregua. La metropoli gradualmente si svuota ritrovando se stessa ed offrendosi intera ai turisti e ai romani che non partono.

A settembre la prima scossa con i rientri dalle località più vicine, dal Tirreno, dall'Adriatico e dalle Dolomiti. Poi a ottobre il grande ritorno si completa, e Roma fa la conta. Ogni anno la città si ritrova più ricca di anime e di autoveicoli. E più povera di spazio, di strade. I romani si accorgono di stare più pigiati, di muoversi più lentamente e con difficoltà.

La prima avvisaglia di solito si avverte sul lungotevere, i grandi collettori del traffico capitolino. Quasi all'improvviso esplode il primo ingorgo. Una coda al semaforo di Ponte Margherita che si prolunga fino al Ponte Cavour impedendo il transito alla corrente trasversale. Non si passa col rosso, ma neanche col verde. Il giorno dopo il fenomeno ingrandisce: da un ponte all'altro, dal lungotevere al Corso, da via Nazionale a via Bissolati, da viale Manzoni a San Giovanni. Non c'è più un punto chiave nel caos della circolazione: nelle ore di punta ogni strada, ogni incrocio si trasformano in un ingorgo, in un groviglio di auto. E allora è una sagra di clacson, di voci impre-

canti, di immagini colorite che finiscono per smarrirsi del tutto i già incerti e scarsi vigili urbani.

Le autorità comunali corrono ai ripari con i soliti provvedimenti d'emergenza: sensi unici e divieti di sosta. Palliativi che reggono per qualche giorno. Sotto Natale il caos esplode in tutto il suo disordine. Comincia a bloccarsi il centro, la zona dei negozi eleganti di via Condotti, via Frattina, Piazza di Spagna. Poi l'ingorgo, come un gigantesco polipo, allunga i suoi tentacoli sulle vie e sulle piazze vicine finendo per bloccare gli itinerari di penetrazione che dai quartieri periferici conducono in città. Allora si verificano quelle situazioni paradossali che la grande stampa nazionale e i quotidiani stranieri non mancano di descrivere con ampiezza di dettagli. Due ore per percorrere meno di un chilometro; automobili che dilagano sui marciapiedi alla disperata ricerca di una via di scampo; automobilisti che abbandonano la vettura in qualunque posizione (anche in mezzo alla via) e fuggono a piedi con espressione allucinata. È un quadro a fosche tinte che può apparire esagerato, ma che è rigorosamente e puntualmente documentato dalla cronaca.

Passate le feste del Capodanno, tutto sembra accomodarsi. Qualche provvedimento restrittivo delle autorità, una maggior cautela degli automobilisti nel recarsi al centro, la ricerca di viuzze e stradine meno

frequentate, il naturale e atavico spirito di accomodamento dei romani. Per qualche mese la vita continua, fino all'ottobre. Ma il problema resta nella sua gravità. Ed è un problema generato dalla incuria, dalla imprevidenza, e per molto tempo dalla indifferenza delle autorità capitoline che — per dirne una — hanno a lungo rifiutato la proposta avanzata dal locale Automobile Club all'inizio degli anni '60 di preparare un piano organico di parcheggi sotterranei nel centro storico e ai margini. Le prime preoccupazioni per il traffico erano cominciate poco prima del 1960. Erano imminenti le Olimpiadi di Roma e le difficoltà di circolazione già registrate con l'aumento del parco circolante e provvisoriamente risolte con il famoso «quadrilatero di scorrimento» tra il Corso via del Tritone e via Condotti, potevano compromettere il successo dei Giochi Olimpici e far fare cattiva figura alla città. V'era chi paventava una paralisi della circolazione a seguito del massiccio afflusso delle automobili dei turisti che si sarebbero sommate a quelle dei romani, e v'era chi temeva addirittura che i mezzi di trasporto degli atleti non potessero raggiungere in tempo per le gare gli impianti dislocati ai lati opposti della città: Flaminio ed EUR.

Il problema — allora come oggi — era quello di rendere compatibile il volume del traffico con la capacità della rete stradale. Nel 1960 cir-

di Sergio Favia Del Core



breve tempo a saturarsi, anzi a scoppiare. Il parco circolante nel 1965 sale a 550.000 unità e la densità scende a 6 abitanti per autoveicolo.

Le «rotatorie» non bastano più. Lo spazio artificiosamente creato è riempito dalle nuove autovetture immesse in circolazione, e ogni metro di questi itinerari «allungati» è ora l'occasione e la sede di un rallentamento, di un ingorgo, di una paralisi. È di nuovo il caos: l'automobilista non solo percorre più chilometri ma impiega anche più tempo.

Si torna indietro. Si torna all'era del semaforo. O meglio — secondo la definizione dei tecnici — alle «intersezioni semaforiche con interventi singoli (cioè non sincronizzati)». Funziona poco. I pur brillanti progetti degli esperti sono destinati a cozzare contro l'aumento sempre più rapido del parco circolante, che nel 1967 è di 740.000 autoveicoli.

Si prospettano soluzioni d'emergenza, e l'assessore al traffico vola in Canada a vedere come funzionano i semafori sincronizzati. Nel frattempo altro palliativo: si creano «isole pedonali» nelle zone più centrali della città, quelle dei negozi, dei cinema, dei ristoranti alla moda. Questa volta parlar di caos è poco: è la paralisi. Le automobili che si vorrebbero allontanare dal centro dovrebbero essere sostituite dai servizi pubblici. E i mezzi pubblici sono inadeguati. La metropoli, come si sa, è praticamente inesistente. Ma il punto è un altro: non ci si è curati di predisporre adeguati parcheggi ai margini di queste «isole» per cui le automobili in arrivo cominciano a girare per ogni dove, incanalate confusamente da vigili urbani sempre meno agguerriti e sempre più incerti. Nel gran caos si perdono anche i pochi mezzi pubblici che non sono in grado di raggiungere

le «isole» loro riservate, le quali diventano sempre più isole inaccessibili, anzi del tutto isolate dalla vita cittadina. Con quale godimento per negozianti, gestori di cinematografi e di ristoranti è facile immaginare.

Abolite le isole si torna alla terraferma. Ma per poco. È in arrivo l'«onda verde». Visto che l'aumento del traffico rende insufficienti i semafori «con interventi singoli», si ricorre a un «sistema coordinato di semafori su alcune direttrici principali, allo scopo di far trovare sempre via libera agli autoveicoli marcianti a determinate velocità (30-40-50 km/h)». In poche parole, una serie di semafori sincronizzati disposti lungo alcuni itinerari principali di scorrimento come i lungotevere, la via Cristoforo Colombo, viale Marconi ecc.

Sembra un sogno. Finalmente a Roma si marcia rapidamente e con ordine. Ci si apposta al primo semaforo come allo start di un Gran Premio e si attende il verde. Poi si avvia la vettura mantenendo la velocità indicata da un quadro luminoso. Miracolo: tutti i semafori sono al «verde» e si arriva alla fine dell'itinerario «semaforizzato» senza intralci e con i nervi in ordine. Dura poco.

L'«onda verde» può assolvere al suo compito a condizione che il traffico scorra fluido. Ma a Roma la parola fluidità è poco conosciuta. La prima crisi è provocata dalla indisciplinabilità. Cosa accade sempre più frequentemente sui percorsi dell'«onda verde»? Esattamente questo: le vetture al segnale di via

colavano a Roma 250.000 veicoli con una densità di circa un automezzo ogni 12 abitanti. Non potendosi agire sulle strade — per via dei monumenti, dei palazzi di grande valore artistico, nonché dei resti dell'età romana che affiorano dal terreno ad ogni colpo di piccone impedendo di modificare la rete viaria e di rendere più moderna la città — si decide dunque di operare sulla circolazione automobilistica ricorrendo alle tecniche della moderna ingegneria del traffico.

Perché non si circola a Roma? Perché in determinati «nodi» stradali i veicoli si ammassano creando ingorghi? Ed allora si decidono le famose «rotatorie» onde far fronte alla congestione allungando i percorsi stradali e aumentando lo spazio. In tal modo gli itinerari si allungano ma la velocità di movimento sale e percorrendo più chilometri l'automobilista romano impiega meno tempo. Le rotatorie sono ottenute imponendo una serie di sensi unici, sfruttando vie secondarie ed eliminando una buona parte di semafori. Sembra l'uovo di Colombo. Ma non dura a lungo.

Le cause? Lo sviluppo della motorizzazione, la struttura radiocentrica della città, l'aumento demografico e soprattutto la scarsa possibilità di modificare la struttura viaria. In pratica il notevole incremento della circolazione viene fronteggiato da una rete stradale pressoché immutata e destinata in

TRAFFICO A ROMA

Non c'è più un punto chiave
nel caos della circolazione:
nelle ore di punta
ogni strada, ogni incrocio
si trasformano in un ingorgo
per un groviglio di auto.



**CENTRO
STORICO
FIAT**

TRAFFICO A ROMA



libera si avviano lentamente: molte di esse si dispongono al centro della strada mantenendo una velocità inferiore a quella indicata dai segnali luminosi, altre attraversano la sede stradale da un capo all'altro per immettersi in altre vie o per cercare un parcheggio; altre infine — parcheggiate irrazionalmente al bordo della strada (anche dove la sosta è vietata) — restringono la larghezza della via e costringono il traffico a comprimersi e a congestionarsi.

Accade dunque che l'automobilista disciplinato che ha compreso il funzionamento del sistema e che prende il via al primo semaforo tentando di rispettarne le caratteristiche si trova materialmente impossibilitato a mantenere la velocità media prescritta. Rimane ben presto invischiato nel traffico, sbalottato da una parte all'altra. Sulle prime riesce a passare con il verde al primo e magari al secondo semaforo, poi la marea lo inghiotte e come un naufrago vede passare il segnale dal verde al giallo e dal giallo al rosso quando egli si trova ancora a buona distanza.

L'aumento del traffico — sempre più rapido e sempre più superiore alle capacità delle strade — elimina del tutto i benefici dell'«onda verde». A questo punto le autorità comunali, alla disperata ricerca di una soluzione, tentano la carta della sosta. Non dispongono la costruzione di parcheggi sotterranei o sopraelevati come invocato da molti esperti, ma semplicemente attuano una serie di restrizioni e di divieti. Si comincia con la «zona disco». La sosta è limitata a un'ora

in tutto il centro storico, previa esposizione sul parabrezza del relativo disco-orario. In tal modo si tenta di impedire che le auto degli impiegati e dei commercianti (vale a dire di coloro che lasciano le vetture in sosta l'intera giornata) possano parcheggiare in centro, favorendo l'accesso e la sosta di chi va e viene. Ma siamo a Roma dove per queste cose la fantasia non ha limiti. Ecco fiorire i guardiamacchine — abusivi e no — che provvedono a variare il disco orario a piacimento, prolungando all'infinito il tempo del parcheggio. I vigili sono attivi nella repressione per i primi giorni (12.000 contravvenzioni in 24 ore); poi la sorveglianza si attenua e il centro di Roma torna ad essere il grande parcheggio che era prima.

Allora si tenta un ennesimo esperimento: divieto di sosta assoluta nelle prime ore del mattino e del pomeriggio sempre nelle zone centrali, aumento del numero dei vigili, impiego delle autogru. Contemporaneamente si istituiscono nelle strade del centro speciali corsie «preferenziali» riservate ai mezzi pubblici e si torna a creare qualche isola pedonale a Piazza Navona e via dei Coronari, questa volta nelle piazze di valore artistico e storico o nelle zone di interesse culturale.

La nuova filosofia che si fa strada è quella di puntare sui servizi pubblici poiché, affermano i tecnici comunali, la capacità di trasporto degli autobus nei confronti delle vetture private è di 100 passeggeri contro 5, e considerando l'ingombro dei due tipi di veicoli in rapporto alla capienza vi è una proporzione favorevole di 20 a 1. All'inizio si riscontra qualche beneficio: le difficoltà di parcheggio creano una vera e propria psicosi che induce molti automobilisti a lasciare a casa la vettura. Contem-

poraneamente aumenta il numero dei passeggeri a bordo degli autobus. Ma è solo questione di pochi giorni. La vigilanza degli agenti contro la sosta abusiva torna ad attenuarsi, i posteggiatori riprendono il proprio lavoro, contemporaneamente gli automobilisti — che guardano con irritazione alle corsie riservate agli autobus troppe volte deserte mentre intorno è il caos — cominciano ad invaderle. Si torna daccapo.

Le autorità comunali — anche per via di una certa politica contraria per principio alla motorizzazione privata — insistono. Gli itinerari «preferenziali», si afferma, non hanno assolto al proprio compito per la loro incompletezza, erano pochi e limitati alle zone centrali. Occorre ristrutturarli, estenderli sino alla periferia onde creare dei veri e propri collettori che favoriscano la rapida circolazione dei mezzi pubblici. E occorre «disincentivare» l'uso dell'automobile privata, sconsigliandone l'accesso al centro.

Viene dunque creata una rete di itinerari riservati agli autobus lunga oltre 30 km. Si tratta di strade chiuse alla motorizzazione privata (talvolta in un senso di marcia e più spesso in entrambi i sensi) che mentre favoriscono la penetrazione diretta dei mezzi pubblici al centro, complicano l'accesso alle autovetture le quali sono costrette ad affrontare lunghi giri tortuosi — imposti da divieti di traffico e dagli «itinerari» — prima di raggiungere le vie e le piazze centrali. Allo scopo viene anche ripristinata e potenziata la zona disco.

Quali i risultati di questa «rivoluzione»? Scarsi. In teoria la pressione del traffico si è alleggerita. Negli automobilisti romani (non parliamo poi di quelli provenienti da altre città) si è venuta a creare una vera e propria psicosi. Per raggiungere luoghi distanti poche centinaia di metri si è costretti a compiere lunghi giri e non sempre si conoscono bene i percorsi: chi sbaglia strada si trova in un labirinto dal quale è difficile districarsi. E il numero degli automobilisti che si recano al centro diminuisce. A favore dei mezzi pubblici? Mai più. Scomodi, lenti, antiquati, gli autobus romani non hanno aumentato il numero dei passeggeri. Come si legge in una apposita relazione le «corse» sono poche,

specie nelle ore di punta, le attese lunghe, le fermate non ben dislocate, le resse e gli affollamenti troppo frequenti. Inoltre i passeggeri sono spesso impediti dal dislivello eccessivo tra piattaforma dei veicoli e sede stradale il che rende difficile la salita a vecchi, donne e bambini che poi dovranno viaggiare in piedi o pigiati come sardine. «C'è da ritenere — conclude la relazione — che il basso livello dei trasporti pubblici contribuisca alla vocazione automobilistica di Roma».

Ostacolati nell'uso dell'automobile e contemporaneamente non invogliati a servirsi dei mezzi pubblici i romani reagiscono evitando di recarsi al centro se non in caso di assoluta necessità. Con conseguenze negative per il commercio ed il turismo, mentre i miglioramenti della circolazione sono fittizi. Viene spontanea una domanda: è proprio indispensabile e necessario il sacrificio della motorizzazione privata? La risposta è negativa. Non soltanto per i benefici che l'automobile rende alla collettività, anche alle classi meno abbienti; non soltanto perché l'auto è il mezzo di trasporto più conveniente per chi si deve recare al posto di lavoro; non soltanto perché «disincantivarne» l'uso significa «disincantare» un'industria che dà lavoro a milioni di persone e la cui influenza sull'economia nazionale è nota; ma anche perché esistono i modi e i mezzi per risolvere altrimenti il problema.

Lo hanno sempre affermato sindaci e assessori dichiarando più volte che «la motorizzazione privata non deve essere mortificata», e lo ha ribadito di recente un esperto, ex-assessore al traffico, che, parlando al Consiglio Comunale, ha detto «occorre potenziare i mezzi di pubblico trasporto, continuando però ad offrire alle auto private possibilità di circolazione e di parcheggio».

Come? La risposta si trova nelle relazioni degli esperti, e nello stesso piano regolatore della città. Roma è giunta alla caotica situazione attuale per colpa degli amministratori passati e della loro imprevidenza. Se si fosse pensato a tempo debito alla creazione di quelle infrastrutture oggi indispensabili (parcheggi, tangenziali, assi attrezzati, vie di scorrimento e raccordi autostradali), oggi a Roma si

circolerebbe meglio e senza sacrifici per nessuno. Ma il fatto è che non abbiamo in Italia — come affermato in un autorevole studio sul problema — «neppure un solo piano del traffico futuro in una sola città».

