

CENTRO

STORICO
CAMPIONE
DEL MONDO
RALLIES

1972

FILIT

31

LANCIA



CENTRO
STORICO
FIAT





Periodico di informazione
edito e distribuito
dalla Lancia & C. S.p.A.
Fabbrica Automobili, Torino
numero 31, 1° semestre 1973

Agostino Canonica
Dimensioni
e immagine
della Lancia

Ecco la Beta!



Allan Davis
The City of London

Ferruccio Bernabò
Invito al Museo
Vincenzo Lancia



Enrico Benzing
Rallie di Montecarlo:
Andruet e Munari,
les «rois»

Franca Fiorio
10 anni con le HF



Louis Chiron
Un «Monte»
avec Lancia

Si fa per... sterzare.



Responsabile:
Sandro Fiorio

Realizzazione a cura
del Servizio Stampa
Lancia

Progetto grafico:
Studio Emmerre
di Bologna

Impianti e stampa
Officine Grafiche Calderini
Bologna Milano Roma
Finito di stampare il 28/2/73

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 (64).
Le fotografie sono di:
Attualfoto, Bologna (60, 61); Tiziano
Bianchi, Padova (58, 57, 58); J. Brenner,
Vervies (60); Publifoto, Milano (61);
Scala-Archivio I.G.D.A., Milano (14,
16, 17, 18, 20, 21); Star Photo, Mo-
naco (62); The British Travel Associa-
tion, Londra (48, 49); Franco Villani,
Bologna (44, 45, 47, 48, 50, 51, 52,
53, 54, 55).

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

Alberto Vigna
El Greco ovvero
il lirismo della realtà



Mario Bencini
Da Canne a Suez

Hi Fi Concessionari

Umberto Domina
Festival
dell'umorismo
a Bordighera

Alberto Vigna
Una novità
che ha mille anni
di storia



Si fa per... sterzare.

DIMENSIONS ET IMAGE DE LANCIA

Le choix de l'éditorial du nouveau numéro de notre revue ne représente aucune difficulté. Dès la fin de 1969 le «cas Lancia» attire l'attention d'un vaste cercle de personnes: parmi le public qui suit avec intérêt et quelquefois avec appréhension les vicissitudes des entreprises, parmi les adeptes de la marque, parmi ceux qui lient notre nom à une tradition qui est toujours prestigieuse, même à l'étranger; parmi les producteurs d'automobiles qui doivent interpréter l'évolution du «marketing» pour en déduire des indications valables, et parmi les collaborateurs de la Maison, les plus proches ainsi que les plus lointains des procès de décision, et qui évidemment brament après la connaissance ou l'intuition proche de la situation réelle, de nos programmes. C'est le moment, alors, d'exposer au moins les points principaux sur ce que nous avons trouvé, sur quels sont nos objectifs de base, et pourquoi «nous croyons». Je parlerai en particulier de deux editoriaux complémentaires: dimension et image.

De l'extérieur, au cours des trois dernières années, il ne fut possible de comprendre que peu ou point de ce qu'on préparait dans le but de renforcer les structures et de suivre un programme de survie autonome et acceptable, sur le plan économique, de l'ancienne firme de Turin.

A l'intérieur même il est parfaitement compréhensible que les sentiments, d'affection, longuement frustrés par les espoirs déçus et par les événements négatifs aient causé des désorientations et des perplexités que le nouvel essor ne pouvait dissiper. En outre une constatation qui ne pouvait échapper à personne concernait le fait qu'un rétablissement, déjà difficile en conditions générales de normalité, devenait encore plus aléatoire dans un climat de troubles politiques, économiques et sociaux tel qu'il était et reste celui des années 70, partout et spécialement dans notre pays. Quel pouvait être le sort d'une société qui avait perdu l'élan créatif de nouveaux modèles (après le fâcheux décès de M. Fessia, ingénieur auteur des projets, aucune étude n'avait été lancée), qui ne pouvait guère mettre frein à la folle croissance de dettes et de pertes? Voilà la question que les actionnaires s'étaient posée, ne trouvant autre réponse, que celle de passer le témoin à qui aurait voulu se charger du poids, non indifférent, d'un patrimoine assez mal équilibré et de frais de gestion très lourds à supporter pendant une période difficile à calculer, tandis qu'on devait faire face, sans hésitation, au risque d'investissements massifs.

Aucun des possibles acquéreurs étrangers ne présente des propositions rassurantes, et le Gouvernement lui-même ne jugea pas nécessaire l'intervention directe dans le secteur, préoccupé aussi d'éviter que le krach financier s'abatte sur les crédettes et, ce qui aurait été pire, sur l'occupation de 12.000 ouvriers. Le montant facturé de Lancia, de 72 milliards en 1963, était descendu à 49 en 1964, remonté à 56 en 1965, à 65 en 1966, à 74 en 1967 et 68. Mais à partir de 1965 jusqu'à 1968 les dettes envers les fournisseurs avaient redoublé, et avaient augmenté de 40% envers les banques: ces deux postes contenaient des chiffres toujours plus hauts que ceux du montant facturé de l'année. A la fin de 1969 les dettes s'approchaient de 130 milliards, à côté des 15 milliards environ de crédit. Dans ces conditions il fallut faire recours à FIAT.

Le nouvel actionnaire prit à sa charge la situation telle qu'elle était, en permettant à Lancia d'être solvable vis-à-vis de tous ses engagements. On adopta une politique d'égalité de traitement entre le personnel Fiat et celui Lancia. Dans une période pas trop lointaine, les règlements rigides de l'admini-

stration auraient causé des bouleversements terribles pourvu d'obtenir l'assainissement du bilan: la gestion aurait suivi une ligne de dures restrictions afin d'assurer, même dans la phase de réorganisation des structures, l'équilibre entre dépenses et recettes. Une voie facile, si la politique FIAT avait été celle impérialiste, comme certaines gazettes veulent nous faire croire à chaque instant, aurait été celle de l'engloutissement. FIAT, au contraire, resta dans son rôle d'actionnaire d'une société autonome qui doit chercher à se remettre à flot par les moyens financiers qui lui sont fournis et dont elle répond: elle doit chercher à faire son chemin et s'inquiéter de son futur, avec des programmes indépendants et objectifs propres à elle-même. Bien entendu Lancia peut profiter, si le cas le demande, du soutien des expériences et des structures techniques et d'autre nature de FIAT, au lieu d'agir séparément: mais ceci sans aucune imposition ou asservissement à même d'altérer ses caractéristiques saillantes, dans un complexe industriel qui doit rester indépendant, perfectionner ses traditions et rechercher des ressources à l'intérieur même de son organisation productive, et dans ses tranches de marché, selon des débouchés qui s'écartent de ceux de FIAT.

La tâche est séduisante. Pour la mettre en pratique le choix d'un moment aussi henné de difficultés ne pouvait mieux tomber!

D'autre part la volonté du «Management» que je dirige vise à cet objectif avec la participation valable des cadres supérieurs, des Doyens et d'une grande partie du personnel, conscients de l'enjeu. Les commentaires et les critiques ne font pas défaut: ceux-ci, au contraire, nous engagent à persévérer avec acharnement.

En me rapportant à une citation, je veux rappeler celle du malicieux journaliste anglais Graham Bannock parue dans son livre de 1972 «The Jugger-nauts» immédiatement traduit en italien par Garzanti sous le titre de «I giganti dell'industria» (littéralement les géants de l'industrie): il faudrait beaucoup d'imagination pour penser que les modèles LANCIA deviendront bien meilleurs maintenant que la société vient d'entrer dans le gigantesque empire FIAT et que ses anciens dirigeants en sont partis» (page 291).

Hé bien, ce seront les jugements de la clientèle elle-même sur notre BETA qui nous fourniront la preuve que l'affirmation de Bannock est maladroitement sortie d'une plume qui, généralement, est prudente et habile analyste des réalités industrielles, au regard surtout de celles du secteur de l'automobile. Les prochains modèles convaincront toujours plus les observateurs, attentifs ou non, que les réactants du genre de celui-ci sont dénués de fondement.

L'insinuation que «les anciens dirigeants sont partis» n'a pas raison d'être. Certains dirigeants, parmi lesquels le directeur général, ont pris leur retraite pour limite d'âge; mais personne, et je dis bien personne, n'a présenté ses démissions ou a été licencié. Le fait que les remplaçants viennent de chez FIAT — (et voici un autre commentaire allusif soulevé de plusieurs côtés) — n'est vrai qu'en partie: la logique n'y trouve rien à reprocher. D'autres usines d'automobiles comptent parmi leur personnel des éléments de chez FIAT et je ne vois donc pas pourquoi LANCIA n'aurait pas dû en engager. Ceux-ci en collaboration avec d'autres de différentes provenances, remplissent leurs charges en parfait accord avec les anciens dirigeants Lancia dans le plus pur «Esprit de la maison» avec l'avantage d'avoir gardé des relations amicales dans les milieux FIAT, et de s'en servir en toute circonstance. Le sujet de la dimension de l'industrie automobile crée, dans l'imagination du public ainsi que dans celle des employés de ce secteur, à tous les niveaux hiérarchiques, des opinions qui s'écartent

de la vérité à cause d'un excès de simplification, d'une analyse superficielle jointe à des informations peu précises. La survie d'anciens axiomes et la profusion confuse des modernes théories de la technique industrielle qui paraissent, à titre divulgatif, sur les journaux, les publications périodiques et occasionnelles de tout genre font penser que la plus haute contribution à la croissance économique descend des économies d'échelle en fonction de l'évolution des volumes de production, donc de l'expansion des dimensions jusqu'au gigantisme. L'appréciation des connaissances techniques, considérées comme facteur d'accroissement des structures, ne joue qu'un rôle de second plan, mais il faut toutefois convenir que la R & D (recherche et développement) puise les moyens financiers dont elle a besoin dans les grandes entreprises, même si la génialité jaillit le plus souvent dans les milieux plus contenus, où les stimulations et les urgences sont les plus senties. Une autre facette du problème, celle des accumulations de capitaux, prête à des conjectures et des spéculations émotionnelles qui n'ont peu ou rien à voir avec les situations concrètes.

Je me plais à reprendre une autre phrase de Bannock qui concorde avec mes expériences professionnelles. «Théoriquement — écrit-il à la page 125 — il est assez facile de connaître la nature des économies d'échelle: il est bien plus difficile de comprendre leur importance dans la pratique. Le rapport entre économie d'échelle d'une part, et dimension de l'entreprise et croissance économique de l'autre, représentent un des côtés les plus obscurs de l'économie». L'auteur en s'adressant particulièrement à l'industrie automobile présente des passages que je vais vous proposer: «Au moment même où j'écris, les chaînes de transfert les plus modernes et efficaces du monde entier ont une capacité légèrement supérieure aux 400.000 bûches moteur finis, par an. Celui-ci est le système de production le moins onéreux que l'on connaît et, lorsqu'un producteur a besoin de 800.000 bûches moteur par an, il n'a autre solution que d'installer deux chaînes de ce genre. Mais si son besoin n'est que de 100.000 moteurs par an, le producteur installera une seule chaîne de production, moins complexe, à un coût plus bas (qui n'est pas toujours réduit en proportion). Etant donné que la production optimale de moteurs identiques est environ de 400.000 pièces par an (au stade des connaissances actuelles dans la matière il est impossible de produire des quantités plus grandes à un coût unitaire plus bas), il existe une échelle de production qui garantit la technicité maximale — «optimale» comme disent les économistes — pour toutes les autres phases du processus de production d'une automobile. L'échelle optimale pour quelques-unes de ces phases est un peu plus élevée que celle relative aux moteurs, mais dans la plus grande partie des cas elle est bien plus basse».

Je laisse tomber le reste de cette description très détaillée pour venir au cœur du problème: (pag 129). «Naturellement ce qui est important c'est de savoir quel est l'effet net de chaque économie d'échelle et quelle est la dimension optimale pour une installation pour la production d'automobiles, production déterminée par la combinaison de ces deux éléments. Ceci est beaucoup plus difficile que le simple repérage des économies d'échelle réalisables dans des processus particuliers, et seulement un nombre très réduit d'économistes a cherché à résoudre le problème».

«Le défaut d'informations quantitatives sur les économies d'échelle est intolérable si l'on considère le tas de remarques qualitatives et l'énorme importance assignée aux économies d'échelle afin de justifier la concentration industrielle».

Les économies d'échelle ont été invoquées pour

justifier quelques-unes des plus grandes réorganisations de la structure industrielle anglaise, et c'est sur celles-ci que la politique industrielle de la CEE repose, politique dont l'objectif est naturellement celui de promouvoir la concentration. Et pourtant, dans les publications des autorités intéressées, on peut se casser la tête à la recherche (vaine!) d'une analyse quantitative quelconque fondée sur des données concrètes. Evidemment ce serait une grosse faute estimer que tout ce qui ne se prête pas à être mesuré n'est pas important, mais ceux dont je vais vous parler ne sont guère des problèmes métaphysiques, mais des phénomènes bien concrets et facilement mesurables, comme le capital employé, la production et le coût unitaire.

«Toutefois, ce ne sont point là tous les facteurs qui déterminent les frais de production. D'autres facteurs, comme par exemple les frais de management et de marketing, la dépense R & D et les prix des matières premières, recouvrent une importance non moins indifférente».

Plus loin, il conclut: (page 130).

«Toutes les sociétés avancées opérant dans le domaine de l'automobile ont dépassé depuis longtemps le niveau de 400.000 unités et presque toutes ont atteint maintenant celui de 1.000.000 d'unités. La GM construit de 4 à 5 millions de voitures chaque année aux Etats-Unis seulement, en Europe FIAT et Volkswagen ont dépassé le million en 1968. En Grande Bretagne Ford, Vauxhall et BMC "pondent" plus de 400.000 automobiles chaque année mais Volvo, BMW et d'autres sociétés construisent moins de 200.000 unités par an, sans avoir pour cela des difficultés de survie, d'expansion ou de réalisation des profits».

«On doit encore ajouter que les producteurs les plus importants ne s'inquiètent même pas de réaliser toute la production dans un seul établissement, comme il serait logique de le croire au cas où les économies d'échelle constituaient vraiment un élément si décisif».

«La GM compte 23 établissements aux Etats-Unis (pas tous sont complets, car il s'agit, pour une bonne part, d'établissements pour le montage seulement). En Grande Bretagne, où la production est plus basse, on peut trouver plusieurs exemples d'établissements doubles pour des procès particuliers. Les deux producteurs plus importants sont en train d'organiser des processus productifs complets dans deux localités différentes».

«Dès qu'on dépasse le niveau de 400.000 unités par an, les économies d'échelle ne sont plus très sensibles».

En citant ces jugements, je n'ai aucune intention de les approuver pleinement; j'aurais, au contraire, beaucoup de réserves à faire ainsi que des oppositions mais je les considère instructifs pour mettre en garde nos lecteurs à tirer des conclusions empiriques ou trop simplistes à propos de la dimension au dessous des 200.000 unités par an qui sera celle de LANCIA lors de l'achèvement des agrandissements de Chivasso et de l'installation dans le Biellais à Verrone-Salussola.

LANCIA dans cette dimension (sous les 200.000 unités par an) à l'état actuel des choses peut se placer, au point de vue opérationnel et économique, parmi les producteurs d'automobiles ayant leurs propres innovations à suivre et à poursuivre avec succès.

L'innovation à laquelle je me rapporte contient, de façon bien évidente, l'image que Lancia est en train de se former, image qui est encore un peu floue mais qui deviendra très nette dans les années prochaines avec les modèles qui seront mis en production après la BETA.

Jusqu'à ce moment-ci, la presse spécialisée et celle d'information générale n'ont pas marchandé à la BETA des commentaires très louangeurs au point de vue de son originalité et personnalité. Les rappels

au retour à la tradition Lancia ont été nombreux et spontanés. Les allusions à des «ressemblances» avec l'une ou l'autre des voitures de la concurrence n'ont pas manqué. La recherche de la ressemblance est une tendance surtout banale à laquelle sont portées par inadvertance, même les personnes les moins conformistes. Tout le monde tend à comparer chaque chose avec une autre qui la lui rappelle; cela dépend des impressions qui se sont enregistrées dans notre tête. Parfois, du premier coup d'oeil quelqu'un peut dire: «ça ressemble à celui-ci ou à celui-là», mais ensuite, en faisant plus attention, il lui faut reconnaître que ceci n'est point vrai. D'autres fois la comparaison est moins immédiate. C'est le comportement de connaisseur que de découvrir dans un certain détail une conformité avec une chose similaire, ayant la même nature. «Cette poutre me rappelle...» «La partie arrière est inspirée de...».

La ligne de la carrosserie et l'habitacle ont leur importance parce qu'ils présentent des caractéristiques distinctives qui tapent immédiatement à l'oeil. Il est évident que les experts en style dédient leur talent à la nouveauté; cela n'est pas tout, ni même l'essentiel. L'image que Lancia veut se donner ne s'épuise pas à ce stade de création des modèles; elle entre dans le vil de ce qu'on ne peut voir mais qu'on constate au volant de la voiture. Il s'agit de qualités qui s'adressent à la clientèle à même de les apprécier, ou mieux encore, d'aspirations que la Maison sait interpréter lors de leur apparition et mettre à l'exécution bien avant les autres. La distinction dérive d'une idée et d'une grande finesse de réalisation. L'agrément est en fonction de la satisfaction d'un désir ou de l'offre d'un service inespéré.

Les importantes victoires sportives remportées en 1971 et en 1972 avec la Fulvia coupé, et couronnées par le plein succès au Rallye de Monte-Carlo et au Championnat International des Rallyes pour Marques, ont souligné notre vitalité vis-à-vis du monde de l'automobile.

Et maintenant pleins feux sur la STRATOS qui va se ranger, en 1973, aux côtés de l'inoubliable Fulvia coupé, dont elle en héritera les mérites.

La BETA berlina sera la voiture de luxe, généreuse et agile, silencieuse et confortable, pour les lancistes anciens et nouveaux qui apprendront bien vite à l'aimer et qui l'aimeront toujours plus en la conduisant.

La confiance qu'ils accorderont à la BETA jouera le rôle de prime d'encouragement à la Maison pour réaliser les programmes de son proche avenir et pour atteindre cette image de «personnalité différenciée et unique», qui est tant bramée par l'actuel management Lancia.

VOICI LA BETA!

L'accueil chaleureux que le public international a réservé au nouveau modèle Lancia Beta, présenté le novembre dernier au Salon de Turin, est inconditionnel. Un succès, allons-nous ajouter, qui est allé bien au-delà des simples motivations de curiosité qui généralement accompagnent l'apparition de nouvelles voitures. Cette occasion a réellement marqué pour Lancia un moment très important dans sa vie, en ouvrant une nouvelle ère pour la Société, comme a souligné le président, Monsieur Agostino Canonica, avec le lancement de la première de ces voitures destinées à donner un

nouvel essor à la firme et dont la production est prévue en 250-300 unités par jour; elle dispose d'un moteur de grand rendement, d'une mécanique soignée dans ses moindres détails et d'une carrosserie qui, par son exécution raffinée, s'engage parfaitement dans le sillon de la tradition de la Marque...». Le public s'en est bien rendu compte en examinant scrupuleusement la Beta et c'est en premier lieu la clientèle des «lancistes» — patrimoine sans égal de la Maison — qui a donné son appréciation sincère et nous a prouvé son esprit de collaboration en nous proposant la modification de quelques détails qui, comme nous allons le voir, ont été pris en considération avant l'entrée définitive en production. Le public, ainsi que la presse qui en est son fidèle interprète, représente, par ses jugements, le véritable arbitre de la fortune d'un produit, surtout si celui-ci est une voiture qui, aujourd'hui, est l'objet qui touche de plus près l'émotivité des gens.

L'opinion publique a fort bien accueilli la nouvelle Lancia, en s'accordant avec les commentaires et les appréciations parus sur les journaux du monde entier dans la même occasion. Et tout ça par voiture statique, c'est-à-dire tout simplement après un examen de ses caractéristiques, ligne, finitions, détails techniques et esthétiques. Les essais sur route de la Beta, réservés en avant-première aux représentants de la presse, ont eu lieu, pour la première fois, à la fermeture du Salon et publiés ensuite dans les journaux à la fin du mois de novembre. Hé bien, dès la traditionnelle marche à suivre lors de la présentation des nouveautés dans le domaine de l'automobile, le jugement immédiat, déjà bien favorable, a été reconnu à l'unanimité grâce aux qualités authentiques de la voiture lors du passage au crible de la route: comportement général, précision de conduite, exploitation de la puissance, tenue de route, freins, maniabilité, conduite silencieuse, confort. Conclusions unanimes (bien qu'à travers des diversités d'interprétation d'ailleurs bien accueillies, en particulier en ce qui concerne l'emploi de certains paramètres numériques): un modèle bien «dans la mille», une véritable Lancia.

Nous avons réuni ces témoignages journalistiques dans des dossiers très épais; nous en donnons quelques-uns ci-dessous, que nous avons pris au hasard, comme documentation du lancement bien réussi de la Beta.

Comme nous venons de le dire, Lancia a tenu compte des indications de la clientèle et de la presse avant de commencer la livraison du nouveau modèle. A part quelques détails de finition assez limités, la décision la plus importante a été celle de limiter à trois les versions et, plus précisément: Beta 1400, Beta 1600 et Beta 1800. Ces deux dernières versions sont pourvues de tous les équipements de luxe indiqués auparavant avec le sigle «LX». Voilà quelques particularités: grille chromée à sept barrettes; feux codés à réglage automatique de la hauteur du faisceau lumineux en fonction de la charge; essuie-glace à deux vitesses et à battiment intermittent; volant de direction garni de mousse; sièges en velours; moquette à poil ras; garnissage du pavillon en simili-cuir et arceaux rembourrés; deux plafonniers; coffre à bagages avec tapis type moquette et garnissages latéraux; roues peintes en gris-fer avec enjoliveurs estampés et emblème de la marque rapporté; appuie-tête sur les dossiers AV.

Les accessoires en option restent inchangés: peinture métallisée; glaces teintées; lève-glaces électriques; lunette AR thermique avec résistances invisibles (seulement pour les versions 1600 et 1800); toit ouvrant à commande à main; conditionneur d'air; peausserie en cuir; roues en alliage léger; phares anti-brouillard; appuie-tête sur les dossiers AV (pour la 1400).

PROFILE AND OUTPUT OF LANCIA

Our choice for the front page article to appear on the new issue of the Lancia magazine is not embarrassing at all. Since 1969 the «Lancia problems» has arisen a great deal of interest among lots of people: those concerned with the industrial world developments; Lancia enthusiasts; people to whom our make recalls worldwide prestige and tradition, car manufacturers whose main problem is the assessment of marketing techniques and future developments in order to get exact information; ultimately the staff of the Company at all levels whether concerned or not with decision making, who try to figure out the course of future developments and outcomes.

Now the time has come to give a general outline and make known the situation we have been faced with, future goals and our beliefs.

Let us consider now two minor subjects: «Profile and output of Lancia».

Looking from the outside, during the past three years, little or nothing could be made out on what was brewing inside the Company to strengthen former structure of the old established concern following a programme aimed at her survival with no external aids and economically acceptable. Obviously the affection of the staff frustrated and disappointed by unfortunate events would be marred by uncertainties and perplexities that the new course could not clear completely.

As a matter of fact nobody could fail to realize that this reorganization, being already difficult under normal circumstances became extremely hard to achieve in an environment of political, economical and social unrest peculiar to the 70' all over the world and in this country in particular.

The stock holders wondered: what could be the future of a Company, after the impetus in creating new car models had been lost — since the death of the brilliant chief engineer and designer, Mr. Fessia, no further study had been undertaken — and faced with the impossibility to react to ever growing debts and losses?

Apparently the only answer could be found in handing over the entire concern to a Body willing to undertake the burden to restore a situation severely impaired and face the heavy obligations involved with the running of the firm to be borne for an unforeseeable length of time, whilst the risk to make large investments had to be met without delay.

No foreign prospective buyer came forward with sound proposals, nor the Government had in mind to extend its commitments in this particular field; on the other hand it was concerned that difficulties should not affect creditors, nor endanger the jobs of more than 12,000 employees.

The Lancia turnover, totalling 72 thousand million Lira in 1963, dropped to 49 in 1964, rose again to 56 in 1965, to 65 in 1966, to 74 in 1967 and 1968. But from 1965 till 1968 the suppliers' claimed credits had nearly doubled whilst debts towards banks went up by 40%. These two items kept raising more and more above the yearly turnover. At the end of 1969, debts approached 130 thousand millions against roughly 15 thousand millions in credits. At this stage it was wise and necessary to get Fiat involved in order to sort things out.

The new Body took all the burden upon himself meeting all Lancia pecuniary liabilities in full.

Steps were taken to grant the staff the same terms and facilities offered to the Fiat employees. In the past with the strict policy of the Management, drastic measures to re-establish the assets of the Company would have been taken together with tight restrictions aimed at restoring the balance of costs and profits, even though in process of reorganization.

As often reported by tendentious newspapers, an easy way out for Fiat would have been amalgamating the Concerns. On the contrary Fiat kept to its role as shareholder supporting the Company as an independent Body pursuing recovery with financial means granted, of which had to account for: striving to follow its path to shape its future, through scheduled plans and own goals. Obviously, instead of going along unaided, whenever necessary, Lancia may take advantage of Fiat know-how, engineering experience and any other kind of facilities.

This does not necessarily mean being forced to follow certain trends which could alter specific policies peculiar to an industrial concern exploiting its own traditions and wits, which relate to comprehensive patterns of production and specific market areas in directions different from those taken up by Fiat.

This task was quite fascinating. To fulfill it, no difficulties greater than those met at present could be thought.

The ultimate scope of the management I preside, assisted by experienced executives, senior employees and most staff aware of the prize at stake, is exactly the achievement of this goal.

Rumours and criticism will never end: they actually act upon us as a constant stimulus to continue with ever increasing diligence and enthusiasm. To this purpose I wish to quote what a brilliant British journalist, Graham Bannock reported in his book «The Juggernauts» published in 1972: «It would be very optimistic to think that the cars of either Ferrari or Lancia, two of Fiat's latest acquisitions, will improve now that they are part of the gigantic Fiat empire and their own management gone».

The ultimate challenge to Bannock's untactful statement will come from the evidence given by our Customers on the future of Beta, although this journalist is well known to be cautious and skillful in the analysis of the industrial problems particularly for those dealing with the motorcar manufacture. Future models will prove to people concerned the fallacy of the statement put forward by Bannock.

The allusive remark «Their own management gone» does not mean anything. I would say it is quite irrelevant.

A number of executives, among these the former managing director, left because they have reached retirement age; but no one and I wish to emphasize this point, no one resigned, nor had been dismissed. On the subject of newcomers originating from Fiat, remarked on several occasions as a calculated tendentious comment, I must say, this is partly true and so it should be.

A number of executives left Fiat to take office in other motorcar industries. Frankly I do not see any reason why Lancia should have not taken this opportunity and recruit them. These newly appointed executives, together with others coming from elsewhere, perform their tasks well in harmony with

the experienced «old guard» of Lancia keeping up the «Lancia spirit» and friendly relationship with the Fiat Management, to be sought whenever necessary.

The subject «output» related to the motorcar industry, is seldom considered in the right way by outsiders and people involved in this field at all levels, because often they gather information from reports and analyses improperly performed.

The attitude ruled by old fashioned principles and the great number of modern theories and different ideas spread by newspapers and magazines of all kind published and aiming specifically at impressing people, make them believe the maximum contribution to economy growth should be ascribed to the «Economy of scale» directly related to increased output steadily growing, ultimately resulting in gigantic industrial concerns.

The technical know-how as a factor of structural growth is often approached with little consideration except in some cases where «research and development» find a certain degree of support within large industrial concerns. We must admit on the other hand that geniality is very often found in rather small Companies where stimuli and production requirements are felt more than elsewhere. Another aspect of this problem is directly related with the accruing of capitals, often causing misinterpretation and speculation of emotional nature, which have little or nothing to do with the reality of the facts and situation.

At this point I wish to quote Bannock once more for a comment passed by this Author which fits in exactly with my personal experiences.

«Economies of scale are easily understood in principle; how important they are in practice is more obscure; their relation to firm size and economic growth is one of the darkest corners of economics».

The author addressing the motorcar industry specifically deals with a number of subjects, the content of which I wish to quote hereunder:

«The most modern and efficient transfer lines in the world at the time of writing have a capacity of something over 400,000 finished engine blocks a year. This is the cheapest known method of production and if a manufacturer needed 800,000 blocks a year he would have no choice but to lay down two such lines to do it. A manufacturer needing only 100,000 engines a year, however, would build a less sophisticated engine machining line at lower (but not necessarily proportionately lower) cost.

Just as the most efficient rate of production of identical engines is about 400,000 a year (higher quantities could not be produced at lower unit cost with present knowledge), there is a most efficient or, as economists call it, «optimum» scale of output for all the other stages in the production of a motor car. The «optimum» scale for some of these stages is a little higher than that for engines but in most cases it is much lower».

Neglecting for the time being to carry on with his detailed description, we come now to the main point:

«Obviously what is important is to know what the net effect of each of the economies of scale is and how they combine to give an optimum plant size for car manufacture. This is much more difficult than identifying economies in particular processes and only a very few economists have attempted it.

The absence of quantitative information on the economies of scale is very striking in relation to the volume of qualitative comment and to the tremendous weight placed upon scale economies in justifying industrial concentration. The economies of scale have been invoked in the justification of some of the most massive re-organizations of the industrial structure of Britain and underpins the industrial policy of the European Economic Community. Yet one can scan the publications of the authorities concerned in vain for any factual quantitative analysis. Of course, it is a gross error to assume that what cannot be measured cannot be of importance, but I am not here discussing questions of the spirit but such apparently tangible and easily measurable phenomena as capital employed, output and unit cost.

These factors are not the only ones that determine production costs, however. Other things, such as management and marketing costs, R and D expenditure, raw material prices, are all important. Further on, Bannock's discussion ends with these words:

«All the mature motor corporations have long since passed the 400,000 mark in car production, and most of them have passed the 1,000,000 mark. GM annually produces 4-5 million cars in the USA alone; Fiat and Volkswagen in Europe both passed the 1,000,000 mark in 1968. In Britain Ford, Vauxhall and BMC all produce over 400,000 cars a year, but Volvo, BMW and others produce less than 200,000 and have apparently no difficulty in surviving, or in growing, or in making a profit. It is quite obvious, furthermore, that in such a complex product as a motor car success or failure is not determined by the odd 5% difference in purchase price. Not only this, but the larger manufacturers do not even produce all their output in one plant, as you would expect them to do if the economies of scale were really important. GM have twenty-three plants in the United States (not all of them complete plants—most merely assemble). In Britain, where volumes are smaller, there are several examples of duplicated plants for particular processes. The two largest manufacturers are both building up complete manufacturing activities at two locations... that economies of scale over the 400,000-a-year level are not very great.

In quoting Bannock's point of views I do not mean to approve them in full, on the contrary I am still in doubt whether acceptable from my way of seeing things. Yet I think they are of great help to caution our readers and refrain them from drawing any superficial and hasty conclusion for what concerns an output of less than 200,000 units per year. This output refers to the Lancia production, when extension of the Chivasso plant and the building of the new Verone-Salussola factory will be completed.