A Roma quando si è fatto qualcosa si sono visti i risultati come nel caso dei sottopassaggi sui lungotevere e della via di scorrimento sotterranea al Corso d'Italia lungo le Mura Pinciane. Ma è poco.

Solo ora ci si sta muovendo con il grande parcheggio sotterraneo di Villa Borghese capace di circa 2000 posti-macchina, con la progettazione di un analogo parcheggio per 500 posti-macchina sotto il piazzale della Radio, e con la tangenziale Est, attualmente in corso di realizzazione, la quale, una volta costruita anche la tangenziale Sud (ora in progettazione), congiungendosi alle due estremità della già esistente via Olimpica, è destinata a completare un secondo anello stradale all'interno del grande Raccordo Anulare. Questa opera stradale, con le sue sopraelevate, i suoi cavalcavia e sottovia, le tre corsie per ogni senso di marcia, si configura come una vera e propria autostrada urbana.

È continuando in questa direzione che si potranno risolvere i problemi di Roma e delle grandi città. Non è una nostra ipotesi, ma quanto indicato dal piano regolatore della Capitale che prevede una azione drenante nei confronti dell'attuale traffico di attraversamento del centro storico mediante due sistemi di scorrimento tangenziali ad esso, completati da una vasta rete di parcheggi. Tale azione drenante dovrà essere effettuata mediante collegamenti veloci all'interno delle zone di più recente sviluppo senza attraversare la zona centrale; vie di penetrazione per le provenienze esterne; collegamenti tra la città attuale e i quartieri di espansione. Come attuare questi collegamenti? Con arterie a carattere autostradale (velocità media 60-80 km/h); arterie urbane di rapido transit (40-60 km/h); arterie urbane primarie. Si tratta — secondo quanto esposto dai compilatori del piano — di arterie uni o bidirezionali di varia larghezza, con incroci a piani sfalsati oppure a livello ma controllati da rotatorie o semafori, che con-

sentano un rapido smaltimento del flusso veicolare.

Contemporaneamente la fluidità del traffico dovrebbe essere assicurata attraverso la proibizione della sosta e la qualificazione e la attrezzatura delle strade «per consentire un traffico veicolare privato a livello accettabile». La proibizione della sosta in superficie dovrebbe essere compensata dalla costruzione di 26 parcheggi fuoristrada (sotterranei o sopraelevati) per complessivi 14.000 posti-macchina. Di questi 5 dovrebbero essere costruiti in un primo tempo (uno come si è visto è quasi pronto, ed un secondo è in progetto) e gli altri entro il 1975, mentre in un tempo più lontano si dovrebbe giungere alla realizzazione di 100.000 posti-macchina.

Si tratterebbe di due tipi di parcheggio: alcuni posti nell'immediata vicinanza delle stazioni terminali della metropolitana, verso la periferia della città, avrebbero una funzione di drenaggio o di dissuasione offrendo all'automobilista un mezzo rapido ed economico per penetrare nel centro cittadino; altri, di destinazione, collocati al termine delle strade di scorrimento, a disposizione di quegli automobilisti che dovranno necessariamente recarsi nelle zone centrali.

La realizzazione di queste infrastrutture dovrebbe essere più che sufficiente anche perché oggi circolano a Roma poco più di un milione di autoveicoli pari a un veicolo ogni 4 persone e secondo gli esperti siamo al limite. Al disotto del veicolo ogni 3 persone, non si dovrebbe scendere.

Il progetto, pratico, conveniente e tale da non ledere i monumenti artistici di Roma, non è comunque realizzabile a breve scadenza. E allora? Nel frattempo provvedimenti di traffico, la destinazione a parcheggio di talune piazze e soprattutto gli orari continuati negli uffici, lo sfalsamento degli orari di apertura e chiusura dei negozi e il decentramento dei Ministeri e di molti enti potrebbero apportare un sensibile beneficio rendendo superflui provvedimenti inutili quanto dannosi.

Le città hanno bisogno delle automobili, come le automobili hanno bisogno delle città, perché in ogni centro abitato il movimento è vita. E Roma non fa eccezione. S.F.C.



IL MUSEO VINCENZO LANCIA

In quasi 65 anni di attività, la Lancia ha costruito molte decine di modelli — vetture, autoveicoli industriali e militari — e progettato centinaia di motori. Soprattutto ha conservato nel tempo, attraverso congiunture non sempre facili, una inconfondibile caratteristica, che ancor oggi la contraddistingue: lo sforzo di creare sempre qualcosa di nuovo, di apportare all'evoluzione dell'automobile il contributo di idee originali, di soluzioni avanzate. Ne fanno fede numerosi brevetti, molti dei quali sono diventati, quanto meno per le concezioni che esprimevano, patrimonio comune della tecnica automobilistica. Ad esempio la sospensione a ruote indipendenti, i motori a V, l'abolizione del telaio a favore della struttura portante e altre numerose geniali soluzioni di dettaglio.

Questa era stata l'impronta ideale data alla Casa da Vincenzo Lancia, e ad essa lo spirito della Lancia è sempre rimasto fedele anche dopo la scomparsa prematura del suo fondatore, nel 1937. Ne sono testimonianza modelli che la storia dell'automobile ha assunto quali capisaldi: l'Alfa, prima creazione del Lancia costruttore; la Theta, la Trikappa, la famosa Lambda, la Dilambda, l'Augusta, l'Aprilia, fino alle più recenti Aurelia, Appia, Flaminia, e alle vetture dell'attuale produzione.

La Lancia ha pertanto ritenuto di prendere un'iniziativa valida sul piano della cultura tecnica e storica, dando vita a un Museo dedicato al nome e alla memoria di Vincenzo Lancia, in cui raccogliere alcune delle testimonianze più significative e più vere della sua attività, e metterle a disposizione di chi della storia sa comprendere il valore e l'insegnamento. Questa raccolta è oggi all'inizio, perché reperire pezzi rari e preziosi richiede lungo e paziente sforzo di ricerca; ma ci auguriamo di riuscire ad arricchirla, completandola con documentazioni e bibliografia che illustrino alle generazioni di oggi e di domani, anche episodicamente, la vita di una fabbrica di automobili il cui nome è una bandiera di progresso.

(Dal discorso del Presidente della Lancia in occasione dell'inaugurazione del Museo).

LAMBDA VINCENTO LANCIA



1 SEPTEMBER

1921 1971



Il cinquantennio della prima uscita su strada del prototipo Lambda, che avvenne in un lontano mattino del 1° settembre 1921, è stato festeggiato nel modo più degno, anche se scervo da convenzionali cerimonie. L'anniversario ha offerto l'occasione al Lancia Club d'Italia, con la collaborazione della Fabbrica Lancia e della Cinzano, di organizzare un raduno internazionale dei possessori di vetture Lancia d'epoca.

Al raduno ha partecipato una sessantina di proprietari di vetture Lancia di ogni epoca e, contando i passeggeri, oltre 234 persone, provenienti dall'Inghilterra, dall'Australia, dagli Stati Uniti, dalla Francia, dalla Svizzera, dalla Germania e naturalmente dall'Italia. Due dozzine di Lambda delle diverse serie, di cui la maggior parte guidate da soci del Lancia Club d'Inghilterra, con alla testa il presidente, Air Commodore Buckle. C'erano anche «pezzi» rarissimi, come la splendida Beta (1909) dell'americano Matthes, e la Dilambda dell'inglese Keeling (che tra l'altro hanno vinto il primo premio ex-quo nel concorso restauro organizzato nell'ambito del raduno). Poi la Lambda VIII serie dello svizzero Egon Libotte (prima classificata nel concorso di conservazione); sempre tra le Lambda, la più an-

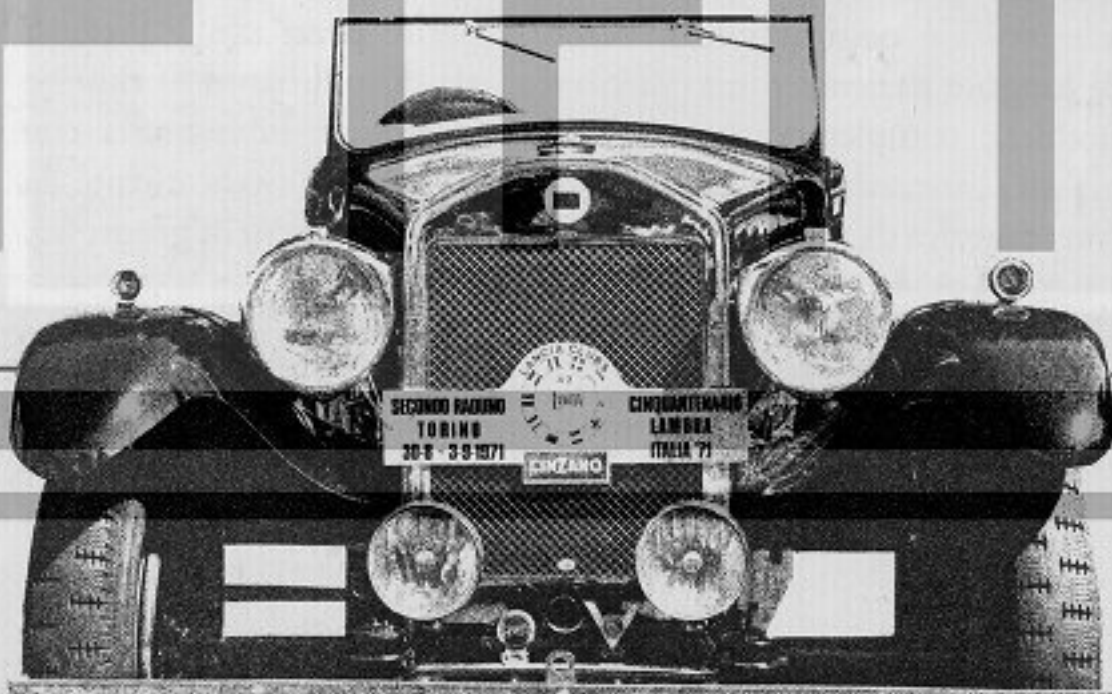
ziana era una bellissima torpedo I serie di Domenico Bossotto.

All'arrivo dei partecipanti a Torino, ha voluto essere presente l'amministrazione civica con un ricevimento a Palazzo Madama, dove l'Assessore ha rivolto a nome del Sindaco un caloroso benvenuto al variopinto gruppo dei «lancisti». Ha risposto il presidente della Lancia, dottor Agostino Canonica, ringraziando per l'accoglienza e sottolineando che la Lancia «si sente vivamente legata alle sue tradizioni, che sono anche tradizioni torinesi, perché crede con fermezza nel loro valore, che non è soltanto sentimentale, ma di stimolo a perpetuarle nel presente e nell'avvenire attraverso un quotidiano lavoro di ricerca e di miglioramento tecnico e produttivo delle sue automobili. Nei tempi recenti molto è cambiato» ha continuato il dottor Canonica, «direi soprattutto nel mondo dell'automobile, con le sue implicazioni di natura industriale, sociale, umana. La Lambda di cinquant'anni fa

aveva indicato nuove strade alla tecnica: oggi una Lambda non sarebbe forse più possibile, ma è possibile conservare l'immagine di una fabbrica protesa a dare sempre qualcosa di più, come era nelle idealità del suo fondatore Vincenzo Lancia, di cui appunto la

I CINQUANT'ANNI DELLA LAMBDA

2° Raduno dei Lancia Club







CENTRO

STORICO

FIAT



CENTRO
STORICO
FIAT

La Lambda è universalmente considerata il capolavoro di Vincenzo Lancia, la sintesi perfetta delle idealità tecniche, della passione, della genialità innovatrice di un uomo ormai giunto alla piena maturità di industriale e di organizzatore. Anche dopo la Lambda, sono usciti dagli stabilimenti di via Monginevro modelli rivoluzionari, enormemente avanzati sulle concezioni tecnico-costruttive correnti, eppure è giusto parlare della Lambda come del capolavoro di Lancia proprio perché sbocciata in un periodo in cui l'automobile doveva ancora acquistare la sua fisionomia definitiva, perché le idee messe in atto su quella straordinaria vettura dovevano rivelarsi qualcosa di profetico, schiudendo orizzonti impensati al divenire del disegno automobilistico.

La nascita ufficiale della Lambda risale al 1922, con la presentazione ai Saloni di Parigi e di Londra, nell'ottobre di quell'anno. Ma la sua gestazione progettuale risale molto più indietro; in un certo senso, anzi, a un periodo in cui la Lambda doveva essere ancora immaginaria.

Vincenzo Lancia aveva come abito mentale l'istinto alla riflessione, anche fuori del suo mondo di lavoro, su tutti i fenomeni e gli aspetti di quello che gli si parava davanti, naturalmente con frequenti accostamenti alla ragione della sua vita: l'automobile. Un giorno, subito dopo la guerra, durante un viaggio in mare si era vivamente interessato alla struttura della nave in relazione alle forti pressioni sostenute, e gli era balenata in testa l'idea di trasferire analoga tecnica al veicolo, allora costruito ancora con i vecchi concetti della vettura a cavalli, cioè con telaio che sopportava da solo ogni sollecitazione. Ci ripensò a lungo, e l'idea doveva diventare una delle concezioni fondamentali della Lambda, prima vettura al mondo con « struttura portante ». In parte anche al caso, e al profondo spirito di osservazione dell'Uomo, si deve la seconda grande innovazione della Lambda: la sospensione a ruote anteriori indipendenti. Qualche anno prima, un sabato pomeriggio, viaggiando al volante di una « Kappa » sulle strade del vercellese, alla volta della natia Fobello per trascorrere una giornata di pace nella casa paterna - la « Montà » -, l'orribile fondo sconnesso faceva sobbalzare la macchina in modo tale che a un certo momento si ruppe una balestra anteriore. Da quel momento, Lancia cominciò a pensare alla necessità di fare qualcosa che rendesse le auto più stabili e sicure. Le ruote indipendenti della Lambda ebbero genesi quel giorno.

Ma le origini della Lambda rischiarebbero di svaporare nella nebbia di lontani ricordi - quasi tra storia e leggenda - se non fosse per la memoria di quelli che ebbero la rara ventura di collaborare con Vincenzo Lancia nella progettazione della vettura famosa. Tra di essi, il cav. Battista Falchetto, che è un'autentica miniera di ricordi. Falchetto ha conservato un libretto di annotazioni risalenti appunto all'epoca dello studio della Lambda, le cui pagine costituiscono una preziosa fonte di informazioni e di aneddoti. Il cav. Falchetto era entrato nell'Ufficio Tecnico Lancia (di cui a quell'epoca era direttore il signor Zeppegnò) al principio del 1921, proprio quando Vincenzo Lancia stava elaborando l'idea di una nuova rivoluzionaria vettura.

Ma lasciamo la parola agli appunti di Falchetto.

« Il 15 marzo, il signor Lancia tiene una riunione annunciandoci essere suo desiderio intraprendere gli studi di una macchina che sopportasse gli organi meccanici senza ricorrere al classico telaio. Si è parlato dello scafo delle navi come di un possibile modello di massima. Il signor Lancia espone anche la sua idea di sostituire all'assale rigido anteriore una sospensione tale da rendere indipendenti le due ruote nel loro movimento elastico.

« L'idea mi entusiasma - annota Falchetto - e passo l'intera notte a schizzare vari tipi di sospensione (14, per l'esattezza), partendo dalla scomposizione del solito assale e relativa balestra. Dopo un esame minuzioso, il signor Lancia sceglie quella che a suo avviso offre le maggiori garanzie di tenuta di strada,

precisione di guida e sicurezza nel caso di rottura di una molla. Inoltre il progetto di massima prescelto per uno studio approfondito è quello che più si confà per il suo fissaggio alla struttura della carrozzeria portante. A proposito di questa, Lancia intuisce che con una sospensione indipendente una struttura del genere sarà maggiormente sollecitata e occorrerà quindi rinforzarla con qualche parte scatolata. Nasce così l'idea di prolungare la parte posteriore della vettura con una coda affusolata avente la funzione di una scatola chiusa resistente alla torsione, e al tempo stesso di vano per i bagagli... ».

I nuovi concetti si precisano; in mancanza di esperienza si procede con il calcolo e con l'ardita originalità delle varie soluzioni che per settimane tengono impegnati tutti i disegnatori e i tecnici della fabbrica. Così, la Lambda prende forma: Rocco e Cantarini realizzano il motore (un quattro cilindri a V stretto, di 2120 cmc, ad elevato numero di giri: 3250. Una follia, per quei tempi) e il capo del reparto esperienze, Scacchi, lo mette a punto.