At present, although the Lancia production will not reach the 200,000 units manufactured every year, we can deduce for sure, that it will be quite competitive among car manufacturers, making it own way with the best opportunities of success. In this new course although the profile of Lancia is taking shape in a blurred form, it will be neatly outlined in the near future by the models which shall soon follow the Beta production. In the meanwhile Beta has become extremely popular throughout the favourable reports of the specialized press, and other means of information,

because of its original *Design and Features*.

Quite a number of comments echoed the revival of Lancia exquisite tradition. Allegations have been made by people to relate a certain degree of Beta resemblance with the style of other Makes.

Nowadays tendency, to resort to resemblance, when passing judgment on cars, is quite common and even applies to people refusing the current trends. Whenever a comparison is made, between two different things, people are inclined to make use of impressions gathered and retained in their mind only. When examining something for the first time, we are prone to utter «It looks very much like this, or that», on second thoughts we are compelled to admit that the specimens are entirely different. In other instances the comparison is less immediate. It is peculiar to the connoisseur to detect, in a particular detail fundamental similarities with others equivalent. «This front panel reminds me of...» «The back has taken from...».

The look and the design of the interior are extremely important because they immediately identify the class of the car.

The styling experts must be concerned with what can be denoted at first glance, and bring the novelty into special prominence; though this is not quite enough, nor essential.

The profile Lancia wishes to shape is not finalized when designing a new model; but directly concerns what is beyond the actual appearance and can be realized on driving the car, that is the performance intended for customers capable of appreciation.

Above all such profile is strictly related to the customers' demands, the maker is able to perceive, before anybody else, at the very moment they stem to life.

The class is an off spring of the original concept and distinguished production. Popularity is strictly related to the degree of expectation fulfilled and service offered.

The significant results achieved with the Fulvia Coupé in 1971 and 1972, ultimately crowned by the record at the Montecarlo Rally and the International Rally Championship for Makes proved how active we are before the motor world.

The new Stratos will make its appearance in competitions during 1973 along with the famous Fulvia Coupé to continue a glorious tradition.

The Beta saloon will be the luxury car affording high performance, swift handling, noiseless and comfortable riding to the old and new Lancia enthusiasts who will appreciate the outstanding qualities, as time goes along.

We rely upon the confidence they will have in the new Beta, invaluable reward and stimulus to secure a permanent profile of Lancia in due time and a future of distinctive features and identity — the ultimate scope of the present attitude of the Lancia Management —

HERE COMES THE BETA

The striking success of the new Lancia Beta, we are pleased to say, has come from the international public who visited the Turin Motor Show last November.

This success went far beyond the mere curiosity normally experienced on such occasions. For the

Company this achievement represents a new stage for greater opportunities. Mr. Agostino Canonica, the President of Lancia reported: «This new model will help consolidate the re-launching of our Company and mark a new era with its production being planned to reach an output of 250-300 cars per day. In line with the old established tradition, the car will feature high engine performance, mechanical units carefully engineered in every detail and a bodywork design of high standards...».

All visitors had the chance to appreciate these qualities while examining the car on show. The Lancia owners, in particular, who represent the real strength of the Company, showed their enthusiastic approval and a most welcomed cooperation by suggesting minor improvements duly carried out in final production.

The actual success of a new product depends entirely on the attitude of the public and on the assessment of the Press, particularly when the subject is a motorcar which at present appears to be the topic of interest to the average man.

The promising consent given by the public at the first appearance of the new car is in support of the worldwide Press favourable reports.

The car peculiarities in design, features, engineering and trims played a great role in assessing the outstanding success of this model.

Tests on the road of the Beta began after the Motor Show only and were reserved, at first, to the journalists whose comments appeared towards the end of November...

These road tests have turned the first favourable impression obtained with the traditional introduction of the new motorcar, into general acknowledgment and appreciation of the qualities involving performance, power exploitation, road-holding, brakes, perfect handling, noise-free running and comfort. This unanimous positive appraisal, although expressed in various forms and parameters, confirms the expectations and testifies the Lancia quality of this new model.

We are honoured to report some of the most significant evidence testifying the successful presentation of the Beta.

As previously mentioned, we took in due consideration suggestions and advice made by our Customers and the Press before commencing delivery of cars.

Apart from minor trims and details the most important resolution was represented by the choice of manufacturing three versions only: the Beta 1400, 1600 and 1800.

The two latter, feature all De Luxe appointments previously identified with «LX».

For example: the seven-bar chromed grille; vertical automatic aiming of low beams according to the load; two-speed and intermittent wipers; padded steering wheel; velvet upholstered seats; short pile carpets; plastic lined head-lining and padded cross-members; two courtesy lights; boot lined with carpet and side coverings; charcoal coloured wheel rims with pressed hub caps and badge insert; head-rests to the front seats.

Optional extras remain unchanged: metallic finish; tinted glasses; power window lifts; hair-thin filament to the heated rear window (1600 and 1800 versions only); hand-operated sun roof; air-conditioner; leather upholstery; light alloy wheel rims; fog lamps; head rests to the front seats (1400 version only).

DIMENSIONEN UND IMAGE DER LANCIA

Die Wahl des Argumentes für den Leitartikel der neuen Nummer unserer Revue bringt uns nicht in Verlegenheit. Der «Fall Lancia» erweckt seit Ende 1969 die Neugier eines grossen Personenkreises. Dazu gehören: das Publikum, das mit Interesse und manchmal auch mit Leidenschaft die Vorkommnisse in den Unternehmen verfolgt; die Anhänger der Marke, diejenigen, die unseren Namen mit einer Tradition verbinden, die auch im Ausland ihr Prestige beibehalten hat; die Automobilhersteller, die die Entwicklung des Marketing auslegen müssen, um nützliche Hinweise daraus ziehen zu können; und die Mitarbeiter der Firma selbst, und zwar begonnene bei denen, die den Entscheidungen am nächsten stehen, bis zu denen, die davon nicht direkt berührt werden, die jedoch daran interessiert sind, die Wirklichkeit unseres künftigen Schicksals kennenzulernen, bzw. zumindest eine Ahnung davon haben möchten. Deshalb ist es an der Zeit, in kurzen Umrissen bekanntzugeben, was wir vorgefunden haben, welche wichtige Ziele wir uns gesteckt haben und weshalb wir «daran glauben». An dieser Stelle möchte ich auf die beiden ergänzenden Argumente — Dimensionen und Image — kurz eingehen.

Im Verlauf des letzten Trienniums konnten die Aussenstehenden wenig oder nichts von dem erfahren, was zu Gunsten der Verstärkung der Strukturen vorbereitet wurde, um ein wirtschaftlich vertretbares Programm des autonomen Weiterbestehens des alten Turiner Hauses zu verfolgen. Es ist vollkommen verständlich, dass die im Betriebsinneren herrschenden Gefühle der Zuneigung auf Grund der für lange Zeit nicht erfüllten Hoffnungen und der negativen Vorkommnisse disorientiert wurden und an ihrer Stelle eine gewisse Ratlosigkeit trat, die der neue Aufwind nicht weglegen konnte. Keinem konnte ausserdem entgehen, dass eine, schon in normalen Verhältnissen schwierige Neuordnung in einem Klima voller politischer, wirtschaftlicher und sozialer Unruhen, die uns in jenen Jahren und ganz besonders unser Land heimsuchten, äusserst gewagt war.

Welchem Schicksal konnte eine Firma entgegengehen, die den Willen zur Schöpfung neuer Modelle verloren hatte (nach dem Hinscheiden des hervorragenden Konstrukteurs Dr. Ing. Fessia, ist keine Entwicklung mehr vorgenommen worden), die nichts gegen die ansteigenden Schulden und Verluste unternahm? Dies fragten sich die Aktionäre, die scheinbar keine andere Möglichkeit fanden, alles demjenigen «weiterzugeben», der gewillt ist, die nicht unbedeutende Last eines bereits stark geschädigten Vermögens und die der äusserst schwierigen Geschäftsführung zu übernehmen, und diese für eine unabsehbare Zeitspanne zu tragen, während das Risiko gewaltiger Investitionen ohne Aufschub eingegangen werden musste. Keiner der möglichen ausländischen Käufer unterbreitete beruhigende Vorschläge und auch der Staat hielt es nicht für angebracht, seine Verpflichtungen in diesem Sektor zu erweitern. Er war vielmehr darum besorgt zu verhindern, dass der Zerfall sich auf die Kreditoren und in noch verheerenderer Weise auf die 12.000 Betriebsangehörigen auswirkt. Der Umsatz der Lancia, der sich 1963 auf 72 Milliarden Lire belief, war 1964 auf 49 herabgesunken, stieg 1965 auf 56, 1966 auf 65 und 1967 und 1968 auf 74 an. Von 1965 bis 1968 hatten sich die Schulden gegenüber den Lieferanten fast verdoppelt und gegenüber den Banken waren sie um 40% angestiegen: die beiden Posten überstiegen immer mehr den Jahresumsatz.

Ende 1969 betrugen die Schulden fast 130 Milliarden Lire gegenüber ca. 15 Milliarden Lire Kredit. Auf Grund dieses Zustandes wurde der Eingriff der FIAT verlangt.

Der neue Aktionär übernahm die Situation so wie sie war und versetzte die Lancia in die Lage, allen Verpflichtungen nachzukommen. Die Besoldung des Personals wurde schrittweise der bei der FIAT üblichen angeglichen. Zu anderen, nicht weit zurückliegenden Zeiten hätten die harten Regeln der Betriebsverwaltung Erschütterungen hervorgerufen, um die Bilanz schnellstens zu sanieren, und die Geschäftsführung hätte den Weg starker Einschränkungen eingeschlagen, um auch in der Phase der Neugestaltung das Gleichgewicht zwischen Ausgaben und Einnahmen herzustellen. Wenn die Politik der FIAT imperialistisch gewesen wäre, wie es gewisse Blätter bei jeder Gelegenheit von ihr behaupten, wäre die Einverleibung der einfachste Weg gewesen. Die FIAT spielte hingegen die Rolle des Aktionärs einer autonomen Firma weiter, die versuchen muss, sich mit den ihr zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln zu retten: Sie muss danach streben, sich ihren eigenen Weg zu bahnen und ihre Zukunft mit unabhängigen Programmen und eigenen Zielen zu meistern. Die Lancia ist selbstverständlich nicht ihr selbst überlassen, sondern hat die Möglichkeit, dort wo es sich als nötig erweist, sich der technischen Erfahrungen und Strukturen des Konzerns zu bedienen. Weiterhin kann sie mit jeglicher Unterstützung rechnen. Und dies alles ohne Auflegung und ohne Beeinträchtigung der Bindung oder Verfälschung der Merkmale, die ihr als unabhängige Industrieinheit zu eigen sein müssen und die ihre Traditionen verwertet und Hilfsmittel im eigenen Produktionsbereich und im eigenen Marktsektor sucht, und zwar in anderen Richtungen als in denen der FIAT.

Die Aufgabe ist interessant. Bei der Meisterung hätten keine grösseren Schwierigkeiten auftreten können als die, in denen wir uns gegenwärtig befinden. Der Wille des Managements, dem ich vorsitze, ist zu diesem Ziel gerichtet und dies unter eifriger Teilnahme der leitenden Angestellten, der älteren Betriebsangehörigen und eines grossen Teiles des Personals, die sich bewusst sind, was auf dem Spiel steht.

Die Bemerkungen und Kritiken bleiben nicht aus: Sie spornen uns an, mit grösserer Hartnäckigkeit durchzuhalten.

Um mich auf ein Zitat zu beschränken, möchte ich hier das in Erinnerung bringen, was der lebhaft englische Journalist Graham Bannock in seinem 1972 erschienenen Buch «The Juggernauts», das sofort von Garzanti ins Italienische mit dem Titel «I giganti dell'industria» (Die Industrie-Riesen) übersetzt wurde, geschrieben hat: «Es wäre sehr optimistisch, sich vorzustellen, dass die Lancia-Modelle besser werden, nachdem die Firma zum gewaltigen FIAT-Reich gehört und nachdem ihre alten leitenden Angestellten gegangen sind». (Seite 291).

Die Urteile der Kundschaft über unseren BETA werden klar davon Zeugnis ablegen, wie ungeschickt die Aussage des Herrn Bannock von einer Feder geschrieben wurde, die sonst sehr vorsichtig und Meister in der Analyse der industriellen Wirklichkeit ist; und dies besonders im Automobilsektor. Die kommenden Modelle werden immer mehr die aufmerksamen Beobachter und selbst die weniger aufmerksamen von der Grundlosigkeit der hier wiedergegebenen Vermutungen überzeugen.

Die Unterstellung, dass «die alten leitenden Angestellten gegangen sind», ist nicht zutreffend. Verschiedene leitende Angestellte, unter denen der Generaldirektor, haben bei Erreichung der Altersgrenze ihr Amt niedergelegt; aber niemand, und ich betone niemand, hat sich entlassen oder ist entlassen worden. Was hingegen die Ersetzung durch FIAT-Personal anbelangt — eine weitere, von verschiedenen Seiten kommende tendenziöse Bemerkung — versteht sich von selbst, entspricht aber nur teilweise der Wahrheit. FIAT-Personal ist zu anderen Automobil-Fabriken gegangen und ich sehe keinen Grund, weshalb gerade die Lancia keine einstellen sollte. Diese, zusammen mit

anderen verschiedener Herkunft, erfüllen ihre Aufgaben in perfekter Harmonie mit den alten leitenden Angestellten der Lancia. Sie sind ebenfalls vom «Lancia-Geist» beseelt und haben ausserdem die guten Verbindungen zur FIAT aufrechterhalten, um sie im Bedarfsfalle entsprechend ausnutzen zu können.

Das Thema der Dimension der Automobil-Industrie erweckt im Publikum und sogar bei denen, die in den verschiedenen Rangstufen dieses Sektors tätig sind, gewisse Meinungen, die aus Gründen der Vereinfachung oder der oberflächlich durchgeführten Analysen, begleitet von spärlichen Informationen, weit von der Wahrheit entfernt sind. Das Überleben alter Grundsätze und die unregelmässige Verbreitung moderner Theorien der Industrie-Technik mittels Veröffentlichungen in Zeitungen und Zeitschriften jeglicher Art, lassen glauben, dass der grösste Beitrag zum wirtschaftlichen Wachstum von der sogenannten «Stufenwirtschaft» geleistet wird, die ein erhöhtes Produktionsvolumen und eine Ausbreitung bis zum Riesentum aufweist. Mehr im Schatten steht die Anerkennung der technischen Kenntnisse als Faktor der Vergrösserung der Strukturen. Anerkannt wird hingegen, dass die Forschung und Entwicklung logischerweise finanzielle Hilfe in grossen Unternehmen findet, obwohl die Genialität vorwiegend in engeren Kreisen hervorquellt, wo die Anregungen und die Notwendigkeit mehr zutage treten. Eine andere Seite der Angelegenheit ist jene der Kapitalanhäufung, die sich zu Vermutungen und emotionalen Spekulationen eignet, die wenig oder nichts mit der Wirklichkeit der Situation zu tun haben.

Es freut mich, Bannock nochmals wegen einer seiner Bemerkungen, die mit meinen beruflichen Erfahrungen im Einklang steht, zitieren zu können. «Theoretisch» — schreibt er auf Seite 125 — «ist es einfach, die Natur der «Stufenwirtschaft» zu begreifen; schwieriger ist es hingegen zu verstehen, wie wichtig sie in der Praxis ist. Das Verhältnis zwischen «Stufenwirtschaft» einerseits und Dimension des Unternehmens und wirtschaftliches Wachstum andererseits, ist einer der verborgenen Winkel der Wirtschaft». Der Autor wendet sich an einigen Stellen besonders an die Automobil-Industrie. Diese Stelle möchte ich hier wiedergeben: «Gegenwärtig besitzen die modernsten und leistungsfähigsten Transferstrassen eine Jahreskapazität von etwas mehr als 400.000 fertigbearbeitete Motorblöcke. Dies ist die wirtschaftlichste Produktionsmethode, die man heutzutage kennt. Wenn ein Hersteller jährlich 800.000 Motorblöcke benötigt, so bleibt ihm nichts anderes übrig, als zwei Strassen dieses Typs zu installieren.