Intanto prosegue il progetto generale della vettura, che a poco a poco prende forma concreta in ogni dettaglio. La scocca a guscio che aveva, in sezione frontale, l'aspetto di una carena di nave con fondo piatto, rivela l'origine della sua ispirazione, e assai caratteristica appariva la forma del radiatore a ferro di cavallo, collegata con il geniale trapezio delle sospensioni.

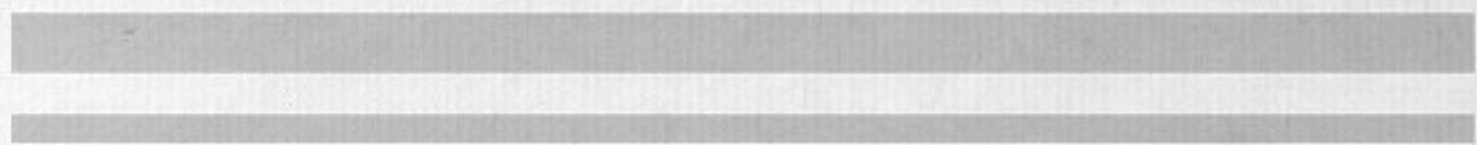
Il 1° settembre 1921 il prototipo della Lambda è pronto e lo stesso Vincenzo Lancia esce in prova, meta il colle del Moncenisio.

La Lambda era costituita da un'ossatura metallica rivestita di lamiera, sufficientemente robusta e rigida per sopportare gli organi meccanici. Le fiancate erano collegate da traverse, alcune delle quali servivano da sostegno per i sedili; inoltre sul pavimento era ricavato una specie di canale rovesciato, o tunnel, entro il quale correvano l'albero di trasmissione ed il comando del cambio di velocità, la relativa scatola essendo sistemata sotto il cofano, dato il ridotto ingombro longitudinale del motore. Il tunnel era nato in conseguenza dell'abbassamento del piano del pavimento, ed è a sua volta un'innovazione apportata alla Lambda.

Il 1922 vide l'Ufficio Tecnico e il Reparto Esperienze duramente impegnati nella definitiva messa a punto della Lambda, che aveva frattanto cambiato volto assumendo una forma frontale più squadrata, e di cui l'incontentabile Lancia cominciava ad essere veramente soddisfatto. Finalmente, nel novembre di quell'anno, la prima vettura in edizione definitiva affrontò il giudizio del pubblico ai Saloni di Parigi e di Londra. La linea bassa, slanciata della Lambda, così dissimile dalle tozze carrozzerie dell'epoca, sorprese dapprima e poi affascinò gli automobilisti, mentre i tecnici, pur ammirando la bellezza di disegno delle soluzioni tecniche, non nascosero la loro perplessità sulla resistenza di una sospensione così rivoluzionaria e di una carrozzeria senza telaio. Comunque, con istintivo buon senso, la clientela non tardava ad accostarsi alla Lambda, che a partire dal 1923, e ininterrottamente fino a tutto il 1931 conobbe su tutti i mercati del mondo un successo entusiastico. In quei nove anni furono costruite nove serie di Lambda, con successive modifiche che perfezionarono senza posa estetica le parti meccaniche. Nella 3ª serie il motore fu aumentato dagli originari 2120 cmc a 2370, che dalla 8ª serie in poi divennero 2570 cmc. Contemporaneamente la potenza salì da 49 a 59 e infine a 69 CV. La Lambda 1ª serie raggiungeva già i 115 km orari, la 9ª i 125. Complessivamente, ne furono costruiti 13 mila esemplari. Qualcuna circola tuttora, ed è ricercatissima dai cultori di auto storiche. Nei Musei dell'automobile le Lambda costituiscono pezzi preziosi, oggetto di attonita ammirazione da parte di chi sa scorgere in esse la pura bellezza del disegno tecnico, e quelle caratteristiche innovatrici che ne fecero una delle tappe fondamentali della costruzione automobilistica.

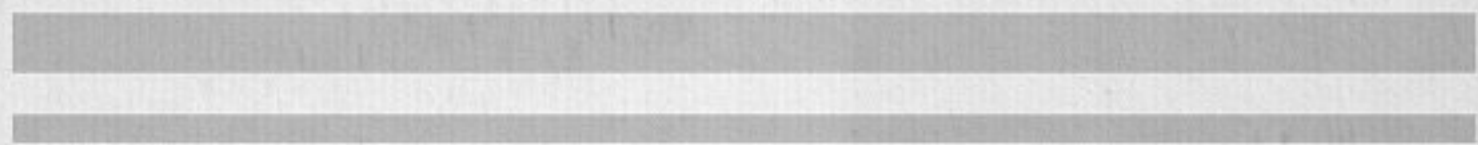


CENTRO
STORICO
FIAT



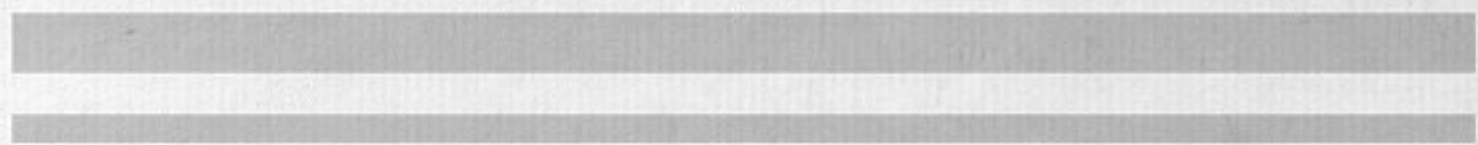


CENTRO
STORICO
FIAT





CENTRO
STORICO
FIAT





CENTRO
STORICO
FIAT





Lambda fu il capolavoro. Il 31 agosto, concorso di conservazione e restauro presso il Museo dell'automobile di Torino, visita allo stabilimento Lancia di Torino e pranzo offerto dai giornali: *La Gazzetta dello Sport* e *Tuttosport*. Il passaggio per le vie di Torino delle storiche vetture suscitava curiosità e simpatia.

Il giorno seguente, 1° settembre, celebrazione ufficiale del cinquantenario della Lambda con la carovana dei partecipanti al ristorante Giacomera di Condove, dove cinquanta anni fa giusto giusto sostò Vincenzo Lancia con alcuni collaboratori dal ritorno del primo collaudo della storica automobile sulla strada del Moncenisio. Allegra cordialità, qualche lacrima di commozione dei superstiti di quei tempi, che l'avventura della Lambda avevano vissuto fino

PER UN LANCIA CLUB INTERNAZIONALE

I Presidenti dei Lancia Clubs nazionali ritengono che i rapporti tra i singoli Clubs debbono migliorare e diventare più cordiali e continuativi. Ritengono anche che con la Società Lancia debbono esistere più stretti contatti di comune interesse.

La Società Lancia esprime il suo vivo compiacimento per tale decisione e si dichiara disponibile a collaborare per realizzare rapidamente quanto necessario.

I Presidenti dei Lancia Clubs nazionali dichiarano che a loro giudizio deve essere costituita una Segreteria internazionale dei Lancia Clubs nel rispetto delle autonomie e della importanza dei singoli Clubs.

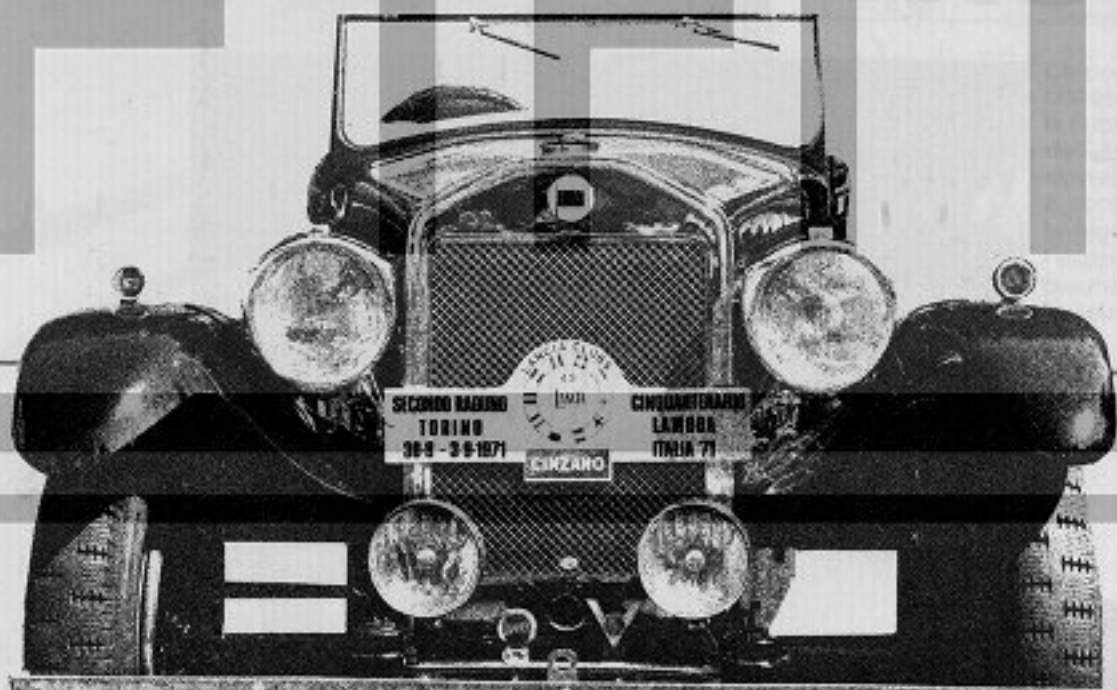
Viene concordemente stabilito di invitare la Società Lancia a preparare, in collaborazione con esperti, entro il 31/10/1971 una proposta di regolamento di tale segreteria che sarà inviata ai Lancia Clubs americano, francese, inglese, italiano, svizzero.

Entro il 31/12/1971 i Lancia Clubs dovranno comunicare alla Lancia le loro osservazioni e proposte.

In occasione del Salone di Ginevra 1972 verrà quindi costituita la Segreteria Internazionale dei Lancia Clubs.

Mozione votata a Torino il 2 settembre 1971 da tutti i Presidenti dei vari Lancia Clubs per un Segretariato internazionale.

in fondo: Battista Falchetto, Francesco Lasagna, Francesco Ferro, Antonio Maina. Poi, consegna di una targa da murare sul posto a ricordo del 1° settembre 1921, e brevi commossi discorsi: del presidente del Lancia Club d'Inghilterra, Commodoro Buckle, che ha ringraziato per la «splendida ospitalità» e ha ricordato «il grande genio Vincenzo Lancia», e del dottor Giusto Doneux, direttore vendite Italia della Lancia, che ha detto tra l'altro: «Lancia ha sempre significato prestigio e qualità. E da questi due fattori, ai quali ci sentiamo legati perché in essi fermamente crediamo, traiamo stimolo per perpetuare questa tradizione, attraverso un'incessante applicazione di ricerca e di perfezionamento tecnologico. La vita e l'avvenire della Lancia continueranno a svilupparsi».



ELOGIO

di Giorgio Gandolfi

DEL

BASEBALL

IL PIU'

IMPRE

VEDIBILE

DEGLI

SPORT



Conoscendo il baseball, si capisce l'America, si comprendono i suoi spazi infiniti, le sue ingenuità e le violenze improvvise. Perché il baseball racchiude tutto ciò che è prettamente americano, ogni campione diventa un mito come gli eroi di guerra, ogni impresa del lanciatore o del battitore una data che gli sportivi non potranno dimenticare.

Il baseball per gli americani non è uno sport ma lo sport. Quando Doubleday codificò il gioco — sono passati 142 anni — non sapeva di compendiare il meglio delle maggiori discipline sportive, le caratteristiche delle cento razze che hanno formato il suo popolo ma, soprattutto, di anticipare i tempi sportivi. Perché il baseball effettivamente — solo i superficiali, cioè chi non lo conosce, può parlare di gioco statico — precorre i tempi, anticipa il futuro. Persino le divise che indossano i giocatori, le maschere, i guantoni hanno qualcosa di fantascientifico. La dimostrazione viene dall'Italia, buon'ultima arrivata nel baseball. Eppure in pochi anni, seimila giovani italiani hanno scoperto il gioco del «batti e corri» imitati ben presto da duemila ragazze. Il mini-baseball lanciato dalla Coca Cola, nonché quello inserito nei Giochi della Gioventù hanno avuto migliaia e migliaia di adesioni fra i minorenni dello sport.

Ai grandi, cioè a coloro che vi si accostano facendo mentalmente il paragone con il calcio, il baseball inizialmente non potrà piacere: ai giovani, a quelli che cercano qualcosa di antico ma nello stesso di nuovo — il baseball è più «vecchio» del calcio — il gioco aprirà loro strade inesplorate, nuove prospettive, gli darà la sensazione di essere degli archeologi moderni dello sport.

Capiranno perché gli americani vanno fieri dei figli che giocano a baseball e non per la prospettiva di un guadagno futuro, ma perché, dicono, è l'unico sport che serve a fare diventare uomini. Un gioco che ti pone solo contro tutti, contro nove avversari «che — diceva Babe Ruth, il più grande dei grandi campioni del baseball — ricorreranno a tutti i mezzi leciti ed illeciti per eliminarti». «Ed allora, soltanto allora — proseguiva Babe Ruth in un suo memorabile messaggio ai ragazzi — tu diventerai uomo, imparerai ad essere padrone dei tuoi mezzi fisici, del tuo cervello. Controbatterai le loro astuzie, lotterai, forse perderai ma diventerai uomo».

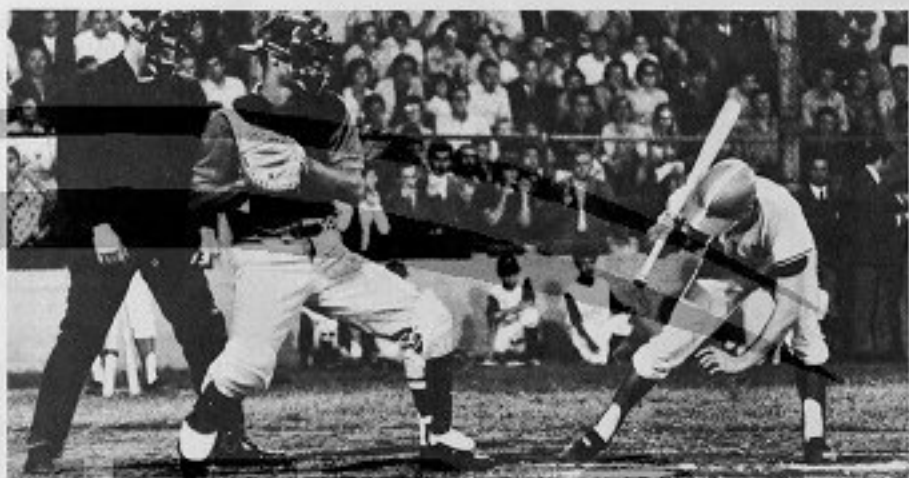
Uno scrittore americano ha scritto in proposito: «Chiunque voglia conoscere il cuore ed il pensiero dell'America, dovrebbe imparare oltre alla lingua a conoscere anche il baseball, le regole, l'essenza del gioco, perché esso esprime lo spirito di questa gente».



Chiunque voglia conoscere il cuore e il pensiero dell'America, dovrebbe imparare a conoscere il baseball, le regole, l'essenza del gioco, perché esso esprime lo spirito di questa gente.

I più noti scrittori, Hemingway, Mark Twain, Sinclair Lewis, Irving Shaw parlano del baseball nei loro libri come di qualcosa di concreto, che ha vita e personalità e non di un semplice divertimento a base di muscoli. Da Nixon all'ultimo dei lustrascarpe d'America, ci si vanta di avere impugnato in gioventù la mazza e di avere lanciato la pallina. Sin dai tempi di Taft, il presidente degli USA va a lanciare la prima pallina dell'incontro di apertura del massimo campionato, qualcosa di mastodontico, di fronte al quale il nostro calcio fa la figura del pigmeo (25 milioni di spettatori paganti nonostante tutti gli incontri siano trasmessi in diretta e a colori dalla TV: 7 miliardi di lire incassati soltanto nelle sette gare finali che assegnano il titolo, il cosiddetto pennant, tanti quanti ne vengono incassati nella serie A italiana di calcio dopo un intero campionato).