Werden hingegen jährlich nur 100.000 Motoren benötigt, so wird der Hersteller eine weniger umfangreiche und billigere Produktionslinie anlegen (damit ist nicht gesagt, dass sie verhältnismässig kleiner ist). So wie die höchste Produktionsziffer von einheitlichen Motoren jährlich ca. 400.000 beträgt (nach dem heutigen Stand der Kenntnisse auf diesem Sachgebiet, ist es unmöglich, grössere Mengen zu geringeren Einheitskosten herzustellen), existiert eine Produktionskala, die die höchste Leistungsfähigkeit — «das Optimum» sagen die Wirtschaftler — für alle weiteren Phasen des Automobil-Produktionsprozesses garantiert. Die optimale Skala für einige dieser Phasen liegt wenig höher, als die der Motoren, aber in den meisten Fällen liegt sie viel tiefer».

Ich überspringe den Rest der detaillierten Ausführungen, um zum Kern der Sache zu kommen: (Seite 129).

«Selbstverständlich ist es wichtig zu wissen, welchen Reineffekt jede «Stufenwirtschaft» hat und welche ist die optimale Dimension einer Automobil-Produktionsanlage, die durch ihre Kombination bedingt ist. Das ist weitaus schwieriger, als die einfache Individualisierung der in besonderen Prozessen realisierbaren «Stufenwirtschaften». Nur we-

nige Wirtschaftler haben versucht, das Problem zu lösen.

«Das Nichtvorhandensein von quantitativen Informationen über die "Stufenwirtschaft" ist geradezu unglaublich hinsichtlich der grossen Masse der qualitativen Betrachtungen und der enormen Wichtigkeit, die den "Stufenwirtschaften" zum Zwecke der Rechtfertigung der Industriekonzentration verliehen wird. Die "Stufenwirtschaften" sind herangezogen worden, um einige der grössten Reorganisationen der englischen Industriestruktur zu gerechtfertigen, und auf sie stützt sich die Industriepolitik der EWG, eine Politik, die selbstverständlich das Ziel der Förderung der Konzentrierung verfolgt. Und trotzdem würde man in den Veröffentlichungen der daran interessierten Behörden vergebens nach irgend einer quantitativen Analyse suchen, die sich auf konkrete Tatsachen stützt. Es wäre natürlich ein grober Fehler anzunehmen, dass das, was sich nicht erfassen lässt, auch nicht wichtig ist, aber das was ich hier behandeln will, sind keine metaphysische Angelegenheiten, sondern äusserst konkrete und leicht erfassbare Erscheinungen, wie das angelegte Kapital, die Produktion und die Einheitskosten».

«Trotzdem sind es nicht allein diese Faktoren, die die Produktionskosten determinieren. Andere Dinge, wie die Geschäfts- und Marketingkosten, die Forschungs- und Entwicklungskosten und die Preise des Rohmaterials, sind gewiss nicht von geringer Wichtigkeit».

Abschliessend sagt er: (Seite 130).

«Alle reifen Firmen, die im Automobilsektor tätig sind, haben seit längerer Zeit das Niveau der 400.000 Einheiten überschritten, und fast alle auch das der 1.000.000 Einheiten. Die GM produziert allein in den Vereinigten Staaten jährlich 4-5 Millionen Autos; in Europa haben die FIAT und das Volkswagenwerk im Jahre 1968 je 1.000.000 Einheiten überschritten. In Grossbritannien produziert jede der Firmen Ford, Vauxhall und BMC mehr als 400.000 Autos jährlich. Die VOLVO, die BMW und andere Firmen haben eine Jahresproduktion, die unter 200.000 Einheiten liegt, ohne deshalb besondere Schwierigkeiten im Weiterbestehen oder in der Ausdehnung oder bei der Erzielung von Gewinnen zu haben».

«Diesem ist schliesslich noch hinzuzufügen, dass die wichtigsten Produzenten sich auch nicht darum bemühen, die gesamte Produktion in einem einzigen Werk zu vereinigen, wie es logischerweise zu erwarten wäre, wenn die "Stufenwirtschaft" einen wirklich so entscheidenden Faktor darstellen würde». «Die GM besitzt in den Vereinigten Staaten 23 Werke, von denen nicht alle vollständig sind (es handelt sich zum grössten Teil nur um Montagewerke). In Grossbritannien, wo die Produktion geringer ist, finden wir mehrere doppelte Anlagen für besondere Produktionsprozesse vor. Die beiden wichtigsten Produzenten organisieren komplette Produktionsprozesse an zwei verschiedenen Orten».

«Die "Stufenwirtschaft" fällt nicht mehr so ins Gewicht, wenn erst einmal die 400.000 Einheiten pro Jahr überschritten sind».

Die Wiedergabe dieser Meinungen bedeutet nicht, dass ich ihnen «bedingungslos» zustimme; ich hätte hingegen viele Vorbehalte und Einwände zu formulieren. Ich halte sie jedoch für aufschlussreich, weil dadurch unsere Leser gewarnt werden, vorilige und oberflächliche Schlüsse zu ziehen, und zwar hinsichtlich der Dimension, die unterhalb der 200.000 jährlich produzierten Einheiten liegt.

Dies wird bei der Lancia zutreffen, sobald die Erweiterungen in Chivasso und der Bau des neuen Werkes in Verone-Salussola abgeschlossen sein werden.

In der unterhalb der 200.000 Einheiten liegenden Dimension kann die Lancia, vom heutigen Standpunkt aus gesehen, sich in produktiver und wirtschaftlicher Hinsicht zu den Automobilproduzenten reihen, die ihre eigenen Neuerungen mit Erfolg vorwärtsbringen.

Die Neuerungen, auf die ich mich beziehe, enthalten

in hervorgehobener Weise das *Image*, das sich die Lancia schafft und das, anfangs verblasst in seinen Umrissen, in den nächsten Jahren mit den Modellen, die nach dem BETA in Produktion gehen werden, deutliche Formen annehmen wird.

Die Fachpresse und die allgemeine Presse haben indessen die Originalität und die ausgezeichneten Merkmale des BETA in besonders hervorgehobener Weise kommentiert. Vielseitig und in spontaner Weise wurde das Verlangen zur Rückkehr zur Lancia-Tradition ausgedrückt. Bemerkungen über eine gewisse «Ähnlichkeit» mit diesem oder jenem Wagen der Konkurrenz sind nicht ausgeblieben. Die Suche nach der Ähnlichkeit ist eine banale Neigung, der manchmal auch in unbewusster Weise modern denkende Personen unterliegen. Man versucht, mit all dem einen Vergleich zu ziehen, was von einem anderen Wagen in Erinnerung geblieben ist. Es gibt Leute, die auf den ersten Blick sagen: «Er ähnelt diesem oder jenem». Nach längerer Betrachtung muss er dann zugeben, dass er niemanden ähnelt. In anderen Fällen erfolgt der Vergleich nicht so unmittelbar. Es gehört zur Haltung des Kenners, in einem gewissen Gegenstand die Ähnlichkeit mit einem gleichartigen Teil selber Beschaffenheit zu entdecken. «Die Frontpartie erinnert mich...», «Die Heckpartie ist abgeleitet von...».

Die äussere und innere Linienführung haben ihre Wichtigkeit, denn sie stellen die Erkennungsmerkmale dar, die dem Auge sofort auffallen. Die Stilisten müssen sich mit zur Neuheit gerichtetem Talent all dem widmen, was man sieht. Das ist nicht alles, und es ist nicht einmal das Wesentlichste. Das *Image*, das die Lancia sich verleihen will, erschöpft sich nicht an dieser Stufe der Schöpfung der Modelle, hängt aber noch mehr mit dem zusammen, was man nicht sieht und das man erst beim Fahren des Wagens kennenlernt, und zwar die Leistungen, die für die Kundschaft bestimmt sind, und die sie zu schätzen weiss, oder noch besser gesagt, ihren Wünschen entsprechen, die wir bereits beim Entstehen auszulegen und vor den anderen in die Praxis umzusetzen wissen. Der Unterschied ergibt sich aus der Idee und der Finesse der Verwirklichung. Die angenehme Überraschung besteht aus einem glücklich erfüllten Wunsch oder einem unerwarteten Angebot.

Die wichtigen, in den Jahren 1971 und 1972 vom Fulvia Coupé errungenen Siege, die ihren Höhepunkt durch die Erringung des ersten Platzes in der Montecarlo-Rallye und der internationalen Marken-Rallye-Meisterschaft erreichten, haben der Automobil-Welt unsere Vitalität beweisen wollen. Auf dem Sportsektor erscheint nun der STRATOS, der 1973 an der Seite des glorieichen Fulvia Coupé wetteifern wird, um dann die von ihm hinterlassene Erbschaft zu übernehmen.

Die BETA-Limousine wird den vornehmen und wendigen, geräuschlosen und komfortablen Luxuswagen für die alten und neuen Lancia-Freunde darstellen, die sehr bald lernen werden, ihn zu schätzen, und je mehr sie ihn schätzen werden, umso mehr werden sie ihn fahren. Das Vertrauen, das sie dem BETA entgegenbringen werden, wird die Prämie und der Ansporn des Hauses ein, um das künftige *Image* zu formen und um sich eine Zukunft der «differenzierten und unverkennbaren Persönlichkeit» zu verdienen, und zwar gemäss den Grundaufgaben des gegenwärtigen Managements der Lancia.

DAS IST DER BETA

Der neue, anlässlich der Turiner Automobilausstellung vorgestellte Wagen Lancia Beta hat beim internationalen Publikum einen grossen Anklang gefunden.

Er hat nicht nur die bei Neuerscheinungen übliche Neugier erweckt, sondern auch, und das möchten wir hervorheben, einen enormen Erfolg geerntet.

«Mit der Vorstellung des neuen Wagens» — erklärt der Präsident der Firma, Agostino Canonica —, «hat für die Lancia ein neuer Zeitabschnitt begonnen. Von diesem Wagen werden voraussichtlich 250-300 Einheiten täglich vom Band laufen. Sein Motor besitzt hochwertige Merkmale. Die Mechanik ist bis in das letzte Detail nach den modernsten Grundsätzen ausgelegt und die Feinheiten der Karosserie entsprechen der Tradition des Hauses...».

Das Publikum konnte sich durch die aufmerksame Betrachtung des Beta von all dem überzeugen. Einen ganz besonderen Anklang fand er bei den «Lancia-Freunden» — ein unübertroffenes Vermögen des Hauses —, die in der Verbundenheit mit dem Hause, die wir hochschätzen, uns einige Anregungen hinsichtlich der Verbesserung einiger Details gaben, die von uns noch vor Produktionsbeginn verwertet wurden. Das Publikum und die Presse, sein aufmerksamer Meinungsverbreiter, sind durch ihre Beurteilung für die Zukunft eines Produktes massgebend, und dies besonders im Falle des Automobils, das heute mehr denn je die Gefühle der Menschheit beeinflusst.

Die erste öffentliche Meinungsäusserung über den Beta ist also vollkommen positiv ausgefallen und steht im Einklang mit den gleichzeitig in der internationalen Presse erschienenen Kommentaren und Beurteilungen. Und dies alles nur auf Grund einer einfachen Betrachtung seiner Merkmale, seiner Linienführung, seiner Verarbeitung, seiner technischen und ästhetischen Details.

Die Testfahrten des Beta, anfangs nur den Vertretern der Presse reserviert, haben erst nach der Automobilausstellung begonnen.

Die entsprechenden Resultate sind Ende November in der Presse veröffentlicht worden. Die Beurteilung, oder auch Bewertung, der jeder neu vorgestellte Wagen unterzogen wird, hat sich nach den Tests in eine einstimmige Anerkennung der Qualität des Wagens verwandelt: allgemeines Fahrverhalten, Ausnutzung der Leistung, Strassenlage, Bremsen, Exaktheit der Lenkung, Handlichkeit, Geräuschlosigkeit, Komfort. Einstimmige Schlussfolgerung (wenn auch in verschiedenartiger Auslegung bei der Erfassung gewisser numerischer Kenngrössen): ein «Volltreffer», ein authentischer Lancia.

Von diesen Pressebeweisen haben wir dicke Ordner gefüllt und bringen anschliessend einige zufällig herausgegriffene Artikel wieder, die von der glücklichen Lancierung des Beta zeugen.

Wie bereits eingangs erwähnt, hat die Lancia gewisse Hinweise der Kundschaft und der Presse vor der Auslieferung des neuen Modells berücksichtigt. Ausser einigen wenigen Details in der Ausstattung, hat man die wichtige Entscheidung getroffen, nur drei Versionen auf den Markt zu bringen, und zwar Beta 1400, Beta 1600 und Beta 1800. Die beiden letzten Modelle sind mit allen Luxusausstattungen versehen, die ursprünglich durch «LX» gekennzeichnet waren. Hierzu gehören: Kühlergrill mit 7 verchromten Stäben; automatische, lastabhängige, vertikale Einstellung der Abblendscheinwerfer; Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeiten und Intermittenzbetrieb; mit weichem Material überzogenes Lenkrad; Sitzbezüge aus Samt; Moquette-Teppiche; Dachhimmel aus Kunststoff und gepolsterte Transversen; zwei Deckenleuchten; Kofferraum mit moquetteartiger Matte und Seitenverkleidung; eisengraue Felgen mit gepressten Radkappen und Emblem; Kopfstützen an den Vordersitzen.

Die Sonderausstattung bleibt unverändert: Metallfektack; Wärmeschutzglas; elektrische Fensterheber; Thermoheckscheibe mit unsichtbarem Widerstand (nur für die Versionen 1600 und 1800); handbetätigtes Schiebedach; Klimaanlage; Leder- ausstattung; Leichtmetallfelgen; Nebelscheinwerfer; Kopfstützen für die Vordersitze (für den 1400er).

CENTRO
STORICO
FIAT

Dimensioni e immagine della Lancia

La scelta dell'argomento per l'articolo di apertura del nuovo numero della nostra Rivista non è imbarazzante. Dalla fine del 1969 il «caso Lancia» suscita la curiosità di una larga cerchia di persone: tra il pubblico che segue con interesse e talvolta con apprensione le vicende delle imprese, tra gli appassionati alla marca, tra coloro che legano il nostro nome ad una tradizione rimasta prestigiosa anche all'estero; tra i produttori di automobili che debbono interpretare l'evoluzione del marketing per dedurne istruttive indicazioni, e tra i collaboratori stessi dell'azienda dai più vicini ai più staccati dai processi decisionali, i quali ovviamente aspirano a conoscere od intuire con approssimazione alla realtà i nostri prossimi destini. Perciò, è ora di far sapere, per sommi capi almeno, cosa abbiamo trovato, quali sono i nostri obiettivi di fondo, e perché «ci crediamo». Su due argomenti complementari — dimensione e immagine — soffermerò brevemente l'attenzione. Nel decorso triennio poco o nulla fu possibile comprendere all'esterno di ciò che si stava preparando in favore del rafforzamento delle strutture, nell'intento di perseguire un programma di sopravvivenza autonoma ed economicamente accettabile della vecchia Casa torinese. Anche all'interno è pienamente giustificabile che i sentimenti affettivi, lungamente frustrati da speranze disattese e da eventi negativi, abbiano determinato dei disorientamenti e delle perplessità che la nuova ventata attivistica non poteva dissipare. Peraltro, una constatazione che a nessuno poteva sfuggire era quella che un riassetto già difficile in condizioni generali di normalità diventava aleatorio al massimo grado in un clima di perturbazioni politiche economiche e sociali quale fu ed è quello degli anni settanta, dovunque e nel nostro paese in particolare.