Quando il primo degli Apollo arrivò sulla luna, uno degli astronauti



collegato con il futuro Cape Kennedy, chiese: «Cosa hanno fatto i Yankees»? Si tratta della squadra più famosa del baseball, la squadra di New York. Per tanti anni questa metropoli ha imposto un club di fuoriclasse, i Yankees, portandolo nel mondo della leggenda sportiva. È un nome di cui si servivano e si servono ancora, i soldati americani in guerra, in Europa come in Corea o nel Vietnam. I nomi dei «big» di questa squadra, Babe Ruth, Joe Di Maggio, Ted Williams, Mickey Mantle ve-

nivano usati come parola d'ordine. Molti ricorderanno quel film di guerra dove un soldato, in trincea, sta parlando con un compagno ferito, distante una decina di metri. È notte, non ha il coraggio di avvicinarsi, teme che sia un giapponese che voglia attirarlo con quel trucco in una trappola. «Quanti fuoricampo ha battuto Babe Ruth nel 1932» gli chiede improvvisamente. L'altro risponde senza esitazione: allora è proprio un americano.

Un giornalista francese raccontò anni fa su Paris Match un divertente episodio «Improvvisamente

STORICO

FIFTH



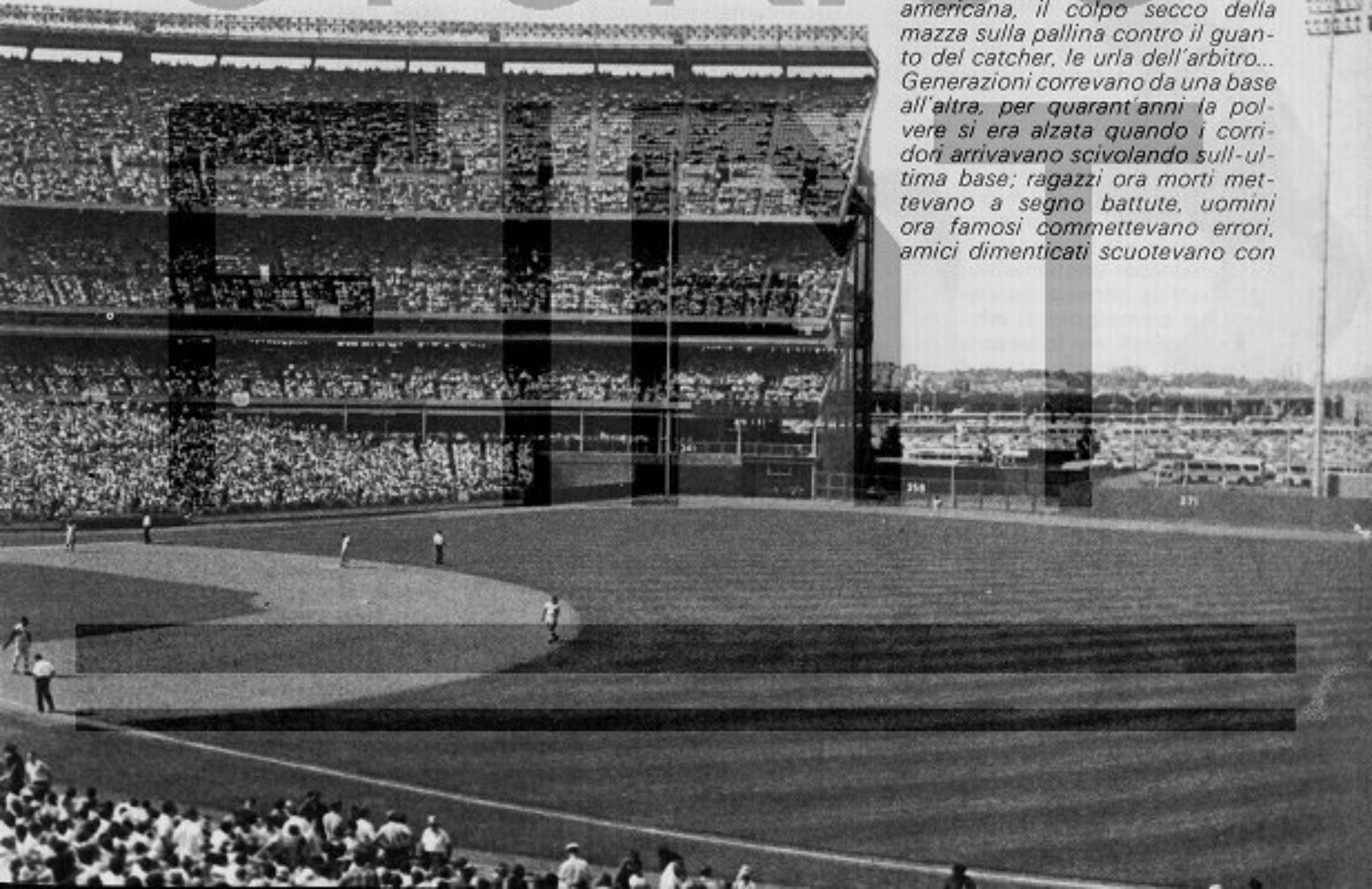


Gli incassi del baseball americano sono tali da far apparire ridicoli quelli del nostro calcio: 25 milioni di spettatori paganti in una stagione, 7 miliardi di lire incassati soltanto nelle sette gare finali del campionato.

— scrisse Edouard Seidler, che in aereo era diretto negli Stati Uniti — *la musica di tutte le stazioni radio americane cessò. I programmi che stava trasmettendo la televisione furono interrotti. Le hostess a bordo degli aerei in volo sugli Stati Uniti, o su quelli che vi erano diretti, si sintonizzarono sulle radio. Per qualche secondo la vita di un continente si fermò. Milioni di americani trattennero il fiato mentre gli speakers trasmettevano: "Attenzione attenzione, bollettino speciale..." Io impallidii: "Vuoi vedere, pensai, che è scoppiata la guerra a Berlino?" La voce dello speaker s'elevò di nuovo, grave, importante e gioiosa: "Alcuni secondi fa, allo stadio Yankees di New York, Roger Marris ha battuto il suo 61° fuoricampo. Il record di Babe Ruth è stato così superato". Confesso, — conclude Sidler, — che tirai un sospiro di sollievo e imprecai contro gli americani e la loro passionaccia per il baseball». Nello stesso momento (era il primo ottobre del 1961) John Fitzgerald Kennedy si trovava a colloquio con Nikita Krusciov a New York. Ad un tratto entrò un colla-*

boratore del presidente, gli morrò poche parole all'orecchio. Kennedy chiese di interrompere la riunione per alcuni minuti. Si recò nella stanza vicina per guardare un quotidiano uscito in edizione straordinaria. La prima pagina portava soltanto un numero a caratteri giganteschi: 61, e la foto di un giocatore di baseball, Roger Maris, quello che aveva superato il famoso record di Babe Ruth. Un gesto quello del Presidente Kennedy che non ha bisogno di commenti. D'altronde Grantland Rice non scrisse forse nel suo famoso *Fanthology*: «Tutti gli uomini vivono ma muoiono... solo i records vivranno in eterno».

Per l'americano, baseball vuole dire infanzia, giovinezza, un mondo di sogni più o meno realizzati. Irwing Shaw, il fortunato autore de «I giovani Leoni», ha pubblicato recentemente un altro suo libro, «Voci di un giorno d'estate». È la storia di un impiegato americano che in un pomeriggio di riposo va a vedere una gara di baseball nella quale è impegnato anche il figlio; osservando le fasi di gioco, i ricordi si succedono ai ricordi; mentre in campo i ragazzi combattono a suon di battute e prese, lui ricorda le cose belle e brutte della sua vita: «I rumori — scrive Shaw — erano gli stessi da anni e anni... I rumori dell'estate americana, il colpo secco della mazza sulla pallina contro il guanto del catcher, le urla dell'arbitro... Generazioni correvano da una base all'altra, per quarant'anni la polvere si era alzata quando i corridori arrivavano scivolando sull'ultima base; ragazzi ora morti mettevano a segno battute, uomini ora famosi commettevano errori, amici dimenticati scuotevano con



In Italia, il numero degli spettatori del baseball è in aumento, aumentato è anche il numero delle Società e degli appassionati. Il gioco, insomma, sta sfondando.

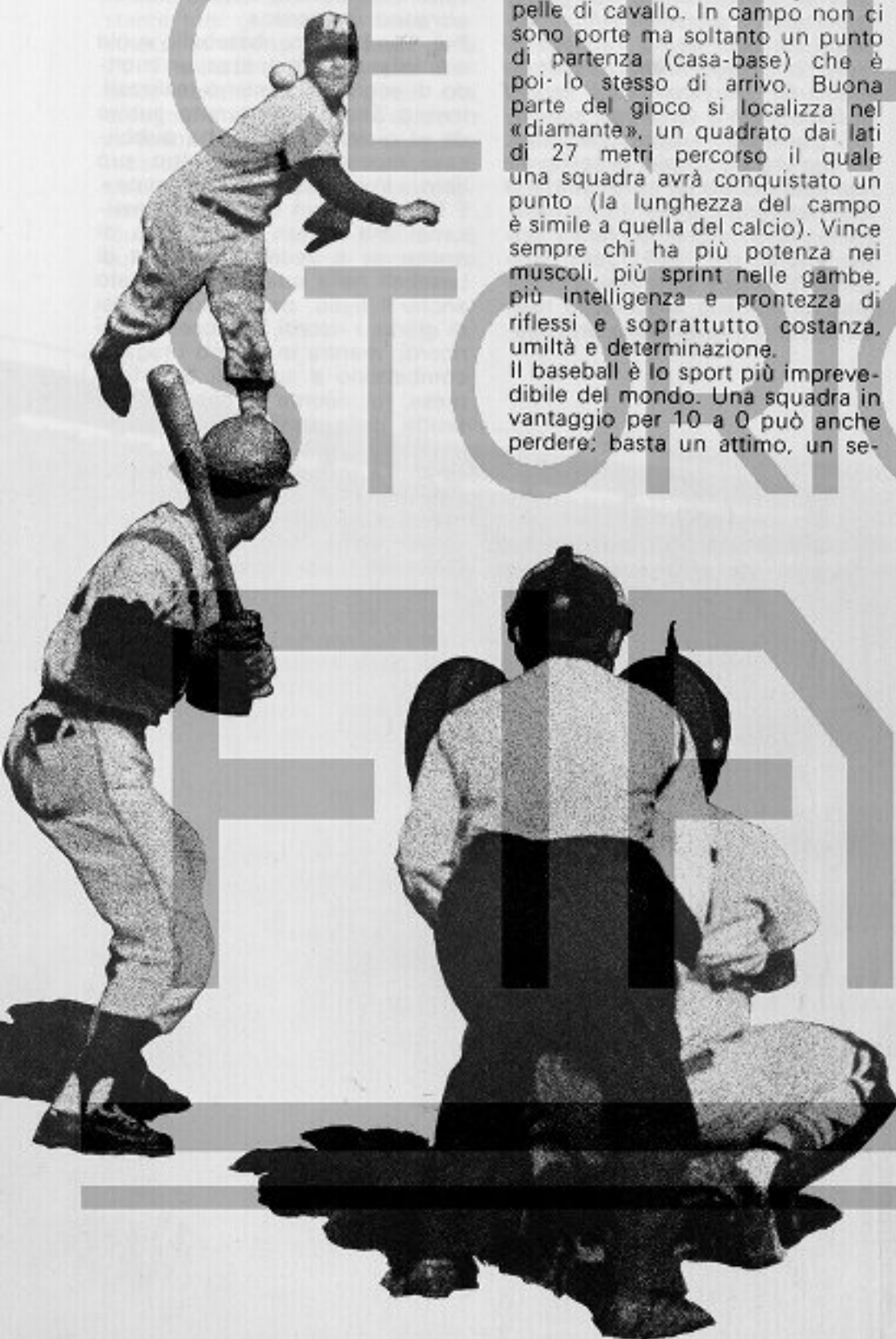
la mazza la terra dalle scarpe prima di salire sulla pedana del battitore; le voci dei suggeritori scandivano uguali attraverso gli anni: "Aspetta, è una palla alta!". Le remote mortali riprese dell'infanzia e dell'adolescenza...».

il gioco

Che cos'ha dunque questo baseball di speciale? Niente e tutto nello stesso tempo. Si gioca con una pallina, piccola come quella del tennis, ma molto più pesante avendo un'anima di piombo ed essendo ricoperta di pelle di cavallo. In campo non ci sono porte ma soltanto un punto di partenza (casa-base) che è poi lo stesso di arrivo. Buona parte del gioco si localizza nel «diamante», un quadrato dai lati di 27 metri percorso il quale una squadra avrà conquistato un punto (la lunghezza del campo è simile a quella del calcio). Vince sempre chi ha più potenza nei muscoli, più sprint nelle gambe, più intelligenza e prontezza di riflessi e soprattutto costanza, umiltà e determinazione. Il baseball è lo sport più imprevedibile del mondo. Una squadra in vantaggio per 10 a 0 può anche perdere: basta un attimo, un se-

condo, una battuta, una crisi dell'elemento base della squadra, il lanciatore, perché una gara si trasformi, perché chi accarezzava il trionfo si trovi sommerso dalla disperazione e dalla delusione. Ecco quello che piace agli americani, l'imprevedibilità assoluta, unita a due componenti piuttosto tipiche della gente di Oltre Oceano, cioè la semplicità e la complessità.

Il meccanismo del gioco è abbastanza semplice. Due squadre schierano nove uomini con la possibilità di effettuare sostituzioni durante l'intero incontro: chi esce però non può più rientrare. L'incontro si svolge sulla distanza di nove riprese (inning); ogni ripresa a sua volta è frazionata in due tempi: nel primo, una squadra andrà all'attacco, cioè batterà nel tentativo di conquistare punti; nel secondo tempo si avrà il cambio alla battuta, la squadra che batteva con la mazza andrà a difendersi mentre gli avversari, uno alla volta, andranno nel box di battuta. Ovviamente la squadra che si difende, schierando i suoi nove uomini sul campo (lanciatore, ricevitore prima base, seconda base, terza base, interbase, esterno sinistro, esterno centro, esterno destro) cercherà di impedire agli avversari di ottenere punti. Alla fine delle nove riprese, vincerà chi





avrà fatto più punti. Nel baseball le partite non hanno un orario definito: in genere però si esauriscono in un'ora e mezza - due ore. Una ripresa si concluderà quando una squadra avrà eliminato tre battitori avversari: più una squadra è forte in difesa, quindi, più breve sarà il tempo di gioco. La eliminazione del battitore (ricordiamo che a differenza degli altri sport ogni giocatore deve essere bravo sia in battuta, cioè in fase d'attacco, che in difesa, dovendo ricoprire entrambi i ruoli) dipende in modo particolare dal lanciatore: se per tre volte, infatti, la palla lanciata dal lanciatore (*pitcher*) non sarà battuta dal battitore, quest'ultimo verrà eliminato (*strike-out*) e lascerà il posto al compagno che segue in ordine di battuta; se invece il lanciatore tirerà quattro palle irregolari, cioè o troppo alte o troppo basse, allora il battitore andrà in base *gratis* e potrà lanciarsi verso la conquista del punto. La valutazione del lancio è fatta ovviamente da un arbitro il quale stando alle spalle del ricevitore (*catcher*) potrà controllare se la palla è entrata in un'immaginaria area fissata fra la spalla ed il ginocchio del battitore. Quest'area, quindi, varia a seconda dell'altezza del battitore.

Terza ed ultima soluzione per il duello battitore-lanciatore (abbiamo detto: *strike-out* e *base gratis*): il battitore batte e corre verso la prima base situata a 27 metri di distanza, dovendo sfoggiare scatto e velocità. Se la palla verrà presa al volo nel guanto da un difensore, il battitore sarà automaticamente eliminato; altro caso: i difensori raccolgono la palla e la lanciano verso il compagno che difende la prima base. Se questi l'avrà nel guanto prima dell'arrivo del battitore (corridore) eliminerà l'av-

versario, in caso contrario il corridore sarà salvo e tenterà poi di conquistare le basi successive approfittando delle battute dei compagni (il caso più clamoroso di un incontro è il fuoricampo, cioè quando il battitore con una battuta manda la pallina fuori dal recinto di gioco, cioè ad oltre 100 metri di distanza: in questo caso ha diritto al punto assieme ai suoi compagni che si trovavano sul diamante: teoricamente — il che avviene spesso — con una battuta si possono fare contemporaneamente quattro punti).

Quando il giocatore avrà conquistato la prima base, scatta il secondo meccanismo del gioco, pieno di regole perché appunto ogni fase è stata attentamente studiata e regolata nelle sue possibilità. Sono regole facili, comunque, e basta assistere ad un incontro per farsi un'idea del baseball.

in Italia

L'evoluzione del gioco in Italia si è avuta soltanto negli ultimi tre-quattro anni. Dal 1951 (anno della nascita di una federazione italiana) al 1968 il gioco ha conquistato atleti ed amici ma non quella popolarità che le prime gare disputate dopo la guerra (a Roma, per l'incontro internazionale Italia-Spagna accorsero 20 mila spettatori) sembravano prospettare. L'immobilismo si dovette più che altro a dirigenti incapaci, antiquati nella mentalità, inadatti quindi allo sport più moderno e giovane che esista. Ci voleva un torinese, Bruno Beneck, perché anche il baseball conoscesse il suo «boom» e si avviasse — così come il basket che dovette anch'esso faticare a lungo — verso la meritata affermazione. Eletto presidente nella

stagione 1968, circondandosi di gente esperta ed appassionata, Beneck ha rivoluzionato il baseball aumentando in breve tempo il numero dei tesserati, lanciando il mini-baseball e facendo includere questa disciplina nei Giochi della Gioventù.

Con un'abile campagna propagandistica (anche se il baseball è uno sport povero ricevendo dal CONI uno dei minori contributi, non essendo ancora sport olimpico) è aumentato il numero delle società e degli appassionati. Il Piemonte è diventato la regione guida con una trentina di club maschili e trentacinque femminili. La squadra più rappresentativa di Torino è la Juventus che da alcuni anni si avvale dell'abbinamento con la Lancia. Nella prossima stagione, se la Juve Lancia riuscirà a salvarsi e se un club torinese di B conquisterà la promozione, avremo in Serie A, addirittura, il derby Lancia-Fiat.

Quasi tutte le società italiane si avvalgono di abbinamenti: Nord Italia Assicurazioni, Unipol, Standard, Lancia, Glen Grant Whisky, Incom Mobili, Bernazzoli Mobili, Amaro Montenegro, Cucine Cimini, Mobilcasa, GBC, Edizioni Pem, Europhon, (a questo elenco si aggiungerà nel prossimo anno la Fiat) sono alcune delle industrie che hanno creduto nel baseball dando pertanto il loro aiuto. Attualmente in Italia si svolgono i campionati di Serie A, B, C, D, De Martino, juniores, allievi, ragazzi, oltre alla Serie A femminile (con tornei di qualificazione e promozione). Il numero degli spettatori è in aumento: quasi tutte le squadre di A hanno un loro campo con impianto di illuminazione. Il gioco insomma, sta sfondando come confermarono recentemente le Universiadi quando all'incontro USA-Cuba in programma sul terreno torinese di via Passo Buole, presenziarono ottomila spettatori mentre almeno duemila persone dovettero essere rimandate indietro perché i biglietti erano esauriti.

G.G.

di Swen Ake-Nielsen

GUIDA ALLA DANIMARCA

Nonostante sia un piccolo paese, la Danimarca ha sempre fatto molto a proposito della sicurezza del traffico. Già negli anni Cinquanta, quando la circolazione stradale stava riprendendo dopo la paralisi del tempo di guerra, presso il Dipartimento di Stato venne istituito uno speciale ufficio per lo studio dei problemi della sicurezza stradale che probabilmente è ancora l'unico al mondo. In seguito, le iniziative del genere si sono moltiplicate.

La radio e la televisione danesi, ad esempio, hanno un programma settimanale di educazione stradale, tenuto dalla bellissima principessa Birgitte di Borbone Parma il cui marito è rimasto ucciso in un incidente stradale. Adesso la Danimarca cerca di fare del suo meglio per diventare il paese ideale per gli automobilisti. Forse avete sentito parlare delle strade danesi, che sono tra le migliori del mondo, sia che si tratti di autostrade, sia di strade fuori delle grandi direttrici del traffico. Tutte le strade in Danimarca sono ben tenute e permettono di viaggiare veloci e sicuri da una città all'altra, così che l'attenzione dell'automobilista può fermarsi sul paesaggio e su scenari naturali che sono fra i più belli e commoventi del mondo.

IL CROCCICCHIO NATURALE D'EUROPA

Per la sua posizione centrale, la Danimarca è uno dei principali crocevia d'Europa dal quale è facile raggiungere una qualsiasi delle grandi strade europee.

La Danimarca è un paese che ama definirsi piccolo, tuttavia ha dato e continua a dare all'umanità grandi uomini. Con una popolazione di cinque milioni di abitanti circa, nella maggior parte splendide bionde, è governato da una monarchia democratica, un parlamento unicamerale, da una salda fiducia nell'uomo e dall'amore per il prossimo.

La penisola dello Jütland è il «continente», ma la capitale, Copenhagen, con un milione e mezzo di abitanti, si trova sull'isola di Sjælland. Contrariamente ad altri paesi scandinavi come la Svezia e la Norvegia, la Danimarca non è montagnosa. Il paesaggio tuttavia è piacevolmente vario: dalle dune di sabbia dell'ovest alle fertili zone verdi dell'est, dalle grandezze dello Jütland alla intimità del Funen e del Sjælland. Vi sono antiche città pittoresche con strade acciottolate, pascoli generosi con mucche pazienti, porticcioli pieni di colori e robustissimi ponti;

Chiese medievali hanno lasciato ovunque le loro torri dalle rosse tegole; fresche foreste si alternano a laghi sorridenti e a fiordi scintillanti. Un viaggio attraverso la Danimarca è il continuo avvicinarsi di panorami e di esperienze contrastanti.

Il colore dominante è il verde, anche lungo la costa. Molti villaggi hanno una ampia, bianca spiaggia circondata da grandi alberi. L'aria è fresca, e un dolce profumo di erba appena falciata si mescola al salmastro perché il mare è sempre a due passi.

Non occorre cercare molto, per trovare una spiaggia dalla sabbia fine e bianca come zucchero filato. Alcune sono affollatissime, come Bellevue vicino a Copenhagen, altre sono tanto lunghe che i bagnanti sono lontani uno dall'altro. Si possono fare lunghe corse in automobile — venti, trenta chilometri di spiaggia umida e compatta — in riva al mare inquieto e ventoso, provando una emozione straordinaria. Sulle spiagge ci si può anche accampare con la tenda, ma occorre fare attenzione alle maree.

DANIMARCA *terra di sogno*

CENTRO STORICO

CONOSCERE I DANESI

In Danimarca il turista si sente subito a casa propria. È impossibile immaginare Hans Christian Andersen nato sotto un cielo diverso da questo. E bisogna dire che egli seppe davvero ricreare, nelle sue fiabe, l'atmosfera incantata della vita nel millenario regno di Danimarca. Tuttavia se fosse vissuto un secolo dopo Andersen avrebbe ritrovato la stessa atmosfera anche nella moderna ed efficiente Danimarca d'oggi.

I danesi sono considerati un popolo spiritoso e sorridente. Sanno come divertirsi e offrono al turista infinite possibilità di partecipare alla loro allegria e alle loro risate, sia nell'incantato Tivoli sia nei fantastici night-clubs, sia con le gaie feste delle città di provincia.

La storia e il passato della Danimarca sono affascinanti e nel museo all'aperto di Copenhagen si può vedere come si svolgeva la vita nei villaggi e nelle città in tempi lontanissimi. I musei danesi sono sempre vivi e interessanti, mai morti e noiosi. Vi sono anche magnifiche collezioni d'arte con capolavori provenienti da tutto il mondo. E in più il panorama è sempre splendido e variatissimo. Come si può vedere da una carta geografica, la Danimarca comprende, oltre la penisola dello Jütland, cinquecento isole, la maggior parte delle quali è collegata da grandi ponti. Per il momento l'unico ponte mancante è quello fra le isole di Funen e di Sjælland.

CHE MERAVIGLIA SCOPRIRE LO JÜTLAND!

Arrivando in vettura dalla Germania, il viaggio in Danimarca inizia alla frontiera tedesco-danese di Krusa. Gli itinerari possibili sono tanti; ne presentiamo uno che consente di vedere tutto il paese. A Krusa si volta a sinistra e si scopre la magnifica costa occidentale dello Jütland. Un viaggio nello Jütland è un continuo divertimento: non si sa mai che cosa ci sarà offerto di vedere al di là della collina; e ogni città dello Jütland è caratteristica e ha qualcosa di diverso dalle altre.

Tønder, la prima città che si incontra, non potrebbe essere più tipica e più affascinante. Case ricoperte fino a metà da corteccia d'albero, con tetti spioventi e balconi sporgenti in legno, splendidamente intagliati. L'euforia degli acquisti potrebbe cominciare proprio qui: Tønder è famosa per i suoi merletti. Un'occhiata è consigliabile anche al primo castello danese, Schackenborg; la Danimarca ha infatti centinaia di castelli, la maggior parte dei quali, compresi quelli privati, aperta al pubblico. A Ribe, da vedere è il castello reale medievale di Ribershus, sui cui tetti nidificano numerose famiglie di cicogne. Questi

simpatichi uccelli dalle lunghe zampe giungono puntualmente ogni estate dall'Egitto, fedeli e immancabili turisti. Poi si arriva a Esbjerg, una moderna favola della storia danese. Nel 1860 questa città aveva soltanto trenta abitanti, oggi ne conta più di cinquantamila. Esbjerg è il porto più importante sia per l'esportazione di prodotti agricoli verso l'Inghilterra sia per la pesca, e assistere alla vendita del pesce, la mattina presto, è una esperienza insolita. Quando il tempo è bello si prende il piccolo ferry-boat che porta all'isola balneare di Fanø; qui, dopo avere attraversato l'isola, si prosegue fino a Sønderho, un piccolo villaggio, dove molti indossano ancora il costume nazionale.

Di nuovo sul continente, vicino a Varde, ci si ferma a Ho, paesino famoso per il suo mercato delle pecore. La regione è pianeggiante, con tanti piccoli ruscelli pescosi. Un po' più a nord c'è Herming, conosciuta per la sua fiera agricola annuale, che vanta il più grasso maiale d'Europa. A Ringkøbing si prende la bellissima strada che costeggia la lunga diga, ove si trova la casa natale di Nr. Lyngvig, con la famosa scala dai 284 gradini. Poi si continua per Holstebro, dopo Vedersø, con la piccola chiesa dove il poeta danese reverendo Kaj Munk visse e lavorò. A Viborg, tappa successiva, c'è una bella cattedrale con interessanti affreschi del pittore danese Joachim Skovgaards; Hald Hovedgard, centro internazionale degli studenti, è poco distante.

Si è così arrivati nel cuore della vecchia brughiera dello Jütland. Circa cento anni or sono, la maggior parte delle terre oggi fertili e ben coltivate dello Jütland era brughiera, con rosse eriche a perdita d'occhio. Con un coraggio straordinario gli abitanti iniziarono il difficile lavoro di conquista della boscaglia e bisogna riconoscere che sono riusciti nel loro intento. Solo qualche piccolo tratto è rimasto come allora e i due più grandi territori a brughiera, Kongenshus e Hjerl Hede, sono diventati parchi nazionali. A Hjerl si trova un museo all'aperto con vecchie fattorie, il mulino il caseificio e la bottega del fabbro.



ALLA CITTÀ DALLE BELLE TORRI

La gioiosa Copenhagen, sull'isola di Sjælland, può essere raggiunta a bordo di un comodo ferry-boat, sul quale è d'obbligo gustare uno di quei meravigliosi pranzi per cui questi ferry-boat sono famosi. Dopo la traversata, con un'ora di guida lungo una delle tante verdi strade danesi, si arriva a Copenhagen.

Nel corso degli anni questa città è stata definita in molti modi, come «la città dalle belle torri» o «la Parigi del nord», ma tutto il mondo la conosce ormai come «la splendida Copenhagen».

Il modo migliore per conoscere Copenhagen è di guidare

lentamente lungo le sue strade. Si comincia dal quartiere universitario, nel centro, che ha vecchie stradine con tanti negozi di antiquari e botteghe dove si vendono libri usati. A Købmagergade si dà un'occhiata al Rundetårn, la torre circolare costruita nel 1642 dal re Cristiano IV, raggiungibile da un unico sentiero a spirale lungo 209 metri. (Lo Zar Pietro il Grande volle percorrere tutto il sentiero, fino in cima, con la sua carrozza). Dalla via più corta di Copenhagen, la Kejsergade, si raggiunge l'antica e bellissima piazza Gammeltorv con una famosa fontana. Nel giorno del compleanno della regina e del re e nel giorno della Costituzione, in cima ai getti vengono messe mele dorate.

Si arriva così a Strøget, il passaggio obbligato di Copenhagen, dove i negozi sono pericolosamente tentatori. È una strada per soli pedoni, quindi bisogna parcheggiare la vettura, si può lasciarla nella vecchia piazza dove, se si tratta di una vettura di classe, non mancherà di trovare degli ammiratori, perché se la Danimarca è conosciuta come una nazione di ciclisti, la maggior parte dei danesi ha un debole per le belle automobili.

Dopo gli acquisti a Strøget si può passare al caratteristico mercato dei fiori, al mercato del pesce e al non lontano museo Thorvaldsens, con la collezione di opere dello scultore danese Thorvaldsens, che visse e lavorò gran parte della sua vita a Roma. Si prosegue per Kongens Nytorv, la piazza reale, con l'elegante Hôtel d'Angleterre e il Teatro Reale, sede del famoso balletto danese. Poco distante c'è anche il castello di Amalienborg, residenza della famiglia reale danese, dalle quattro ali perfettamente identiche, in stile rococò, dove ogni giorno si può assistere alla pittoresca cerimonia del cambio della guardia. A pochi passi dal castello c'è Nyhavn, il quartiere marinaro, con numerose case di stile tipicamente marinaro. Al secondo piano del n. 67, Hans Christian Andersen visse per più di vent'anni, dal 1845 al 1864. Da notare i fregi e gli ornamenti che decorano le case, e le strane iscrizioni sulle porte e sui portoni di Nyhavn. Da quando è stata costruita, nel XVII secolo, questa strada ha ospitato sempre le taverne per marinai, le botteghe dei venditori di lumi per navi, i «tatoueurs», da cui i marinai si fanno incidere i tatuaggi, e tutto ciò che ha a che fare con la vita di un porto.

Una delle meraviglie da vedere a Copenhagen è naturalmente la Piccola Sirena, la statua famosa in tutto il mondo e fotografata da milioni di turisti e anche dagli stessi cittadini di Copenhagen che si trova a Langelinie.

Eppoi c'è Tivoli! Da 125 anni Tivoli, il delizioso giardino nel cuore di Copenhagen, è il ritrovo abituale dei cittadini della capitale danese e dei turisti di tutto il mondo. Ci si può andare a qualunque ora del giorno e Tivoli ha sempre qualcosa da offrire: una passeggiata nel giardino fiorito dove c'è un parco in cui i bambini possono giocare sotto sorveglianza; una colazione o un pranzo in uno dei ventitre locali, che vanno dalle popolari «cafeterias» agli eleganti ristoranti di tipo internazionale; e la sera pantomime, balletti, rappresentazioni all'aperto, musica leggera, concerti, numeri di varietà con artisti famosi, danze, fuochi d'artificio, e il tutto nella cornice festosamente illuminata dei giardini. Non c'è da stupire che ogni anno Tivoli ospiti cinque milioni di persone.

Nel corso degli anni
la capitale danese
è stata definita in molti modi:
la «Parigi del Nord»,
la «città dalle belle torri»,
ma tutto il mondo
la conosce ormai
come la «splendida Copenhagen».

CENTRO STORICO



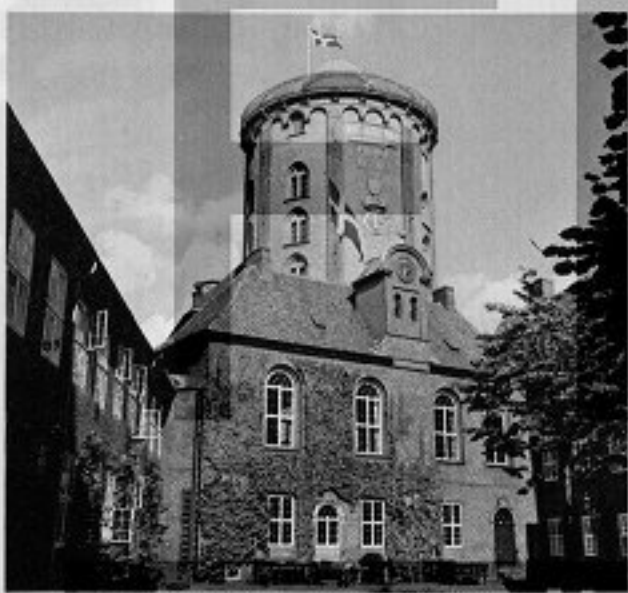
VEDUTE DI SJALLAND

Da Copenhagen non si deve perdere l'occasione di visitare l'isola di Sjælland. Il viaggio ha inizio con una corsa lungo la bellissima costa a nord della città, chiamata la «Riviera» danese. A Rungsted si può visitare la casa della scrittrice Isak Dinesen, alias la baronessa Karen Blixen, la scrittrice danese che diventò piantatrice di caffè in Africa e scrisse «La mia fattoria africana» e i «Sette racconti gotici» che la resero famosa.