Quale poteva essere la sorte di una Società che aveva perduto lo slancio creativo di nuovi modelli di vetture (dopo la scomparsa dell'eminente progettista Ing. Fessia, nessuno studio era stato più avviato), che non reagiva al crescere vorticoso dei debiti e delle perdite, se lo era domandato l'azionariato, non trovando, a quanto pare, altra risposta al di fuori di quella di «passare la mano» a chi volesse assumersi il peso non indifferente di un patrimonio assai lesionato e di oneri di gestione gravosissimi, da dovere sopportare per una durata malamente prevedibile, mentre il rischio di investimenti ingenti doveva essere affrontato senza indugi. Nessuno dei possibili acquirenti stranieri avanzò proposte rassicuranti, né lo Stato giudicò opportuno estendere i suoi impegni

nel settore, preoccupandosi per altro verso che il dissesto si abbattesse sui creditori ed ancor più sinistramente sulla occupazione di oltre 12.000 lavoratori. Il fatturato della Lancia, di 72 miliardi nel 1963, era caduto a 49 nel 1964, risalito a 56 nel 1965, a 65 nel 1966, a 74 nel 1967 e 68. Ma dal 1965 al 1968 i debiti verso fornitori erano quasi raddoppiati, e verso le banche erano saliti del 40%: le due voci ascendevano a cifre sempre più alte di quelle del fatturato nell'anno. A fine 1969 i debiti si avvicinarono a 130 miliardi, a fronte di circa 15 miliardi di crediti. In tali condizioni fu sollecitato l'intervento della FIAT.

Il nuovo azionista assunse a proprio carico la situazione tale e quale com'era, rendendo la Lancia solvibile appieno di tutti i suoi impegni. Verso il personale fu adottata una politica di graduale parificazione ai trattamenti FIAT. In altri tempi, non lontani, le regole ferree della amministrazione avrebbero causato sconquassi pur di ottenere l'immediato risanamento del bilancio; e la gestione avrebbe preso un corso di dure restrizioni per assicurare anche in fase di ristrutturazione l'equilibrio tra costi e ricavi.

Una via facile, se la politica FIAT fosse stata imperialistica, come certe gazzette le attribuiscono ad ogni piè sospinto, sarebbe stata quella della fagocitazione. Invece la FIAT restò nel suo ruolo di azionista di una società autonoma, la quale *deve tentare il proprio salvamento con i mezzi finanziari che le sono forniti e di cui risponde: deve tentare di farsi la propria strada e il proprio avvenire, con programmi indipendenti e obiettivi suoi propri*. Beninteso che, anziché procedere solitaria, isolata, la Lancia può avvalersi, là dove ne ravvisa il bisogno, del sostegno delle esperienze e delle strutture tecniche e di ogni altra natura della Capo-Gruppo; ma ciò senza imposizioni né asservimenti pregiudizievoli o alteratori delle caratteristiche che debbono esserle proprie, di una entità industriale a se stante, che valorizzi le sue tradizioni e ricerche delle risorse nella propria configurazione produttiva e nei propri segmenti di mercato *in direzioni differenziate da quelle della FIAT*.

Il compito è avvincente. Per attuarlo, non si potevano inventare delle ipotesi di difficoltà più gravi di quelle dei momenti che attraversiamo. Però la volontà del management che presiede è tesa verso quell'obiettivo, con la fervida partecipazione dei quadri direttivi, degli Anziani e di buona parte del personale, consapevoli della partita in giuoco.

Le mormorazioni e le critiche non mancano: grazie

ad esse ci impegnamo a perseverare con maggior tenacia.

Per limitarmi ad una citazione, voglio ricordare che il vivace giornalista inglese Graham Bannock, nel suo libro del 1972 «The Juggernauts» prontamente tradotto in italiano da Garzanti col titolo «I giganti dell'industria» ha scritto: «Sarebbe molto ottimistico pensare che i modelli della Lancia miglioreranno, ora che la società è entrata a far parte del gigantesco impero FIAT e che i suoi vecchi dirigenti se ne sono andati» (pag. 291).

Ebbene, i giudizi della clientela sulla nostra BETA saranno la più chiara testimonianza di quanto l'affermazione di Bannock sia maldestramente uscita da una penna che è usualmente prudente e maestra nell'analisi delle realtà industriali, con particolare riguardo a quelle del settore automobilistico. I modelli che seguiranno convinceranno sempre più gli osservatori attenti e persino quelli meno attenti della inconsistenza dei sospetti del genere di quello qui riportato.

L'insinuazione che «i vecchi dirigenti se ne sono andati» non è pertinente. Vari dirigenti, tra cui il direttore generale, sono usciti per raggiunti limiti di età; ma nessuno, dico nessuno, si è dimesso o è stato licenziato. Quanto al fatto che i rimpiazzi siano avvenuti con elementi di provenienza FIAT — altro commento tendenzioso sollevato da varie parti — ciò è vero in parte, ed è logico che fosse così. Elementi FIAT sono andati presso altre fabbriche automobilistiche. Non vedo perché proprio la Lancia avrebbe dovuto esimersi dall'assumerne. Essi, insieme con altri di diversa provenienza, disimpegnano le loro mansioni in perfetta armonia con i vecchi dirigenti Lancia, con puro «spirito Lancia» e col vantaggio di avere conservato cordiali relazioni negli ambienti FIAT, da poter usare convenientemente quando occorre.

Il tema della *dimensione* dell'industria automobilistica genera nella mente del pubblico e persino in quella degli appartenenti allo specifico settore a tutti i livelli di operosità, delle opinioni che, per eccesso di semplificazione o per superficialità di analisi accompagnata da scarse informazioni, sono abbastanza distanti dal vero. La sopravvivenza di vecchi assiomi e la profusione confusa di moderne teorie della tecnica industriale, cosparse con propositi divulgativi sui giornali e pubblicazioni periodiche e occasionali di ogni specie, fanno ritenere che il massimo contributo alla crescita economica debba attribuirsi alle *economie di scala* collegate con accresciuti volumi produttivi, quindi col dilatarsi delle dimensioni sino al gigantismo. Più in ombra si colloca l'apprezzamento delle conoscenze tecniche, quale fattore di ingrandimento delle strutture, salvo riconoscere che la R. & S. (ricerca e sviluppo) trova logicamente sostegno finanziario presso le grandi imprese, anche se la genialità sgorga il più delle volte negli ambienti più

raccolti, dove le stimolazioni e le urgenze sono più vive. Un'altra faccia della questione, quella delle accumulazioni di capitali, si presta a congetture ed a speculazioni emozionali, che poco o nulla hanno a che vedere con la concretezza delle situazioni.

Mi compiaccio di riprendere a citare Bannock per una sua osservazione che combacia con le mie esperienze professionali. «In teoria — egli scrive a pag. 125 — è facile capire la natura delle economie di scala; più difficile è capire quanto esse siano importanti nella pratica. Il rapporto tra economie di scala, da una parte, e dimensione dell'impresa e crescita economica dall'altra, costituisce uno degli angoli più oscuri dell'economia». L'autore, rivolgendosi specificamente all'industria automobilistica, offre dei brani che voglio riprodurre:

«Al momento in cui scrivo, le linee di trasferimento più moderne ed efficienti del mondo hanno una capacità di poco più di 400.000 blocchi motore finiti all'anno. È questo il metodo di produzione meno costoso che si conosca, e se un produttore ha bisogno di 800.000 blocchi motore all'anno non può fare altro che impiantare due linee di questo tipo. Se però il fabbisogno è di soli 100.000 motori all'anno, il produttore impianterà una linea di produzione meno complessa ad un costo minore (che però non è detto sia proporzionalmente minore). Come il più efficiente tasso di produzione di motori identici è di circa 400.000 all'anno (allo stadio attuale delle conoscenze in materia sarebbe impossibile produrre quantità più elevate ad un costo unitario più basso) esiste una scala di produzione che garantisce l'efficienza massima — «ottimale» dicono gli economisti — per tutte le altre fasi del processo di produzione di un'automobile. La scala ottimale per alcune di queste fasi è un poco più elevata di quella relativa ai motori, ma nella maggior parte dei casi è molto più bassa».

Trascuro il resto della particolareggiata illustrazione, per arrivare al punto nodale (pag. 129):

«Ovviamente ciò che importa è sapere qual è l'effetto netto di ciascuna delle economie di scala e qual è la dimensione ottimale di un impianto per la produzione di automobili determinata dalla loro combinazione. Ciò è molto più difficile della semplice individuazione delle economie di scala realizzabili in particolari processi, e solo pochissimi economisti hanno tentato di risolvere il problema.

«L'inesistenza di informazioni quantitative sulle economie di scala è addirittura sbalorditiva alla luce della gran massa di osservazioni qualitative e dell'enorme importanza assegnata alle economie di scala al fine di giustificare la concentrazione industriale. Le economie di scala sono state invocate per giustificare alcune delle più massicce riorganizzazioni della struttura industriale inglese, e su di esse poggia la politica industriale della Comunità Economica Europea, una politica il cui obiettivo è naturalmente

quello di promuovere la concentrazione. Eppure invano si cercherebbe nelle pubblicazioni delle autorità interessate una qualsiasi analisi quantitativa basata su concreti dati di fatto. Naturalmente sarebbe un errore grossolano presumere che ciò che non si presta a essere misurato non può neppure essere importante, ma quelle che qui intendo affrontare non sono questioni metafisiche, ma fenomeni ben concreti e facilmente misurabili come il capitale impiegato, la produzione e il costo unitario.

«Tuttavia non sono solo questi fattori a determinare i costi di produzione. Altre cose, come i costi di direzione e di marketing, la spesa R. & S. e i prezzi delle materie prime rivestono un'importanza non certo minore».

Più oltre, conclude (pag. 130):

«Tutte le società mature operanti nel campo automobilistico hanno superato da lungo tempo il livello delle 400.000 unità e quasi tutte anche quello di 1.000.000 di unità. La GM produce annualmente 4-5 milioni di automobili nei soli Stati Uniti, in Europa la FIAT e la Volkswagen hanno superato entrambe la quota di 1.000.000 nel 1968. In Gran Bretagna la Ford, la Vauxhall e la BLMC producono tutte più di 400.000 automobili all'anno, ma la VOLVO, la BMW e altre società producono meno di 200.000 unità all'anno, senza per questo avere particolari difficoltà a sopravvivere o ad espandersi o a realizzare dei profitti».

«A questo si deve infine aggiungere che i produttori più importanti non si preoccupano neppure di realizzare tutta la produzione in un unico stabilimento, come sarebbe logico aspettarsi qualora le economie di scala costituissero davvero un fattore così decisivo».

«La GM ha negli Stati Uniti 23 stabilimenti, non tutti completi (si tratta per la massima parte di stabilimenti di solo montaggio). In Gran Bretagna, dove la produzione è minore, vi sono parecchi esempi di doppi impianti per particolari processi. Ambedue i produttori più importanti stanno organizzando processi produttivi completi in due località diverse».

«Una volta superato il livello di 400.000 unità all'anno le economie di scala non sono più molto sensibili».

Nel riferire questi giudizi non intendo approvarli «toto corde»; avrei anzi molte riserve da formulare e qualche opposizione. Però li considero istruttivi per mettere in guardia i nostri lettori dal tirare le somme in modo affrettato o semplicistico a proposito della dimensione al disotto delle 200.000 unità annuali, che sarà quella della Lancia allorché avrà ultimati gli ampliamenti di Chivasso e l'insediamento nel biellese a Verrone-Salussola.

La Lancia, nella dimensione sotto le 200.000 unità annue, allo stato attuale dei possibili giudizi può operativamente ed economicamente collocarsi fra i produttori di automobili con un proprio messaggio da portare avanti con successo.

Il messaggio cui mi riferisco contiene, in grande evidenza, l'immagine che la Lancia sta creandosi e che, pallida inizialmente nei suoi contorni, si definirà nettamente nei prossimi anni con i modelli che entreranno in produzione dopo la BETA.

Intanto, la stampa specializzata e quella di generica informazione non hanno lesinato alla BETA dei commenti molto lusinghieri quanto a *originalità* e *personalità*. I richiami al ritorno alla tradizione Lancia sono stati numerosi e spontanei. Non sono mancati i riferimenti a qualche «assomiglianza» con questa o con quella vettura della concorrenza. La ricerca dell'assomiglianza è una inclinazione talvolta banale cui vanno soggette inavvertitamente anche le persone meno conformiste. Di qualunque cosa si è tentati a fare il paragone, secondo le impressioni registrate nella mente, con un'altra che ce la ricorda. Qualche volta a prima vista c'è chi dice «somiglia a questo o quello». Soffermandosi, deve poi riconoscere che non somiglia affatto. In altri casi il confronto è meno immediato. È un atteggiamento dell'intenditore quello di scoprire in un certo particolare la somiglianza con una cosa simile, della stessa natura. «Questo frontale mi ricorda...». «La parte posteriore è ispirata a...».

La linea esteriore e interna ha la sua importanza, perché presenta dei caratteri distintivi di immediata percezione visiva. A ciò che si vede gli esperti di stile devono dedicarsi con talento volto alla novità; ma non è tutto e non è nemmeno l'essenziale. La immagine che la Lancia vuole darsi non si esaurisce a questo stadio di creatività dei modelli: entra nel vivo di ciò che non si vede ma lo si constata usando la vettura, cioè le prestazioni che si rivolgono alla clientela capace di apprezzarle o meglio ancora alle aspirazioni che la Casa sa interpretare sul nascere e sa tradurre in atto prima di altri. La distinzione deriva dall'idea e dalla raffinatezza di realizzazione. Il gradimento è in funzione del felice appagamento di un desiderio o dell'offerta di un servizio inaspettato.

Le importanti vittorie sportive raggiunte nel 1971 e nel 1972 con la Fulvia coupé, culminate col primato al Rallye di Montecarlo e il Campionato internazionale dei Rallyes per Marche, hanno voluto significare la nostra vitalità di fronte al mondo automobilistico. Si affaccia alla ribalta sportiva la STRATOS, che gareggerà nel 1973 a fianco della gloriosa Fulvia coupé per poi raccogliere il retaggio.

La BETA berlina sarà la vettura di lusso, generosa e agile, silenziosa e confortevole, per i lancisti vecchi e nuovi, che impareranno assai presto ad amarla, e più la ameranno quanto più la useranno. La fiducia che essi accorderanno alla BETA sarà premio e incitamento alla Casa per costruirsi l'immagine del prossimo futuro e per guadagnarsi un avvenire di «personalità differenziata e inconfondibile», come è nei compiti fondamentali dell'attuale management della Lancia.

ECCO LA BETA!