A Elsinore si trova il castello di Kronborg, che Shakespeare rese famoso con il suo Amleto. Ogni anno nel vecchio castello in cui si aggira ancora l'inquieto fantasma dello sfortunato principe, si tiene una rappresentazione con un grande interprete, danese o straniero, nel tragico ruolo di Amleto. A nord di Elsinore si trovano tanti piccoli villaggi di pescatori, ora divenuti centri turistici, come Hornbæk, Gilleleje e Tisvilde: quando il tempo è bello e il mare color smeraldo, sembra di essere a Cannes o a Positano.

Tornati sulla terraferma, si passa in prossimità del castello di Fredensborg, residenza estiva del re e della regina e, al tempo del re Cristiano IX, conosciuto come il «nonno d'Europa», luogo di convegno di tutte le famiglie reali europee.

A Hillerød si trova un altro storico castello reale, quello di Frederiksborg: aperto al pubblico ha ricche e interessanti collezioni di mobili e quadri. A Roskilde c'è una grande cattedrale dove, dal 1478, quaranta tra re e regine sono sepolti in sarcofagi finemente scolpiti. A Roskilde si può vedere anche una nave vichinga trovata nel fiordo nove anni fa e ora esposta al pubblico. Nel sud dello Sjælland, con meta Storstrømsbroen, s'incontra il ponte più lungo d'Europa, un vero capolavoro di ingegneria. Questo ponte porta alle due graziosissime isole di Lolland e Falster, ricche di resti vichinghi e di vecchi castelli, tra i quali il castello di Aalholm, il cui proprietario, grande amatore di automobili, ha aperto al pubblico il suo interessantissimo museo di «veterane».



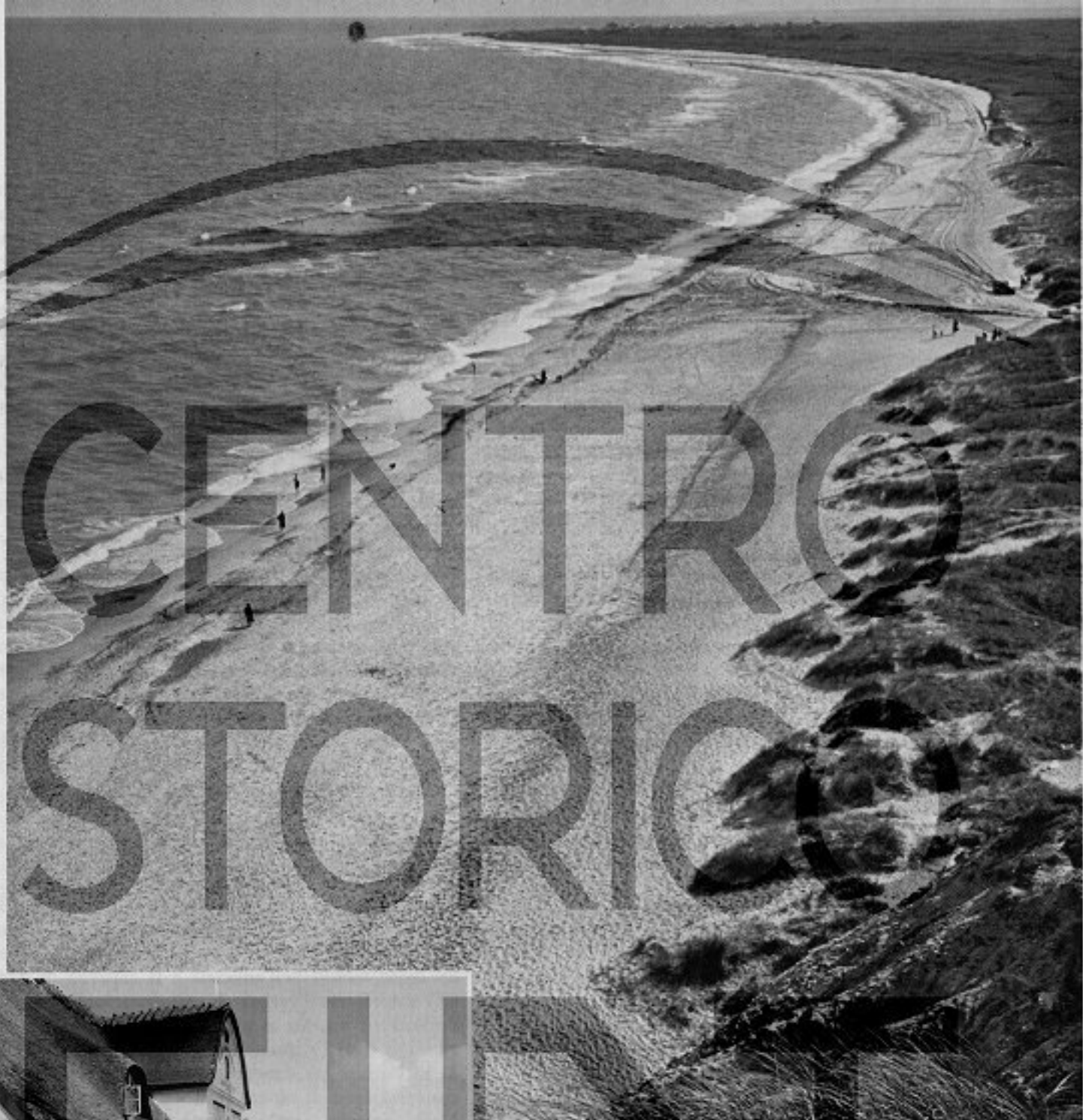
IL GRANDE ABBRACCIO

Per i danesi gli stranieri sono ospiti graditi e lo si può vedere da come hanno organizzato i servizi turistici. I danesi amano molto incontrare stranieri, porre domande e cercare di parlare nelle loro lingue. Centinaia di famiglie di Copenhagen partecipano alla campagna «conoscete i danesi» e offrono ospitalità ai turisti. Si possono chiedere informazioni su questa iniziativa al «Turistforeningen for Danmark» (ufficio del turismo danese) che ha sede nella Grand Central Station. Basta descrivere il tipo di famiglia che si vuole conoscere — se gente d'affari, insegnanti, artisti o uomini politici — e l'ufficio del turismo trova l'invito più adatto. Le famiglie di Copenhagen che hanno segnalato di voler affittare camere a visitatori stranieri sono numerose. La città è diventata una meta turistica così interessante che a volte, d'estate, tutti gli alberghi sono esauriti. Può quindi capitare di essere alloggiati in una splendida villa antica e accolti da una graziosa nobildonna danese che patriotticamente ha risposto a un appello radiofonico o di un giornale per camere supplementari. In una di queste occasioni di emergenza anche il primo ministro ospitò in casa sua un turista americano.

I danesi sono democratici. Nessuno guarda con invidia a un milionario, perché tutti sanno che il sistema di tasse non gli permetterà di esserlo per molto tempo. Naturalmente anche in Danimarca ci sono gli snob, ma è giusto dire che i danesi sono forse più snob nei confronti del successo che non del denaro, e hanno più riguardo per l'abilità che per i titoli.

Grazie ad un eccellente sistema scolastico, in Danimarca chiunque sia mentalmente dotato ha la possibilità di studiare: la frequenza alle università e agli istituti superiori è infatti gratuita e così i libri di testo. Il grado di istruzione nazionale è tale che il professore e il contadino possono agevolmente discutere tra loro; la sola differenza è che il contadino guadagna più del professore.

Polo e bob a parte, in Danimarca si può praticare ogni tipo di sport. Sulla montagna più alta del paese che raggiunge i 1900 metri, si può sciare normalmente durante la stagione invernale. Ci sono in ogni caso ampie possibilità per lo yachting e il nuoto e i danesi sono ottimi nuotatori, specialmente le ragazze. Anche il foot-ball è uno sport diffuso e le partite richiamano molto pubblico. A Copenhagen vi sono corse di cavalli e di automobili durante tutto l'anno; lo stesso dicasi della lotta libera e della boxe. L'atletica leggera e la ginnastica in genere sono molto importanti e i ginnasti danesi sono piuttosto famosi. Anche la pesca ha molti cultori; in Danimarca si pratica la pesca del tonno, ma ogni cinquant'anni si trova anche una grossa balena.



«Cartoline» dalla Danimarca:
una tipica spiaggia dello Yutland,
una taverna vecchia di quattro secoli
e la chiesa di Kalundborg,
famosa per le sue cinque torri.

Nella pagina a fianco,
uno scorcio del Rundetårn di Copenhagen,
la torre circolare
costruita nel 1642
dal re Cristiano IV.

LA DANIMARCA GASTRONOMICA

La cucina danese è eccellente e famosa in tutto il mondo probabilmente perché la Danimarca è uno dei maggiori esportatori di prodotti alimentari di alta qualità. Tutto incominciò con i vichinghi. Nell'anno mille d.C. essi occuparono l'Inghilterra e la Normandia, ma poi decisero di sotterrare l'ascia di guerra, forse perché le loro mogli erano stanche di lavorare la terra da sole. Si dedicarono quindi alla terra: costruirono fattorie, istituirono cooperative per produrre il meglio in fatto di burro, di formaggio, di carne, e divennero sempre più esigenti in fatto di qualità. I contadini danesi hanno creato addirittura delle scuole per divenire più esperti e volontariamente si sono sottoposti al controllo dello stato per vigilare sulla alta qualità che essi stessi avevano creata.

Oggi i prodotti agricoli danesi hanno una forte richiesta, specialmente per ciò che riguarda i maiali e i prosciutti. I danesi sono infatti riusciti ad allevare dei maiali che rispondono a certi requisiti in fatto di dimensioni, peso, lunghezza e sapore. I danesi sono anche grandi esportatori di argento, di porcellane, di manufatti di legno, di mobili, di pizzi, di candele, di ostriche e di fotomodelle. Inoltre in Danimarca si producono più visoni che in ogni altro paese d'Europa, dell'ottima birra e dei magnifici liquori.

Adesso una breve chiacchierata gastronomica. A Copenhagen c'è l'Akkodanmark. Si tratta del ritrovo classico per chi ama la buona cucina e vuole conoscere i segreti dell'arte culinaria. Trovarlo è facile: 2, Hammerichsgade, proprio di fronte al terminal delle Scandinavian Airlines. L'edificio ospita un ristorante, un cinema una tavola calda e un negozio che vende tutte le più famose leccornie danesi. Esperti gastronomi, architetti e arredatori hanno collaborato a presentare il migliore cibo danese, con stile danese.

In Danimarca il pranzo è spesso costituito da uno «smørrenbrød», il piatto nazionale, che può essere preparato in più di duecento modi diversi e che si basa sulla mescolanza di pane bianco, pane di segala chiara e di segala scura. È un piatto che gli stranieri guardano di solito con sospetto, fino al momento in cui lo assaggiano, diciamo con dei gamberetti. E i gamberetti danesi sono piccoli e color rosa corallo e si sciolgono letteralmente in bocca. Per gli stranieri che non osano pronunciare «smørrenbrød» o non ricordano come si scrive, i neologisti hanno inventato una versione semplificata, di più facile pronuncia, danwish!

A cena i danesi mangiano molta carne. Il pesce è abbondante ed eccellente, ma pochissime massaie lo considerano come cibo nel vero senso della parola. Nessuno mangia coniglio o carne di cavallo se può farne a meno, quasi tutti mangiano selvaggina, carne di cervo e di daino. I vegetali sono buoni, naturalmente, ma i danesi li

considerano alimenti per le mucche, le pecore e i conigli. Le specialità danesi sono: il Kogt-Torsk (merluzzo cotto), la Engelsk Bøf (braciola inglese cucinata in un modo sconosciuto agli inglesi), la Gule Arter (una zuppa di piselli fritti, servita con carne di maiale, salsiccia e carne affumicata e sottaceti), il Fläsksteg med Rödkalet og Brunede Kartofler (carne di maiale arrosto con cavoli rossi e patate) e le Frikadeller (polpette). I danesi autentici fanno ogni tanto delle strane mescolanze di gusti, tipo la Södsuppe (zuppa al succo di frutta), oppure la Ollebød (una minestra stranamente fatta con birra e pane di segala scura) e il Risengrød (porridge di riso, servito con zucchero mescolato a cannella e un dado di burro). L'anatra arrosta è obbligatoria in occasione delle festività nazionali e i danesi ne sono tanto golosi che spesso si scervellano cercando ogni possibile occasione per inserire questo piatto nel loro menù quotidiano.

Anche l'anguilla, affumicata, bollita o frita, è un vizio di gola al quale i danesi non rinunceranno mai. E per finire viene il «Rödgrød Med Fløde» una squisita crema gelato alla frutta. I danesi lo fanno scherzosamente pronunciare ai loro amici stranieri, per vedere se sono realmente ferrati nella lingua. Provate a pronunciarlo anche voi: roeth greeth meth floe-the. Facile! C'è da aggiungere che in Danimarca poca gente beve vino, la bevanda nazionale dei danesi è la birra e la debolezza nazionale è quella di volerne sempre un'altra.

SKÅL!

I danesi sono stati definiti il popolo più felice d'Europa. E sembra davvero che abbiano tutto ciò che si può desiderare: un paese meraviglioso e la splendida Copenhagen un senso innato dell'amicizia e la capacità di dedicarsi a una stupefacente varietà di manifestazioni e attività, producendo il meglio ai prezzi più bassi d'Europa. I danesi adorano tutti (o quasi) i visitatori stranieri. Può capitare di incontrare un danese al bar e dopo una mezz'ora di conversazione di sapere tutto di lui e della sua famiglia. Nella seconda mezz'ora segue un invito a cena e se succede di fare molto tardi all'ospite viene offerto il divano nella stanza di soggiorno.

A parte Tivoli, Copenhagen ha una vita notturna che dura ventiquattro ore, nelle sale da ballo, nelle «coffee houses», nei jazz clubs, e music-halls. Mentre le strade di Copenhagen sembrano assolutamente deserte di notte, la vita esplode all'interno dei locali. La danza è uno sport praticato con serietà a Copenhagen. Nessun biglietto di entrata e nessuna spesa per il coperto: questo vale anche per i più eleganti ristoranti, che sono i meno cari del mondo. Prendiamo ad esempio l'Adlen, il più elegante di tutti i ristoranti, con sala da ballo e due orchestre internazionali e dove si può mangiare qualunque cosa per tutta la notte. Non costa più di 10 corone, ossia 850 lire.

Non c'è da meravigliarsi che Copenhagen sia diventata un paradiso per i turisti e che i diplomatici sperino tanto che sia la loro prossima destinazione. È una città calda anche quando nevicata; è una città che dice a tutti: Skål, ossia «alla salute».

S.A.N.

Nell'incanto del Golf Club Le Betulle
i dieci anni del trofeo

LANCIA D'ORO

di Luigi Gianoli

Biella è un po' come Ascoli Piceno, come Macerata, come Maracaibo: per andare a far visita a questi vetusti e nobili luoghi occorre sempre un pretesto, perché la nostra pigrizia li dimentica, tagliati fuori come sono da ogni itinerario diretto, posti in disparte, sperduti in un mare immenso o chiusi in un cul-de-sac, in un vicolo non poi tanto cieco se considerate le splendide gite, che proprio da Biella, si irradiano sulle vicine Alpi.

Ma ormai siamo viziati, viziati dalle autostrade, dalle macchine, un invito, più che alla lestezza, alla fretta, all'impazienza, difetti che si traducono poi in pigrizia al punto tale da non trovar più la forza in noi per una fuoruscita culturale, ma solo la frenesia di abbandonarsi ai richiami della gola o dell'amore, le sole sirene personali capaci ancora di cantare seducenti e persuasive al nostro arido

cuore di finti intellettuali (sebbene spesso si finisca, sempre per pigrizia, una pigrizia più forte della gola, al «Motta» o al «Pavesi»).

Dunque Biella. Il paesaggio è, sino ai piedi della città, dei più ovvi, teneramente padani, e solo l'impennata del castello di Massazza può darci un fremito, un castello rustico che rievoca subito una corte di signori ancor più che di campagna, proprio agricoltori blasonati con la preoccupazione dei campi, del maltempo, del bucato da stendere e riporre, gli uomini mescolati ai mezzadri e ai contadini, le donne alle lavandaie: castello che fu degli Avogadro, stirpe non inutile, fatto di ciottoli e tirato su alla brava seppure alto e impettito nel vago ricordo degli aerei castelli del Monferrato o della Val d'Aosta. E ogni volta questo rudere, questa carcassa di Massazza — un proliferare di ali, di sproni addossati al corpo centrale — proprio per il suo materiale povero raccolto nel greto del fiume vicino o cotto alla più vicina fornace, mi interesserisce.

All'improvviso ecco Biella così pulita, elegante, con gruppi di casamenti moderni, immensi e massicci che guardano però su prati ancora incolti e, dentro, un cuore severo e garbato insieme di città industriale coi segni misurati d'una architettura del primo quarto di

secolo. Una città curiosa, fiera d'un battistero di ciottoli scanditi da lesene e archetti di cotto, battistero che basta per evocare la vita cupa, dura, faticosa d'un Medioevo già intenso di vita e addolcito da un rispetto per l'arte che si rivela nel disegno perfetto e squisitamente ritmato.

Se parlate coi biellesi, essi vi dicono che Biella è città d'una noia mortale, «tutti a letto alle dieci», un vecchio adagio forse inteso a sgomentarvi, a farvi partire subito, e invece contraddetto e dall'indugiare dei giovani tra i molti giardini che abbelliscono la città e da certe voci che circolano su convagni più o meno brillanti che i biellesi, appunto perché tagliati fuori dal mondo, hanno pensato bene di inventarsi per passare le lunghe serate d'inverno; e le nottate, pare. Niente di male, anzi un'evasione molto più gustosa dei deprimenti nights con candele, entreneuses, champagne e whisky a cifre iperboliche. E poi c'è lo sport per i belli e le belle di giorno: il tennis, il campo ostacoli, la piscina coperta e scoperta, ci sono



gli assai prossimi campi da sci che si raggiungono in funivia, e infine c'è il golf. Insomma il relativo isolamento ha fatto sì che Biella si sia resa autosufficiente tanto da crearsi un campo favoloso come quello del «Circolo delle Betulle», che cento altre città italiane, più note e decantate e meno fuori mano, possono ben invidiarle. Anzi, di tutto ciò Biella, di questa sua attività sportiva, di quel suo benessere industriale, è tanto orgogliosa da pretendere la promozione a capoluogo di provincia e scuotersi così dal giogo dei Vercellesi che «sfruttano il lavoro e sperperano la ricchezza di Biella», quei vercellesi che vivono a bagnomaria nelle loro risaie; una ostilità così tesa da darti l'impressione d'essere precipitato nel vivo delle lotte comunali e aspetti di veder spuntare da qualche parte un messo di Federico a imporre una dura pace a questi inconciliabili rivali. Insomma Biella, seppure soffra intimamente del suo isolamento geografico e morale, gusta con sottile piacere l'orgoglio della propria ricchezza costruita attraverso secoli di lavoro, ricchezza che è benessere al punto che a Biella gli attriti sociali non risultano molto forti, purché l'industria tessile sia prospera, naturalmente. E tutta qui, Biella, un preambolo, uno schizzo di città necessario per

giustificare e comprendere il carattere e lo spirito di una iniziativa sorta in tempi non ancora contestati e rivelatrice proprio di questo spirito di «autosufficienza» dei biellesi: il circolo del golf. Un gruppo di signori si era appassionato a questo sport e ogni sabato prendeva la macchina per recarsi a Varese, a Torino, a Monza, ovunque ci fosse un campo da golf, per fare la partita, viaggio breve ma fastidioso e col rischio di trovare i campi occupati, e col patema del ritorno su autostrade affollate. Per cui una sera, a cena, questi signori, evidentemente scottati da qualche contrattacco nell'ultima escursione, cominciarono a sospirare: «Avessimo un campo qui vicino, un campo tutto nostro!». Da questi sospiri e porsì la domanda: «E perché non costruirne uno?» e partire subito per una affermazione decisa: «Costruiamolo!» non ci volle molto tempo: dalla pietanza al caffè. E così il mattino dopo questi signori vagavano già tra selve e prati non alla ricerca di mirtili, ma d'una valle adatta ad accogliere un bel campo di golf.

Ne trovarono una che pareva modellata dalla mano di Dio a questo scopo, piena di betulle, dolcemente abbandonata a due lenti pendii. Bastava sfoltire il bosco per ricavare un tracciato magnifico. Si era nel 1956 quando iniziative del genere si potevano portare ancora a termine senza interventi statali, senza che gruppi eversivi venissero a fermare i lavori o coorti di hippies a fare il sit-in perché ad essi il golf non piace. La prima difficoltà fu invece di strappare fazzoletti di terreno a 250 piccoli proprietari del luogo, una battaglia dura perché i contadini, prima scontenti, diffidenti, e

infine scaltri, cercavano di tirar fuori l'oro da questa terra. Infine quando il tutto fu ricucito in un'unica proprietà, i lavori poterono procedere speditamente e già nel 1959 si poterono tenere le prime gare.

Fu invece nel 1961 che la Lancia offerse una ricca borsa, un trofeo dei più ambiti, in Italia, secondo solo all'Open italiano: il «Lancia d'oro», gara ormai di alta risonanza internazionale che quest'anno, per la coincidenza di due ricorrenze — il decennale del «Lancia d'oro» stesso e il cinquantenario della «Lambda» — il convegno ha avuto un particolare risalto.

Si trattava di festeggiare la «divina Lambda», che è un po' la Greta Garbo delle automobili, con la sua linea slanciata e armoniosa, la sua eleganza insieme signorile e oltre ogni misura, proprio nata nel clima del futurismo, fiorita nell'epoca del charleston, fatta per accogliere donne nervose e agili dalle labbra a forma di cuore, dai lunghi, viziosi bocchini per l'«eterna sigaretta» mentre Marinetti spendeva le ultime parole per il futurismo e Pirandello buttava fuori i «Sei personaggi» dalla sua fantasia. Tutte queste cose, moda e progressi tecnici, il «razionale» pronto a sostituire i vecchi moduli delle frange estreme del romanticismo, tutto ciò sembra confluire nella linea irripetibile, essenziale, fiabesca della «Lambda», dove lo slancio della lunghezza assorbe e annulla ogni spigolosità; una macchina magica che illustrò un'epoca, che incendiò la nostra fantasia ancora giovane con immagini di fasto, di ricchezza, di eleganza. Le guidavano, queste belle «Lambda», o



chauffeurs impeccabili o giovanotti con pipa e berretto, o, qualche volta, una giovane donna dalla lunga sciappa al vento o dal boa di struzzo tremolante attorno al collo. Una macchina inventata per una società, per un clima sociale preciso, per un mondo forse scomparso e del quale essa, le ultime commedie di Pirandello, le ultime battaglie dei futuristi e le prime musiche di Strawinsky sono i soli testimoni.

Ma a Biella c'è stato di più. Bisogna ammettere che a portare al massimo risalto questa ricorrenza automobilistica sono stati proprio i «lancisti» inglesi e americani, con la loro passione per le auto d'epoca, tanto che dagli S. U., nientemeno, è arrivata lucente e fresca, come appena uscita dalla fabbrica, una nonna del 1909, la «Beta», testimone, questa, del tempo degli spolverini, degli occhiali mefistofelici, dell'incendere regale di alte e solenni macchine dall'interno capitonné e sollevanti, alle loro spalle, una criniera di polvere altissima e simile ad uno strascico regale.

Questa nonna magnifica troneggiava al posto d'onore sui giardini del club biellese, proprio di fronte alla palazzina spalancando verso gli ospiti i suoi immensi occhi d'ottone, sorridendo attraverso la sottile sinuosità dei parafranghi, testimone d'un tempo in cui l'auto derivava ancora la sua superbia dalla nobile eleganza delle carrozze padronali e se aveva perduto la pariglia scalpitante aveva saputo sostituirla con il fiero ruggito del motore.

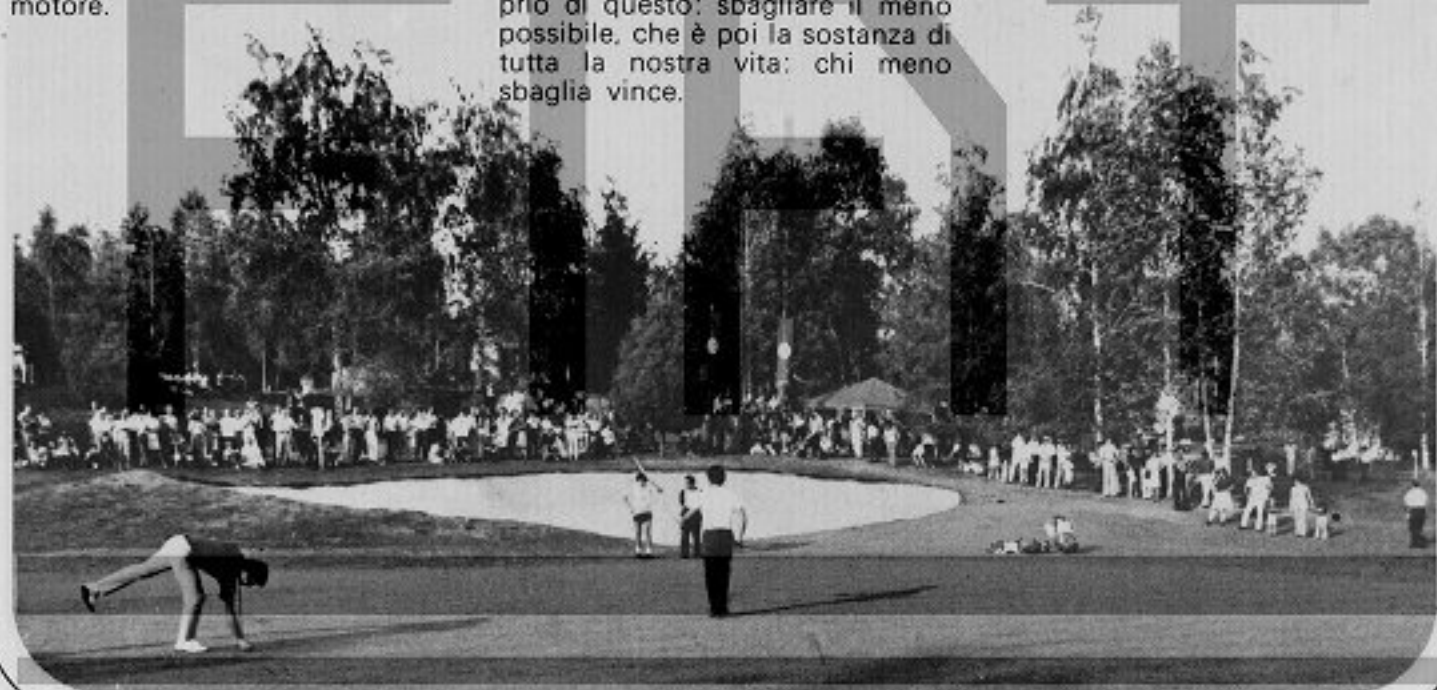
Dall'altra parte della palazzina, quasi ad accogliere i visitatori, splendeva la «Lancia 2000», capolavoro di comodità, di praticità, di eleganza, fedele, questa pronipote, ai principi d'una casa già bene evidenziati dalla «Beta» e dalla «Lambda». Fatta cioè per contenere gente che voglia viaggiare in assoluta comodità, senza rumori di sorta, in un procedere felpato e sciolto, la «Lancia 2000» si rivolge a noi più o meno borghesi o progressisti per ricordarci che nella vita occorre soprattutto tenere una linea precisa e coerente nei confronti della dignità e della bellezza, e non tradirle mai.

Intorno a questa festa di automobili antiche e modernissime, attorno al patetico delle ricorrenze, la guerra aspra e terribile del golf, di questo sport che esige dal giocatore le doti più diverse e contrastanti, pazienza, scatto, riflessione, concentrazione sino al limite della sopportazione, sino a che i nervi saltano e dietro la pallina che ci ha traditi si lancia, come ho visto fare, il bastone proprio come dietro ad un furfante che scappi. Ed il curioso è che questa guerra silenziosa, dove non senti un sospiro, si svolge, sciapa in una scenografia riposante, dolcissima, serena, languida, che pare proprio un «contrappasso» alla tensione cruda, alle ferite sanguinanti, alle piaghe dell'orgoglio umiliato di gente che l'estraneo può credere felice in questa Arcadia inverosimile.

E invece è un cruccio, un incubo, l'incubo di sbagliare il meno possibile. Perché nel golf si tratta proprio di questo: sbagliare il meno possibile, che è poi la sostanza di tutta la nostra vita: chi meno sbaglia vince.

Per di più il campo di Biella è tra i più difficili d'Europa, stretto stretto, insidioso, un campo scomodo ma splendido, a detta di tutti, perché il «drive» va studiato a lungo e piazzato in un fazzoletto, altrimenti son betulle, macchie d'alberi, rovi, cespugli che si impadroniscono della pallina. Un gioco difficile, snervante, che fa dire ad un patito: «Basta, ma perché continuare in un gioco tanto stupido?» e poi aggiungere a bassa voce: «Stupido e sublime» per tornare all'improvviso alla radice dello sport stesso, alla sua origine gestuale: «Ma che senso ha far tante storie per lanciare una pallina con un bastone?». Ma questo gesto pur semplice quante cose umane implica, quante componenti impegna e comporta per consentire il piacere di una vittoria.

Non si può dar torto a chi, in momento di crisi, vi rivoltava lo sport come un guanto mostrandovene il rovescio, cioè la pochezza della sua sostanza: un bastone, una pallina, un colpo, una buca nella quale può infilarsi una donnola, una faina. Eppure rivoltate nuovamente il guanto e vi renderete conto come questo sport sia tremendo, senza perdono, e come di fronte al colpo massacrante, violentissimo del «drive», un colpo nel quale si è portati a odiare la pallina come la più odiata nemica, ci si trovi, subito dopo, a quella serie di piccoli, studiati, misurati, simili colpi sul green dove oltre a diventare ingegneri, geometri, ma-



tematici per una continua equazione di distanze, forze, impulsi, inerzie, si arriva a implorare la pallina come una amante pronta a tradirci ma al cui fascino non sappiamo resistere. E perciò ad essa ci umiliamo sino a pregarla di entrare in quella buca («Entrarci, che cosa ti costa?»), a obbedirci una volta tanto.

Ecco il tormento di questo sport inventato da pastori scozzesi, regolamentato da sportivi inglesi, irradiatosi in tutto il mondo come indice di civiltà, occasione di un ritorno alla natura quale pochissimi altri sport, se non l'equitazione o la caccia consentono.

E se parlate coi giocatori, ognuno ha una segreta pena, ognuno una propria storia da raccontarvi (o da

tacervi), ognuno ha il suo colpo prediletto, il suo punto debole. Mi ha fatto pena Bernardini, il nostro campione, disfatto dalla America, soggiorno che invece di arricchirlo di esperienze lo ha moralmente demolito.

«Forse ci è andato troppo tardi» sospirano alcuni suoi ammiratori. È vero, doveva andarci presto, subito, quando non era ancora il campione italiano da tutti vezzeggiato e conteso, quando la sconfitta non avrebbe potuto scalfirlo e amareggiarlo come invece ha fatto ora sul carattere di un ragazzo facile a smarrirsi come chiunque sia stato costretto, dalla propria bravura, a compiere un salto sociale troppo alto. Forse l'unico rimedio sarebbe rimandarlo subito in America, fargli capire che là è normale, sbagliando una buca o due, vedersi passare davanti quindici, venti avversari.

Un caso curioso e sinora positivo è invece rappresentato da Baldo-

vino Dassù, un giovanotto bene, diciottenne, spiritoso, scherzoso, con una famiglia attorno tutta partita per il golf. E fu questa famiglia a condizionarlo. «Non potevo fare altro» cerca di giustificarsi lui ridendo. Dall'infanzia sempre sui campi di golf, sebbene non gli piacesse poi tanto, ad un certo momento gli era tanto entrato nel cervello che dovette mettere a servizio di questo sport la propria giovinezza, e ne venne fuori un dilettante brillante, vivace, brioso, che trascurava lo studio per il golf e se non riusciva appieno nel golf ne addossava la colpa allo studio, un palleggio di responsabilità che infine non piacque al padre, industriale serio e severo, il quale un bel giorno gli disse: «O lo studio o il golf, ma per bene... perché, in fondo, — aggiunse — preferisco un ottimo golfista a un pessimo ragioniere».