L'accoglienza che il pubblico internazionale ha riservato al nuovo modello Lancia Beta, presentato nel novembre scorso al Salone di Torino, è stato senza riserve. Un successo, aggiungiamo, che è andato ben al di là delle semplici motivazioni di curiosità che per solito accompagnano l'apparizione di nuove automobili. Più che mai in questa occasione, che concretamente ha segnato per la Lancia un momento importante,

«aprendo una nuova era — ha sottolineato il presidente Agostino Canonica — per la Società con la prima vettura del rilancio, la cui produzione è prevista in 250-300 unità giornaliere; con un motore di pregiate caratteristiche; con una meccanica minuziosamente curata in ogni dettaglio, e una carrozzeria che per raffinatezza di esecuzione rispetta le tradizioni della marca...». Il pubblico se ne è reso conto esaminando con attenzione la Beta, e in particolare la clientela dei «lancisti» — patrimonio senza eguali della Casa — ha dimostrato un apprezzamento sincero e un



molto gradito spirito di collaborazione suggerendo l'aggiustamento di alcuni dettagli che, come vedremo, è stato accolto prima dell'entrata in produzione definitiva. Il pubblico — e la stampa che ne è l'attento interprete — costituisce con i suoi giudizi l'autentico arbitro della fortuna di un prodotto, tanto più nel caso dell'automobile, che è oggi l'oggetto emotivamente più vicino alla sensibilità della gente. Il primo impatto dell'opinione pubblica con la nuova Lancia è stato dunque del tutto positivo, in sintonia con commenti e giudizi apparsi sui giornali di tutto il mondo nella stessa

occasione. Tutto questo a vettura statica, cioè semplicemente all'esame delle sue caratteristiche, linea, finizioni, dettagli tecnici ed estetici. Le prove su strada della Beta, inizialmente riservate ai rappresentanti della stampa, si sono infatti iniziate a Salone chiuso, e riferite sui giornali alla fine di novembre. Bene, proprio da questa tradizionale consuetudine nella presentazione delle novità automobilistiche, l'immediato giudizio, che si potrebbe definire di stima, si è trasformato in un corale riconoscimento delle autentiche qualità della

vettura al vaglio della strada: comportamento generale, sfruttamento della potenza, tenuta di strada, freni, precisione di guida, maneggevolezza, silenziosità, comfort. Conclusioni unanimi (sia pure attraverso una bene accettata diversità di interpretazioni, specie nella quantificazione di certi parametri numerici): un modello molto «centrato», un'autentica Lancia.



Di queste testimonianze giornalistiche abbiamo raccolto spessi dossier: ne riportiamo alcune, prese a caso, a documentazione del felice lancio della Beta. Come si è accennato, la Lancia ha tenuto conto di certe indicazioni della clientela e della stampa prima di dare inizio alle consegne del nuovo modello. A parte pochi dettagli di finizione, la decisione più importante è stata di limitare a tre le versioni, e più precisamente: Beta 1400, Beta 1600 e Beta 1800, le ultime due comprendenti tutti gli allestimenti di lusso prima indicati con la sigla «LX». In particolare: griglia cromata a sette bacchette; proiettori anabbaglianti con regolazione automatica dell'altezza del fascio luminoso in funzione del carico; tergicristallo a due velocità più intermittenza; volante con rivestimento morbido; sedili in velluto; moquette rasata; rivestimento del padiglione plasticato e traverse imbottite; due plafoniere; vano portabagagli con tappeto tipo moquette e rivestimenti laterali; ruote color grigio ferro con coppe stampate e marchio riportato; poggiatesta sui sedili anteriori. Rimangono invariati gli accessori fornibili opzionalmente: verniciatura metallizzata; vetri atermici; alzacristalli elettrici; lunotto riscaldabile con resistenze invisibili (solo per le versioni 1600 e 1800); tetto apribile a comando manuale; condizionatore d'aria; selleria in pelle; ruote in lega leggera; proiettori fendinebbia; poggiatesta ai sedili anteriori (per la 1400).

UNA VETTURA
VERAMENTE SIGNORILE
CON BRILLANTI
PRESTAZIONI VELOCISTICHE

Due giorni sulle strade del Veneto con la nuova Lancia «Beta» 1800

Un motore molto generoso adattato alla trazione del «tutto avanti» della Casa torinese. Ripresa, accelerazione, stabilità e comfort sono le principali caratteristiche di questa berlina

**È fatto di semplicità
lo stile
della Lancia-Beta**
DUE MOTIVI PER UNA SCELTA

AL VOLANTE DELLA LANCIA «BETA»

Le caratteristiche di struttura e di comportamento sono di tipo attualissimo. I lancisti e gli altri. Un'auto meno «classista» e più funzionale anche perché è possibile una scelta di cilindrata: 1400 - 1600 - 1800 cc.

UNA LUNGA PROVA SU STRADA

**La «Beta»: una Lancia
rinnovata e prestigiosa**

La «Lancia Beta» provata su strada

RAPIDA, SICURA
E CONFORTEVOLE

BETA LA LINEA



...La linea, nuova per la Lancia, è e sarà oggetto di discussioni, il giudizio estetico dipendendo come sempre da criteri di gusto individuali; fuor di dubbio, comunque, che sia moderna e funzionale. Non si può invece pensare a discussioni per l'interno. Le finiture sono di tono superiore, molto elevato il grado di comfort offerto, ricca e razionalmente disposta la strumentazione...

(Il Messaggero)

...Noi constatiamo solo che per quel poco che l'abbiamo guidata (abbiamo fatto 1200 km) e per le considerazioni che abbiamo sentito, la vettura nel complesso è piaciuta, e, quel che più conta, sembra piaccia alle donne...

(Quattroruote)

...Allora possiamo dire che la Beta rivela tre virtù preminenti: si sta comodi, si domina la strada perché ci si vede bene, e dà senso di sicurezza. Altra prerogativa: è un'auto spaziosa...

(Il Giornale di Brescia)

...L'intento di sfruttare al massimo l'ampiezza dello spazio consentito dalla particolare disposizione del gruppo motopropulsore dal tipo delle sospensioni e una accurata ricerca aerodinamica hanno portato la Lancia a dare alla Beta una struttura estetica anticonvenzionale, e comunque al massimo personalizzata, al di là di ogni possibile somiglianza con altre vetture. All'interno la Beta è un vero e proprio salotto. E di quelli attrezzati con gusto e signorilità...

(Stadio)

...Se all'esterno la Beta può fare forse discutere i sostenitori della linea tradizionale Lancia — ai quali però si deve opporre che la nuova creazione è elegante nella sua sobrietà, ma soprattutto è filante, come si addice ad una moderna vettura —, all'interno la tradizione è mantenuta in pieno. Eleganza e funzionalità infatti vanno a braccetto...

(Napoli Notte)

...Se la linea della «Beta» può anche essere discussa nei limiti di un giudizio estetico strettamente personale, l'interno di questa comoda berlina a quattro porte e cinque abbondanti posti convince anche gli automobilisti più esigenti...

(Il Guerin Sportivo)

...La «Beta» è una Lancia purosangue. Più moderna e più evoluta nella sua linea esteriore (e questo è un bene perché occorre sempre guardare avanti e soprattutto alle esigenze moderne che richiedono più spazio e maggiore comodità all'interno, più capienza nel baule)...

(La Notte)

...Elemento fondamentale che caratterizza istantaneamente la vettura è il disegno frontale, che corrisponde peraltro alla forma più vantaggiosa agli effetti della buona penetrazione...

(Il Tempo)

...La carrozzeria è quella di una berlina quattro porte, dalla linea anticonvenzionale, che riecheggia motivi estetici portati in evidenza da Pininfarina, con le sue berline aerodinamiche...

(Roma)

...Anche la linea della carrozzeria è il frutto della collaborazione tra i Centri stile della Lancia e della Fiat che hanno creato una berlina moderna, aerodinamicamente valida di ottima abitabilità e ben rifinita come si addice ad una macchina di classe media-superiore...

(Il Piccolo)

...Poter affermare però che nella Lancia Beta l'automobilista si sente come in un soffice, elegante, accogliente salotto non è cosa di tutte le nuove auto...

(Sport Sud)

...La Beta insomma è come una donna di classe di cui solo pochi sono disposti a dire che è bella mentre i più dicono che è «interessante» restandone affascinati...

...Non troviamo una definizione più aderente al vero, per la Beta, che definirla come «il salotto buono della Lancia». Siamo infatti di fronte a una realizzazione di indubbio livello e di notevole buon gusto...

(Giornale di Sicilia)

...Un'altra incognita può essere rappresentata dalla linea, che ha riscosso giudizi assai disparati. A nostro parere essa, anche se non appariscente anzi forse proprio per questo, ha i presupposti per una validità estetica duratura...

(Corriere d'Informazione)

...Il profilo è armonico; il disegno del frontale nuovissimo e molto aggressivo; notevoli e ben disposte le superfici vetrate che consentono un'ottima visibilità. La coda è rialzata e segue la moda ormai diffusa...

(Il Secolo XIX)

...Non aggiungeremo un commento alla linea, che ognuno valuta secondo la propria testa. Ma ci interessa la funzionalità del corpo vettura Beta, la razionalità del suo design...

(Oggi)

...Vederla e apprezzarne subito la classe è stata la prima reazione, prima ancora di salire a bordo. Dal frontale curvo, con i fari doppi incassati e una griglia di disegno originale, si sviluppa il disegno cuneiforme della vettura, penetrante e armonioso, concluso con coerenza nella coda, che però non suscita la stessa ammirazione della parte anteriore, risultando forse un po' troppo alta...

(Il Messaggero Veneto)

...La Beta si distacca dallo styling tradizionale; appare evidente la ricerca di un buon coefficiente aerodinamico e dello sfruttamento dello spazio interno senza dover ricorrere a dimensioni esterne troppo abbondanti...

(La Nuova Sardegna)

...Spoglia di cromature inutili, la «Beta» ha una sua eleganza sobria nello sviluppo armonico delle sue linee che ne fanno una vettura che si distingue, secondo la tradizione Lancia...

(Il Sole 24 Ore)

...La linea è molto originale, adottando quelle soluzioni che in genere portano a definire una vettura «limousine»; ovverosia le tre luci laterali sulle fiancate. Il taglio diagonale sul frontale e la ridotta sezione, hanno senza dubbio una «ispirazione» aerodinamica...

(La Gazzetta dello Sport)

...La linea della Beta fa discutere. O piace molto o non piace affatto. Per noi, segnando un ritorno al «mezzo fuso» troncato a poppa, cioè alle radici dell'aerodinamica, è una linea (pur con tutti gli aggiornamenti che la moda e i più recenti studi hanno suggerito) di gusto e stile Lancia e dunque rispettosa di una tradizione sempre a mezza strada fra il conservatorismo ed il rivoluzionario...

(Tuttosport)

Una vettura di classe che segnerà
la ripresa della Società

Al volante della «Lancia Beta»

Silenziosità del motore e della carrozzeria, prontezza di accelerazione, tenuta di strada, freni, sono tra le doti più evidenti del nuovo modello. Sorprendente maneggevolezza. Velocità massima (con la versione 1800) superiore ai 178 km orari. Si può marciare in quinta anche in città. Il comfort e la signorilità dell'interno

LANCIA BETA LA CLASSE DI IERI E LA TECNICA DI DOMANI



...Ma quello che più impressiona nella «Beta» è il livello di finizione dell'interno, la completezza della dotazione, il gusto dell'arredamento. In questo la «Beta» si conferma Lancia al cento per cento...
(La Gazzetta dello Sport)

...Una vettura di classe, in definitiva, che offre molto specie nell'impiego su lunghe percorrenze...
(Il Messaggero)

...Soffici e rivestiti di morbido velluto i sedili; sul pavimento una delicata moquette; naturalmente le cinture di sicurezza in dotazione: il tutto realizzato con materiali di pregio. Qualcuno ha voluto parlare di cura artigianale, nel definire la precisione con cui si è pensato all'arredamento e in effetti è un'osservazione che calza...
(Il Messaggero Veneto)

...L'interno, poi, è un vero e proprio salotto, degno della migliore tradizione Lancia: le finizioni interne e la selleria sono di tono molto signorile e di materiale pregiato, comodi e razionali i sedili anteriori con gli schienali reclinabili con regolazione continua, altrettanto comodo il divanetto posteriore al centro del quale è sistemato un poggiatesta centrale rientrante, il pavimento è ricoperto da una morbida moquette, ottima la climatizzazione interna, ricca la strumentazione. Insomma, c'è tutto per il comfort del guidatore e dei passeggeri, un comfort reso più sensibile dal grande spazio a disposizione ottenuto anche per la posizione trasversale del motore...
(Antiauto)

Ottima prestazione ed elevato comfort i pregi essenziali della Lancia Beta

Motore generoso, cambio e freni piacevolissimi, tenuta di strada sicura in tutte le condizioni

PRIME IMPRESSIONI DI GUIDA DELLA NUOVA LANCIA

BETA IN STRADA: È TUTTA COMFORT

...Molto gradita (ci ha reso riposante il viaggio Roma-Molfetta-Roma di 800 km e senza soste) l'assenza di rumorosità; infatti, oltre una buona insonorizzazione dell'abitacolo per quanto riguarda il motore, quello che più si apprezza è il bassissimo rumore del vento, che fra l'altro dimostra che la vettura dovrebbe avere un buon coefficiente aerodinamico. La tenuta di strada è buona; apprezzato il ridotto coricamento e gradita la morbidezza della vettura...
(Quattroruote)

...L'interno della Beta è ancora un interno Lancia, elegantissimo, ben rifinito, con la solita dovizia di accessori. Sedili ampi e molto comodi, ben studiati, imbottiti in panno e velluto, strumenti raccolti in un quadro di linea moderna, ricoperto da un unico pannello curvo, trasparente, antiriflessi. La dotazione di strumenti è esauriente e include anche la spia di controllo di usura delle pastiglie dei freni. Molti piccoli vani porta oggetti e portacarte, una efficiente climatizzazione: ben regolabile la quantità e la temperatura dell'aria che entra nell'abitacolo...
(Gran Prix)

...Il comfort. Seduti, anzi quasi sdraiati, sul divano posteriore ci siamo fatti scorrazzare sull'autostrada e su strade in salita tutte curve strette leggendo tranquillamente il giornale o guardando il paesaggio attraverso le ampie vetrate. La visibilità è ampia, grazie alla notevole superficie vetrata; anche in curva e con cambi ripetuti di velocità, non si verificano movimenti di beccheggio e di rollio. Ne deriva che un viaggio anche lungo può essere affrontato e compiuto comodamente sia per il guidatore, sia per i passeggeri...
(Il Sole 24 Ore)

...Diciamo subito che al primo contatto si ha subito la possibilità di valutare la comodità dell'abitacolo, con i sedili accoglienti e il notevole spazio a disposizione sia per gli occupanti i sedili anteriori, sia per quelli alloggiati sul divano posteriore...
(Paese Sera)

...La silenziosità interna della vettura, tra le maggiori prerogative della Beta, è dovuta anche ad una paratia di separazione fra abitacolo e vano motore, ricoperta di materiale termico ed afonico...
(Il Tempo)

L'ULTIMA NATA «LANCIA»

Prova con la nuova «Beta»

Una vettura completa, ottima in specie per lunghe percorrenze.

Al volante della prima auto del nuovo corso della Lancia

La Beta: guida scattante per viaggi veloci e comodi

Abbiamo provato l'ultima creazione della Lancia

LA BETA: «CHIC» E BRILLANTE

Una vettura di classe con ripresa eccellente ed alta velocità di crociera (170 km/h). Tre versioni con motori da 1400 a 1800 cmc e ampia scelta di «optionals».

Prima presa di contatto con la vettura Lancia del «nuovo corso»

COME VA LA BETA, SPORTIVA DI CLASSE

...L'interno di questa comoda berlina a quattro porte e cinque abbondanti posti convince anche gli automobilisti più esigenti. La classe della Lancia, fatta di buon gusto, di misurata eleganza, di raffinata ricerca di comfort si apprezza in tutti i particolari, anche quelli apparentemente più insignificanti che testimoniano però un amore sempre più raro per l'automobile...

(La Nazione)

...Un'ultima parola per quanto riguarda le finiture interne: offrono, per chi vi prende posto per la prima volta, l'aspetto di un salottino in cui ci si immagina subito di trovarsi a proprio agio. Velluto per i sedili, sobrietà del cruscotto, tinte smorzate, morbida moquette sul pavimento, porte che si chiudono senza rumore e con il minimo sforzo, ed infine la regolazione al millimetro della posizione di guida grazie al dispositivo che permette d'orientare la inclinazione dello sterzo...

(Il Telegrafo)

...Ampie aperture d'accesso e facilità di buona sistemazione nei posti sia anteriori sia posteriori. Il guidatore può trovare la posizione più confortevole agendo sulla spalliera ribaltabile arretrando o avanzando il sedile ed alzando o abbassando lo sterzo: è possibile, anche per persona alta, la guida distesa senza disturbare il passeggero sul sedile retrostante. Molto buone le imbottiture, ed accoglienti le forme dei sedili. Ottima insonorizzazione anche a velocità sostenuta. Il sistema di ventilazione e di riscaldamento è efficace e molto ben ripartito (anche ai sedili posteriori) nell'abitacolo. I sistemi sospensivo ed ammortizzante isolano bene dalle vibrazioni prodotte dalla strada...

(L'Automobile)

...La prima impressione è stata quella di una vettura di altissimo comfort e di straordinaria eleganza: accuratissime le finizioni; inappuntabile la moquette; assai accoglienti i sedili che aggiungono alla comodità il pregio di una raffinata estetica grazie alla copertura in velluto...

(L'Avenir)

...La strumentazione di bordo è completissima; molte le spie tra le quali quella della insufficienza liquido freni, dello spessore minimo delle guarnizioni dei freni anteriori e quello del freno inserito. I sedili sono ben imbottiti con poggiatesta e reclinabili con regolazione continua, il divano posteriore a tre posti, l'antifurto bloccasterzo, lunotto riscaldabile ecc. ecc. Tutto l'abitacolo è molto confortevole e lussuoso...

(Il Piccolo)

...Tuttavia, la felicità costruttiva di questa vettura la si avverte in numerose altre occasioni: è infatti benissimo in grado di sopportare il fuori giri; nei sorpassi va via sicura; è, oltretutto, divertente da condurre e sulle lunghe distanze possiede un comfort che evita la fatica; naturalmente anche la silenziosità è una delle doti di quest'ultima nata della Lancia, una vettura per piloti esigenti che vogliono anche essere perfetti padroni di casa, mettendo a disposizione dei viaggiatori un confortevolissimo salottino mobile...

(Il Messaggero Veneto)

...Solo il fruscio del vento che lambisce la vettura. La «Beta» non è una macchina sportiva, è una comoda berlina adatta per i lunghi viaggi e le prestazioni ed il comfort che assicura a cinque persone sono assolutamente eccezionali...

(Il Guerin Sportivo)

...L'eleganza dell'abitacolo è di una semplicità che corrisponde alla raffinatezza. Il cruscotto è completo di ogni genere di strumenti e superbo nel suo complesso. La moquette sul pavimento è calda e morbida. Le poltrone sono soffici e comode. Il salotto di casa propria difficilmente può essere più accogliente...

(L'Unione Sarda)

...Comfort di marcia: eccellente, grazie alle quattro ruote indipendenti che mantengono in giusto assetto la vettura anche su terreno molto accidentato, eleganti e comodissimi i sedili ed il divanetto che assolvono e neutralizzano con immediatezza i movimenti di beccheggio; agevole la ricerca della migliore inclinazione degli schienali...

(Tuttosport)

LA NUOVA LANCIA
ALL'ESAME DELLA STRADA

UNA STRAORDINARIA BETA

BETA UNA LANCIA PUROSANGUE

ELEGANZA, VELOCITÀ,
SILENZIOSITÀ

La Beta è degna di chiamarsi Lancia

ABBIAMO PROVATO L'ULTIMA
CREAZIONE DELLA «LANCIA»

AL VOLANTE DELLA BETA

Ottime prestazioni soprattutto
per quanto riguarda l'accelerazione.
Grande stabilità
e notevolissima maneggevolezza.
All'interno, eleganza e funzionalità,
come è nelle tradizioni
di questa Casa automobilistica



...Sulla Beta 1800 eroga 110 CV DIN a 6000 giri-minuto e dà l'impressione, a chi guida, di disporre di un propulsore di cilindrata maggiore, sia per brillantezza di ripresa, sia per elasticità. A 50-60 chilometri l'ora, in quinta, non solo la marcia è regolare, ma la vettura riprende con facilità: la coppia massima (14,7 kgm a 3000 giri) mantiene infatti il 90 per cento del suo valore su una estesa gamma di regimi (da 2000 a 6000 giri)...

(L'Europeo)

...Sollecitato energicamente, risponde in maniera egregia e si distingue per la sua brillante ripresa. Soprattutto quando entra in azione il secondo carburatore si ha davvero l'impressione che la vettura compia un gran balzo in avanti...

(Il Secolo XIX)

...L'alimentazione attraverso un unico carburatore invertito doppio corpo, l'accurato studio dei cinematismi e delle fasature oltre che una attenta equilibratura delle parti in movimento ha permesso di ottenere un propulsore particolarmente dolce ed elastico che, se debitamente «frustato», sa dimostrare la classe e la grinta di un autentico sportivo...

...Il motore insomma, che lavora rotondo e silenzioso con buone doti di coppia anche ai regimi più bassi, sale di giri con particolare facilità e palesa una generosità davvero insospettabile che arriva al punto di prendere tutti i giri (e sfiorare anche il fuorigiri) perfino in quinta, abbondantemente al di sopra dei 175 km/h promessi dal costruttore...

(Giornale di Sicilia)

...La «Beta» 1800 ha un motore che pur derivando negli elementi di base da quello della Fiat «132» presenta una sua fisionomia molto spiccata e si comporta in modo decisamente brillante, anche nelle riprese più impegnative (la vettura scatta in avanti quando entra in azione il secondo corpo del carburatore). La velocità massima, che non è certo bassa, si raggiunge rapidamente. Per di più il motore «Beta» è di una piacevolissima silenziosità...

(Corriere d'Informazione)

...La prima impressione positiva viene dalla silenziosità del motore che i tecnici della Lancia hanno ulteriormente migliorato riducendo al minimo la rumorosità meccanica e isolandolo dall'abitacolo. Il grado di insonorizzazione è così perfetto che per controllare che il motore sia acceso bisogna osservare la lancetta del contagiri per evitare di avviarlo di nuovo...

(Il Guerin Sportivo)

...Pur conoscendo bene le qualità del quattro cilindri bialbero di origine Fiat, è nostra impressione che questo vigoroso motore veda esaltate sulla Beta le sue doti di elasticità e silenziosità sia dalla posizione trasversale (quindi parecchio avanzata) sia per l'accoppiamento alla trazione anteriore. È chiaro, tuttavia, che la conferma più concreta della singolare riuscita di questo propulsore viene quando se ne può sfruttare in pieno la potenza e la coppia. Diciamo ad esempio che la quinta velocità — moltiplicata — non è soltanto una marcia di riposo, da autostrada: con la Beta basta un modestissimo lancio per poter passare in quinta, e restarci, anche su una qualsiasi via cittadina dove il traffico sia appena scorrevole. E questa è un'ulteriore conferma della «plasticità» del motore...

(La Stampa)

...Il motore — è vero — è un derivato del Fiat 132 ma bisogna aggiungere che è più raffinato in molti particolari si da renderlo ancor più perfetto con tutte le caratteristiche di un propulsore di classe superiore...

(Il Piccolo)

Impressioni di guida della BETA

CLASSE E STILE DELLA LANCIA

UNA VETTURA GIOIELLO

In città al volante
della «Lancia-Beta»

Anche la «BETA»
ha conservato
l'impronta Lancia

...Pur conoscendo bene le qualità del quattro cilindri bialbero di origine Fiat, un'altra sorpresa viene dall'elasticità e silenziosità della Beta. Ci sembra che, sia per la sua posizione trasversale (quindi parecchio avanzata), sia per l'accoppiamento alla trazione anteriore, questo generoso motore veda esaltate le sue doti. La vettura ha il cambio a cinque marce con quinta moltiplicata: i sacri testi ci hanno insegnato che, quando esiste, la quinta è una marcia da autostrada, una marcia di riposo. Bene, con la Beta basta un modestissimo lancio per poter passare in quinta, anche su una qualsiasi strada cittadina dove il traffico sia un po' scorrevole...

(Auto 70)

...Questo vigoroso motore vede esaltate sulla Beta le sue doti di elasticità e silenziosità sia dalla posizione trasversale (quindi parecchio avanzata) sia per l'accoppiamento alla trazione anteriore. È chiaro, tuttavia, che la conferma più concreta della singolare riuscita di questo propulsore viene quando se ne può sfruttare in pieno la potenza e la coppia...

(Il Telegrafo)

...Così ricco di controsensi piacevoli (elastico ai bassi regimi e forte in alto), così nerboruto eppure silenzioso, il motore mi sembra il «pezzo forte» della Beta, anche se ciò sconcerterà i vecchi lancisti affezionati ai motori-orologio di buona memoria. Ma anche il cambio collabora ottimamente. Nessuna di quelle impuntature, durezza tipiche dei cambi disposti trasversalmente: il maneggio è rapido, facile e dolce. Eppure robusto...

(Oggi)

...Ovviamente il motore è stato adattato a nuovi criteri tecnici e quello che soprattutto si nota è l'alto grado di silenziosità nel funzionamento che la Lancia è riuscita ad ottenere, caratteristica che si accoppia ad una razionale utilizzazione della potenza soprattutto ai bassi regimi. La «Beta» può marciare, sia in 4ª che in 5ª, a bassa velocità nel traffico urbano e riprendere rapidamente senza alcun problema...

(Momento Sera)

Lancia Beta viaggiatrice di lungo corso

AL VOLANTE
DELLA LANCIA BETA

COME SI GUIDA UN'IDEA

Provata la Lancia «Beta»

Confortevole l'abitacolo dove trovano posto cinque persone. Vibrazioni minime con ottimo assorbimento delle asperità del terreno. Cambio a cinque velocità

...Ho molto apprezzato la ripresa, che mi ha consentito facili e sicuri sorpassi, sia su autostrada che su strade statali e provinciali. Ho apprezzato anche la completa assenza di vibrazioni al volante, su terreno sterrato e sconnesso...

(Roma)

...Del motore stupiscono la silenziosità a qualsiasi regime, lo scatto alle accelerazioni e l'elasticità nella ripresa in tutte le marce. Si ha la sensazione che ci sia una potenza nascosta sempre pronta a intervenire al momento opportuno. Non una minima vibrazione nel fuorigiri: è appunto nel fuorigiri che si può meglio valutare l'efficienza di un motore...

(Il Popolo)

...Quello che colpisce, a questo proposito, è innanzitutto il motore. Il quattro cilindri bialbero — da quanto abbiamo potuto constatare — conserva praticamente ben poco dell'origine Fiat. La sua derivazione da quello montato sulla 132, infatti, si riscontra praticamente più sulle note informative che sul corpo della macchina...

(Il Messaggero Veneto)

...La «Beta» ha un motore elastico e brioso che permette di utilizzare la quinta anche a velocità ridotta senza avvertire vibrazioni e sussulti. Dotato di una notevole accelerazione, permette di percorrere il chilometro con partenza da fermo in trentuno secondi e otto decimi e di raggiungere i cento orari in dieci secondi e mezzo...

(La Nazione)

...Rispetto alle ultime Lancia, alle Fulvia ed anche alle Flavia, abbiamo notato una maggiore elasticità alle marce basse che si traduce in un comportamento più vivace in salita ed in scatti più rabbiosi per i sorpassi (e l'accelerata in quei casi è sinonimo di sicurezza). La guida, insomma, è più allegra, e quindi più divertente...

(L'Unione Sarda)

BETA IL COMPORTAMENTO SU STRADA



...Quale «personalità» la Beta ha rivelato durante la prima presa di contatto? A nostro avviso le sue doti migliori sono la comodità e la silenziosità: se ad esse aggiungiamo il grado elevato delle finiture, la spaziosità dell'abitacolo, l'eleganza di molte soluzioni estetiche (plancia, sedili, ecc.), l'efficienza dell'impianto di climatizzazione (che serve anche i posti posteriori) è facile prevedere che la Beta diverrà l'auto di tutti coloro che desiderano viaggiare in uno «scompartimento riservato» della categoria lusso...

(Corriere della Sera)

...Dopo quanto abbiamo detto, è ovvio aggiungere che la Beta è un'autostradista agguerritissima. Va dritta come uno sparo; frena duro e forte all'occorrenza, anche dalla massima velocità, senza problemi di traiettoria (nessun bloccaggio posteriore); ci stai come in poltrona nel tuo salotto, con poco rumore fino ai 150 all'ora, un po' di più a velocità più alte ma sempre in limiti da vettura di classe; e il duetto quarta-quinta canta riprese facili e svelte dopo ogni nodo di traffico...

(Oggi)

...La tenuta di strada è impeccabile: la vettura rimane aderente alla strada sia con fondo asciutto che con fondo viscido. E quando l'ho provata periodi di sole si alternavano a brevi pioggerelle. L'efficacia della trazione sulle ruote anteriori si aveva abbordando curve in salita...

(Il Popolo)

...Ma i tempi hanno in fondo un significato relativo. Quello che conta è la media sui lunghi percorsi, il grado di impegno del guidatore per marciare velocemente senza correre rischi. Ed è proprio su questo punto che la Lancia Beta rivela il suo temperamento, la sua classe: più che le indicazioni del tachimetro e del contagiri, sono la facilità di sorpasso, la tranquillità nell'affrontare le curve, l'assenza totale di stanchezza fisica e di tensione psichica dopo ore di marcia a velocità sostenuta, è il rassicurante senso di padronanza che in qualsiasi condizione la vettura infonde...

(La Stampa)

...L'idea Lancia esiste, non è uno slogan, e a mio parere trova espressione e significato in un rapporto ottimale fra prestazioni e affaticamento per cui a parità di chilometri percorsi e di media oraria, alla fine di un viaggio ci si trova più riposati. È il risultato di una scelta che punta soprattutto sul comfort vero, autentico, che è fatto non di sedili bene imbottiti o di una sospensione troppo morbida ma di silenziosità motore (assenza di fruscii e di vibrazioni), di visibilità, di sicurezza di guida e soprattutto di sensazione di equilibrio fra tutte le prestazioni della vettura. Sotto questo aspetto la Beta corrisponde perfettamente alla idea Lancia, anzi direi che rappresenta un passo avanti avendo aggiunto a una felicissima formula un pizzico di vivacità e di brio...

(L'Europeo)

...Per le prestazioni ed il comportamento su strada della «Beta», sarebbe molto interessante poter proporre un «quiz». E cioè far provare la vettura senza indicare la cilindrata e la potenza. Siamo convinti che si sarebbe tutti d'accordo su una cubatura molto superiore e su un maggior numero di cavalli a disposizione. Questa è infatti la sensazione che abbiamo ricavato dalla nostra prima esperienza con la nuova Lancia 1800...

(La Gazzetta dello Sport)

...Vettura estremamente onesta nell'assetto e nelle reazioni, la Beta non si presenta di certo con spiccate caratteristiche sportive. La sua destinazione è lo spostamento su notevoli distanze in grande relax, la sua vocazione è il silenzio e il comfort, eppure, imprevedibilmente, la vettura, ad onta della mole (è lunga 4,29 m e larga 1,69) e del peso (quasi 11 quintali), permette una guida scattante e divertente, che pur senza affaticare minimamente consente di ottenere medie di assoluto rispetto. La tenuta di strada è eccellente anche su fondi sconnessi...

(Giornale di Sicilia)

...Ottima la manovra di parcheggio della Beta, che è di facile manovrabilità anche nell'intenso traffico cittadino e nelle stradine strette, grazie alla leggerezza del volante, e così per l'auto-ritorno...

(Roma)

...Per quanto si riferisce alla «souplesse» di marcia essa è pari alle più famose tradizioni Lancia: su strade sconnesse assorbe alla perfezione le asperità del fondo mantenendo nello stesso tempo una bella stabilità, senza beccheggiamenti né ondeggamenti di sorta. Freni, frizione, posizione delle pedalieri e di guida (il volante ha l'inclinazione regolabile) sono esenti da qualsiasi rilievo...