E così, sei mesi fa Baldovino fece il gran passo: passò cioè professionista, cosa che da noi potrebbe sembrare scandalosa e invece non è. Certo il passaggio non fu semplice per il ragazzo che non pensava di trovarsi di fronte ad una barriera tanto alta, ad un ambiente che non lo vezzeggiava più ma, al contrario, non gli perdonava più nulla.

«Non credevo ci fosse tanta differenza di tensione e di tenuta nervosa tra il gioco dilettantesco e quello professionistico» spiega lui. «Ma ora mi sono quasi adattato». E ognuno una storia, un cruccio, un ricordo luminoso o oscuro. Si nota, per esempio, un biondino australiano, che ha tutta l'aria dello sportivo di razza, e invece fu maestro sino a pochi anni fa, ma maestro di scuola elementare. Giocatore di golf, ad un certo momento sentì il richiamo dei grandi incontri, dei viaggi, della notorietà. E chiese di essere assunto quale professionista. La Federazione australiana, conscia dei guai che capitano a questi tardivi patiti di uno sport, gli negò il gran passo. Ma lui: «Giocherò un anno senza prendere un soldo. Deciderete voi dai risultati». E vinse l'open svizzero. Si chiama Graham Marsh. A vederlo in allenamento c'è da mettersi a piangere: è capace di stare tre ore sul green a far tre ore di *putting*.

Più in là si nota un tracagnotto dall'aspetto di ex fantino d'ostacoli, quindi ingrassato, affronta le gare con un coraggio inaudito e non si sa bene se sia davvero coraggio o incoscienza. Un contabile

del golf è invece Canessa, ligure parsimonioso, giocatore monotono, quindi, ma di eccezionale esperienza. Ha l'aria di quei vecchi cavalli da handicap che sanno tutto, capaci, al momento buono, di tirar dentro con una grinta tremenda. Insegnante-giocatore è Bruno Ghezzi, caso piuttosto raro da noi, e solito a tirar via quasi con rabbia all'inizio proprio per la paura che invece gli incute il traguardo.

Figlio di mamma, intimamente convinto d'una superiorità e razziale e fisiologica sugli altri colleghi è Clark. Faccione ovale, scrimatura perfetta, primo della classe per nascita e inclinazione, passò professionista a furor di popolo (inglese) il giorno in cui salvò con un punto magistrale l'Inghilterra da una sconfitta per parte degli S. U. Diventato eroe nazionale, cominciò a farsi sempre più complicato e a intellettualizzarsi sempre di più, col risultato di diventare a poco a poco scostante.

Ex torero dalle gambe piene di cicatrici per le cornate ricevute è Barrios, dal passo dinoccolato e «poco uccisore», vi dicono. E forse per questo lasciò l'arena. Gran cocco di mamma anche lui, ha però l'arte di incantare le mature signore che intendono giocare per i prati col bastone.

Un «fissato», uno che gioca sempre a golf, anche quando cammina per la strada, è Della Torre. Carico di dignità e di aggressività, finisce per incutere soggezione all'avversario, a tutti, con un solo sguardo. Dicono anche che ruggisca quando tira.

La schiena carica di gloria sportiva, ma anche, di artrite, di reumi e di scoliosi, è l'imponente Dave Thomas, quasi patetico nel tentativo di nascondere i malanni, di riprendere quota. Apre un sorriso cordiale che mette malinconia a sapere la sua storia tutta condizionata da un colpo solo, un colpo mancato, che, gli fosse riuscito, lo avrebbe rimesso in orbita per i maggiori traguardi. In questo seraglio c'è persino un canterino piemontese, il garrulo Canonica, che in allenamento sbalordisce quanto perde la testa in gara.

Questa una piccola parte della vasta, della fitta schiera di uomini che popola i campi di golf, che rende così curiosa e strana la sostanza di questo sport nella sua misteriosa e gloriosa incertezza, nelle sue infinite componenti che determinano sublimi vittorie e crolli paurosi, per la gioia e la disperazione di tutti coloro che, incautamente, hanno cominciato un giorno, forse per scherzo, a colpire una pallina bianca con un lungo ed elaborato bastone.

L.G.



IL RADUNO

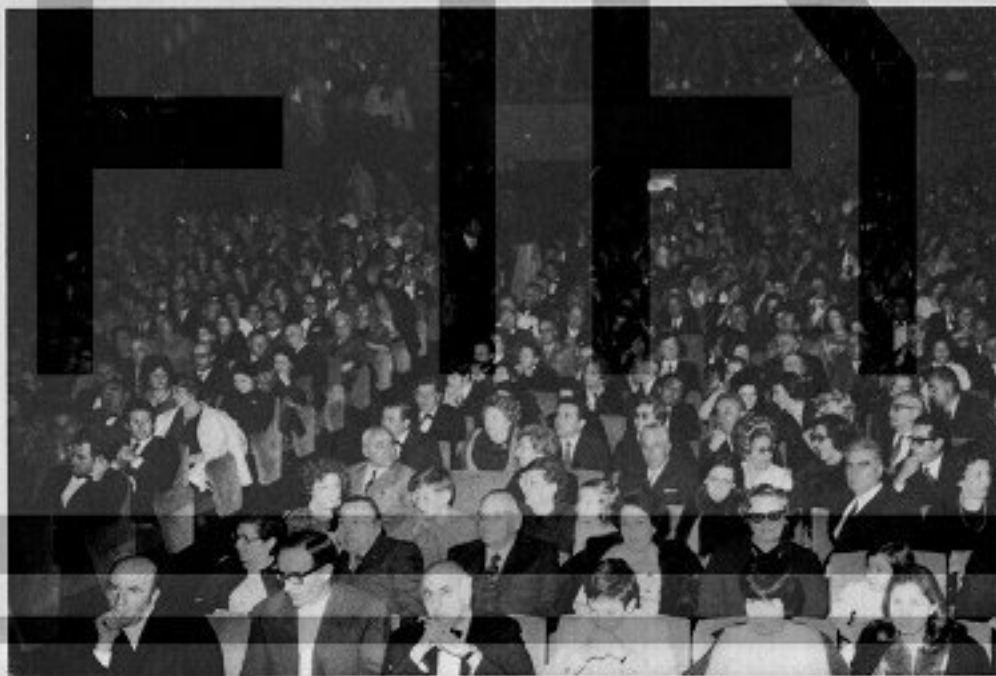
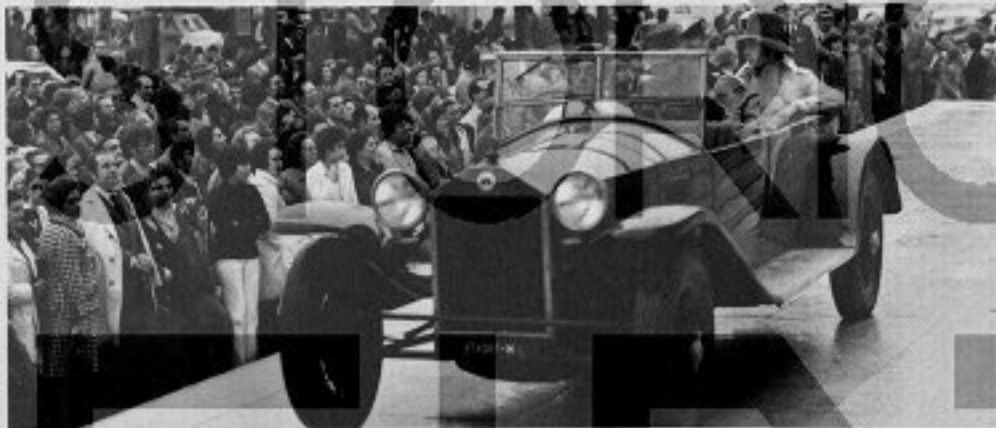
Venezia, l'unica città al mondo da cui l'automobile è bandita, ha accolto quest'anno i più fedeli degli automobilisti, gli Hi-Fi Lancia, coloro che per affetto e fiducia incondizionata verso la grande Casa torinese, da anni acquistano le sue raffinate ed efficienti vetture.

Unica al mondo fra le fabbriche di automobili, la Lancia, per iniziativa di alcuni affezionati utenti delle sue vetture, creò dieci anni fa questo Club Hi-Fi che riunisce ovviamente l'élite dei lancisti: possono appartenervi infatti coloro che durante la loro vita hanno posseduto un certo numero di vetture Lancia, che va da un minimo di dieci.

Il raduno degli Hi-Fi è arrivato quest'anno alla sua nona edizione e a Venezia ha ripreso il via dopo due anni di pausa dovuti alle vicende che hanno portato al passaggio del pacchetto azionario della Lancia alla Fiat. Nonostante alcuni contrattempi, del tutto imprevedibili, la manifestazione ha riscosso il successo otte-

nuto dalle precedenti, che hanno avuto luogo volta a volta a Punta Ala, Costa Smeralda, Marbella.

I soci Hi-Fi hanno potuto ammirare non solo le bellezze naturali della splendida città lagunare, ma anche i suoi più suggestivi dintorni. Ogni giorno un traghetto a disposizione li ha portati a Torcello, Murano e Burano, dove hanno potuto assistere sia alla lavorazione del vetro sia a quella del merletto. Si tratta indubbiamente di una città di artisti, e c'è dell'arte infatti sia nel creare oggetti in vetro soffiato, sia nel confezionare centri preziosamente rica-



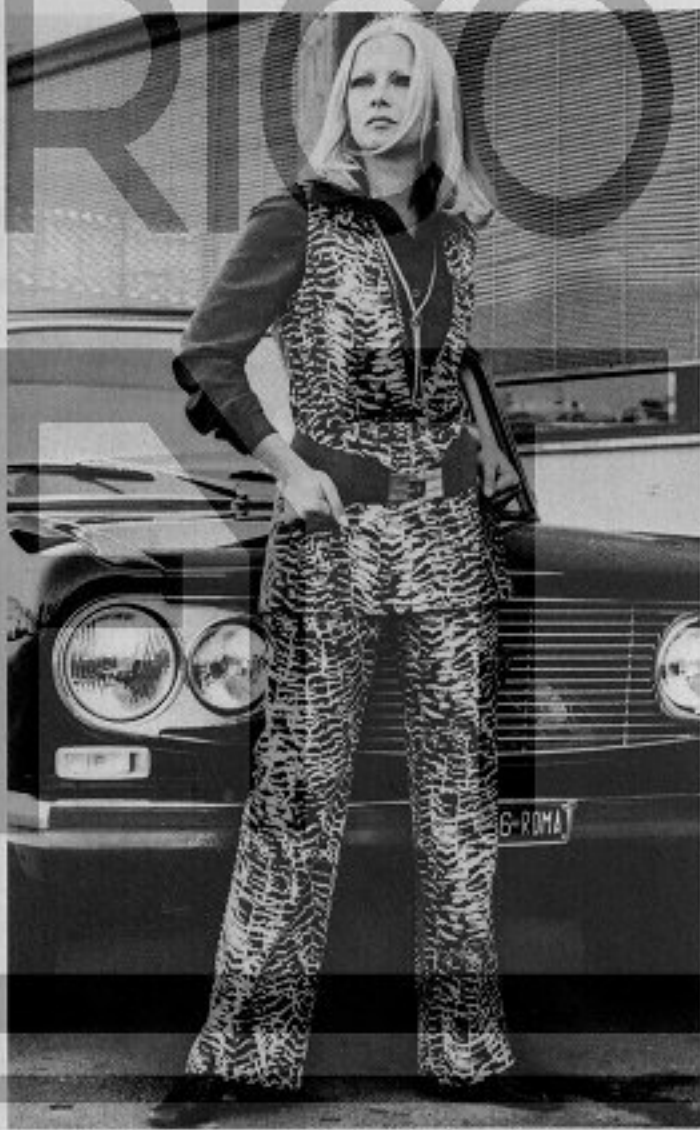
A VENEZIA

mati. A contatto con questa vita semplice e artigianale, sembra di essere ritornati indietro nel tempo e si assapora la gioia di una esistenza genuina. Oltre alle gite, i «fedelissimi» si sono cimentati in divertenti gare di tiro al piattello, golf, ginkane e hanno assistito ad una sfilata di modelli e ad una esposizione di vetture d'epoca. Due belle serate hanno coronato la manifestazione. La prima si è svolta al Teatro La Fenice con spettacolo di balletto, un concerto sinfonico dell'orchestra dell'antico glorioso teatro, e infine un appaluditissimo

recital del famoso soprano Anna Moffo. La seconda ha avuto luogo al Palazzo del Cinema e ha visto riunite bellissime signore in eleganti toilettes e una ospite di eccezione: la splendida Virna Lisi.

L'animatore della serata è stato Corrado che con la sua consueta verve ha intrattenuto gli spettatori e quindi ha proceduto all'estrazione a sorte di una fiammante Lancia 2000, di molti altri premi messi in palio per i partecipanti al convegno, e infine di una Fulvia berlina e di altri dieci importanti premi facenti parte di una lotteria benefica organizzata «pro Venezia nostra».

Durante il nono raduno Hi-Fi la Casa torinese ha presentato ai suoi fedelissimi, prima di lanciarla sulle strade di tutto il mondo, la nuova Lancia 2000. Inutile dire che la vera regina è stata lei, ammirata da tutti come un prezioso gioiello. Perché anche nella città delle gondole, l'automobile riesce a conquistare e a sedurre.



una ricca stagione per

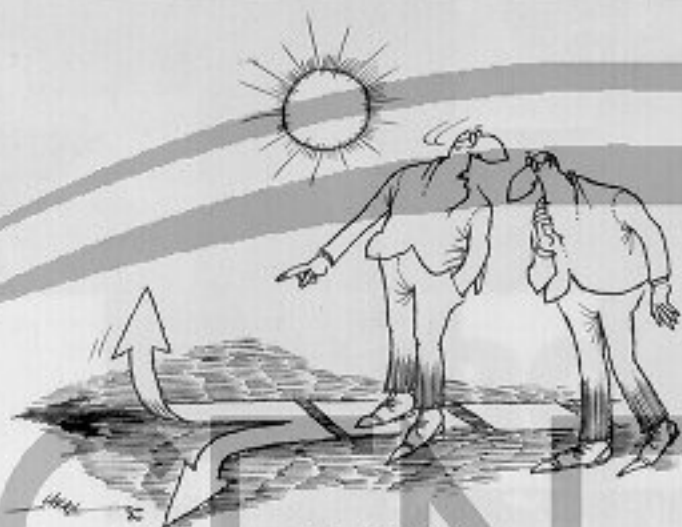




le



Trionfale finale di stagione per le Fulvia impegnate nelle competizioni sportive di velocità e nei Rallies internazionali. I piloti dell'HF Squadra Corse Lancia, si sono aggiudicati per il 1971 il Campionato Mitropa, per merito di Sandro Munari e Mario Mannucci, unici italiani impegnati in questo gruppo di gare. Sergio Barbasio e Piero Sodano hanno invece conquistato il Campionato Italiano assoluto Rallies, confermando definitivamente le loro eccellenti doti. Nelle otto gare disputate quest'anno, valevoli per il Campionato Italiano della specialità, la Lancia si è affermata in sei prove, dimostrando la sua indiscussa superiorità. Sandro Munari e Mario Mannucci si trovano attualmente anche al secondo posto nel Campionato Europeo dei Rallies per Conduttori, dove cercheranno di strappare il titolo al polacco Zazada. La Lancia è pure seconda nel Campionato Internazionale per Marche, nonostante un inizio di stagione sfortunato. Anche i Clienti e le Scuderie private che impiegano vetture Lancia hanno ottenuto quest'anno lusinghieri risultati. Fra i più importanti, il Trofeo Nazionale dei Rallies per vetture di Gran Turismo e di serie per merito di Arnaldo Cavallari della Scuderia Jolly Club e il Trofeo Nazionale della Regolarità per merito di Giorgio Pavanello. Nella velocità è Raffaele Restivo a guidare la classifica tricolore per vetture Gran Turismo di tutte le cilindrata, mentre nelle corse in salita Paolo Arlini è in testa alla classifica tricolore della specialità nella categoria Gran Turismo.



— Forse è il caldo.



— Il tanto che aspetta l'autosoccorso?



— L'ipotesi che si tratti della polizia, di un'ambulanza o dei pompieri, mi pare per lo meno assurda.



— Sbrigati! Mi pare che stia scendendo qualcuno.

**SI FA PER...
STERZARE**

CAVALLO



CENTRO
STORICO
FIAT



CENTRO
STORICO