(Momento Sera)

...La macchina s'inerpica con agilità e con grinta. Anche nelle curve strette e in «terza», il motore riprende con prontezza e aumenta di giri senza sforzo; meglio la «seconda» che rugge sotto lo sforzo della trazione anteriore. Il retrotreno segue docile, la carrozzeria non si imbarca e l'ancoramento al terreno è ottimo grazie alle quattro ruote indipendenti e alla barra stabilizzatrice...

(Il Piccolo)

...In autostrada la Beta è molto veloce; raggiunge con disinvoltura la velocità dichiarata, e la supera. La versione 1800 da noi provata attingeva i 180 chilometri, con una facile velocità di crociera di 165-170 chilometri reali...

(Gran Prix)

...Su queste basi, il comportamento su strada della vettura non può dare delusioni, sia che si affronti un rettilineo o delle curve. Quando si percorrono queste ultime la Beta si corica leggerissimamente verso l'esterno ed è evidentemente il risultato dell'applicazione delle sospensioni a quattro ruote indipendenti...

(Il Messaggero Veneto)

...Pur non leggerissima, la vettura va via liscia sia in accelerazione, sia in ripresa con l'uso del cambio. In marcia, la vettura si porta bene, avendo una buona tenuta di strada. La velocità massima non l'abbiamo potuta verificare a causa del fondo stradale viscido per la pioggia; comunque non abbiamo avuto difficoltà a superare i 170 km/orari di tachimetro, avendo ancora a disposizione un po' di acceleratore. La frenata è buona e progressiva, anche se inizialmente il servocomando appare molto sensibile...

(Paese Sera)

LANCIA «BETA» BERLINA IDEALE

UN PRIMO TEST
CON L'ULTIMA NATA LANCIA
BETA, LA MORBIDA

1000 KM AL VOLANTE DELLA BETA:
CON QUESTA NUOVA LANCIA
E TANTI CAVALLI SI VA...

ALLA CARICA IN POLTRONA

Nelle prove su strada
la nuova Lancia Beta 1800
dimostra di saper sfondare, all'occorrenza,
un'accelerazione prepotente,
pur essendo soprattutto concepita
per la comodità nei lunghi viaggi.

Al volante della «Beta» una Lancia al cento per cento

...Le caratteristiche della «Beta» hanno modo di manifestarsi ancor più efficacemente. Uno slogan dice: «La Beta è fatta per quel tanto di Sandro Munari che c'è in tutti noi». E questo è uno slogan validissimo soprattutto sui percorsi misti, accelerazione, freno, ripresa. Sui lunghi rettilinei dell'autostrada viaggi, come dicevano i vecchi cronisti sportivi, con la pipa in bocca. Le sospensioni a ruote indipendenti ti assicurano il massimo comfort. Si può viaggiare in cinque, tutti comodi. La trazione anteriore permette di affrontare qualsiasi tipo di curva con velocità costante all'inizio e con aumento di velocità alla fine. Arrivi a 175 chilometri all'ora e non hai la sensazione di questa velocità, grazie alla linea di sicura penetrazione aerodinamica. Metti la quinta e vai d'un soffio da Milano a Bologna...

(La Notte)

...La trazione anteriore assicura un'ottima tenuta di strada a sua volta agevolata dai pneumatici di larga sezione a carcassa radiale: in curva, l'effetto sterzante è nullo. Buona l'accelerazione (il chilometro con partenza da fermo si percorre in 32") e la ripresa; buona la marcia anche alle basse velocità, nel traffico cittadino, senza complicazioni provocate da eventuali ingolfamenti o surriscaldamenti del motore. La Beta offre la massima soddisfazione anche sui tratti autostradali. Oltre al comfort generale e alla silenziosità nell'abitacolo, la vettura si «lancia» volentieri mantenendo una buona velocità di crociera...

(Antiauto)

...«Tiene la strada come un paracarro, va via come un razzo, il cambio entra contento e la frenata è sicura, rapida e dolce. Insomma, è una bella macchinetta»...

(Il Sole 24 Ore)

...Un'altra notazione positiva riguarda la tenuta di strada della vettura. Il tipo di sospensione a quattro ruote indipendenti (a montanti telescopici che incorporano gli ammortizzatori telescopici idraulici e supportano gli elementi elastici: molloni elicoidali e paracolpi di fine corsa) è pregio indiscutibile, che contribuisce a qualificare la classe della nuova Lancia. In concreto, un'assoluta stabilità sia in linea retta che nelle curve, e percorrendo queste ultime, un coricamento verso l'esterno limitatissimo. Se facciamo la sommatoria: ripresa più precisione di guida più maneggevolezza più stabilità più frenata, troviamo per la Beta un valore nettamente superiore alla media; soprattutto ne ricaviamo un senso di sicurezza non valutabile numericamente, ma certo di indice molto elevato, molto rassicurante...

(Auto 70)

...È una vettura ideale, che invita ai lunghi viaggi perfetta per quanto riguarda l'ospitalità dei passeggeri e del loro bagaglio. Nel tratto autostradale fra Bologna ed Imola ne abbiamo apprezzato l'insensibilità al vento laterale, l'ottima visibilità e la leggerezza dei comandi...

(Autosprint)

...Il comportamento della vettura è tipico di tutte le «trazione anteriore» quindi con una certa tendenza al sottosterzo che si può facilmente correggere col volante o più semplicemente rilasciando per un attimo l'acceleratore in modo che la macchina possa ritrovare naturalmente la traiettoria giusta. I freni, servoassistiti sono fin troppo efficienti tanto che basta una leggera pressione sul pedale per inchiodare la vettura.

Una berlina quindi adatta per i grandi viaggi ma perfettamente affidabile nel traffico cittadino con molte cose in più, eleganza, silenziosità, sicurezza, rispetto alle altre vetture di pari cilindrata...

(La Nazione)

...Per quanto concerne manovre del cambio, tenuta di strada, frenatura, la risposta è stata sempre precisa e sicura, anche nelle sollecitazioni al limite e oltre...

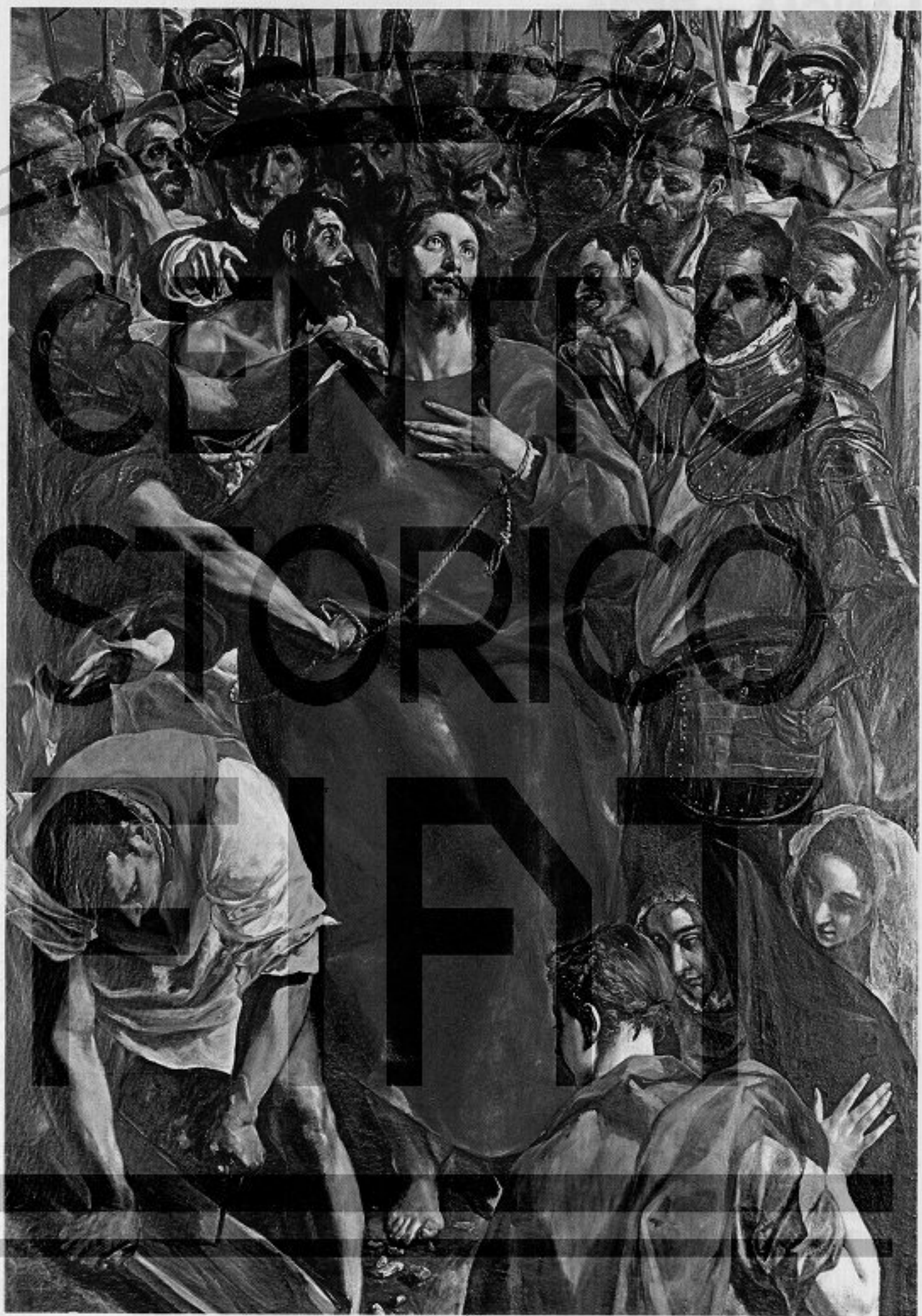
(Il Messaggero)

...La Lancia «Beta» reagisce molto bene in curva ai fenomeni dovuti all'azione della forza centrifuga: il sistema sospensivo a ruote indipendenti, ben assistito dalle barre trasversali stabilizzatrici e gli pneumatici ad ampio battistrada della serie 70, che consentono anche minori possibilità di deriva, assicurano un'ottima aderenza gomma-strada e contengono bene il verificarsi del sotto-sovrasterzo anche se tendenzialmente la vettura è sottosterzante. In rettilineo, sotto l'azione di un forte vento laterale la tendenza è invece leggermente sovrasterzante. Molto contenuti i movimenti di rollio e beccheggio. In sostanza, notevole stabilità anche a velocità sostenute...

(L'Automobile)

...Il propulsore rivela subito la sua generosità: la ripresa è davvero bruciante — una delle doti migliori della Beta — e la velocità massima si raggiunge in rapidissima progressione. Il livello di comfort è addirittura sbalorditivo, e supera persino quello di auto più costose e potenti. Molto si è lavorato (e con ottimi risultati) all'insonorizzazione; molto si è lavorato anche attorno alle sospensioni che risultano morbidissime, assorbendo con estrema dolcezza qualsiasi asperità del terreno. Pronta e sicura è la frenata, e rassicurante la stabilità anche nell'impiego al limite delle prestazioni. In curva stretta e ad alta velocità si «sente» la trazione anteriore; ma la sensazione rimane di sicurezza, e dà alla guida un gradevole tocco sportivo...

(L'Avvenire)



Spoliazione
(Toledo. Sagrestia della «Espolio» Cattedrale)

Un viaggio alla casa del grande pittore è un'avventura che soltanto l'uso dell'automobile consente di apprezzare nella sua interezza. Ci si introduce nei luoghi per gradi e se ne comprende appieno lo spirito. Nasce così una nuova forma di umanesimo che quasi potremmo definire «Umanesimo automobilistico». Le straordinarie e misteriose avventure del grande pittore nato a Creta, ma che volle essere cittadino della nobile Toledo.

Le case del marchese di Villena, tra l'antico quartiere ebraico e le vecchie mura di Toledo, sono quelle dove El Greco trascorse la maggior parte della sua vita, lavorò e produsse alcuni tra i massimi capolavori della pittura di tutti i tempi. Una mèta lontana, ma piena di attrattive per chi intende praticare quella che può essere definita una nuova forma di «umanesimo», un «umanesimo» automobilistico che soltanto l'uso del-

l'auto consente, permettendo di entrare con sufficiente rapidità, ma non con la quasi istantaneità del viaggio per aereo, in un ambiente, introducendosi per gradi, penetrando lo spirito dei luoghi in modo da assimilarlo e comprenderlo.

Non si può avvicinare l'arte di El Greco senza prima comprendere quello che Maurice Barrès, in un'opera famosa sul pittore, ha definito il «segreto di Toledo». Un segreto che è rimasto intatto nei secoli e che ha fatto di questa antica capitale dei Visigoti e dei re di Castiglia, poi sede di un emiro all'epoca dei Mori e dopo roccaforte del cattolicesimo in Spagna, uno dei centri in cui, più che altrove in Europa, si addensano le memorie di un passato che prolunga nel nostro tempo influssi e ricordi.

Toledo ancor oggi è una roccaforte cristiana con la sua «Catedral primada», i massicci palazzi carichi di inferriate, di scudi — e neppure l'abbandono riesce ad abbatterne l'orgoglio —, le piccole strade selciate che si arrampicano sulla collina e ad un tratto finiscono, inesplicabilmente, in un vicolo cieco; un ambiente in cui il profumo d'incenso dei conventi si confonde con gli aromi di rose dei vecchi harem; una città di molta pietà con le sue novanta chiese e venti monasteri di suore, colma di preti tanto che ciascun abitante — si diceva ancora al principio del secolo — può disporre di sette Messe a testa ogni giorno, così severa nelle regole di clausura che le porte degli eremi delle religiose si aprivano soltanto in quei conventi ove venivano lavorate dolci marmellate perché il ricavo rendesse possibile la sopravvivenza delle pie donne. Una città cristianissima, nello stesso tempo quante altre mai crudele, ove ancora sembra intendere le disperate grida delle vittime degli autodafé bruciate a migliaia all'epoca della

EL GRECO

ovvero
il lirismo
della realtà

Inquisizione e di Torquemada; dove nella cattedrale tra le tante tombe dei primate di Spagna arcivescovi di Toledo, che il visitatore contempla distrattamente trascurando di soffermarsi sui nomi e gli ampollati titoli, una ve ne è del tutto spoglia e perciò appunto richiama l'attenzione ed incuriosisce: quella del cardinal Manuel Portocarrero che volle incisa sulla lapide soltanto queste parole «Hic iacet cinis pulvis et nihil»

(vera umiltà o raffinato e cinico calcolo?); una città in cui ogni pietra è stata coperta di sangue negli assedi, nelle battaglie, nelle rivolte e che anche in questo secolo ha avuto ore di ferocia da una parte e dall'altra dei contendenti durante la guerra civile spagnola. (Nell'Alcazar sono incise le parole del colonnello Moscardo al figlio che gli telefonava per dirgli che lo avrebbero fucilato se il padre non si fosse arreso: «Figlio vogliono togliermi l'onore perché io salvi la tua vita. Confida la tua anima a Dio e che sia fatta la sua volontà»). Una città che appunto nell'Alcazar presenta il ricordo dei settanta spietati giorni dell'assedio conclusosi con la dichiarazione del comandante al generale Varela giunto in suo soccorso mentre lo abbracciava tra i mucchi dei cadaveri: «All'Alcazar niente di nuovo»; una città di gente dura, di pietra come la sua collina erta e scavata dalle acque del Tago; una città dove alla Madonna è stato riconosciuto il grado di generale e come tale è salutata dalla truppa quando la divina immagine, scolpita in un vecchio legno di olivo, è condotta in processione; una città segreta in cui gli ebrei tormentati, torturati, cacciati, insultati con l'epiteto di «marranos» (porcelli) non mancarono mai di ritornare, attratti dalla ricchezza dei baratti e dei negozi che si svolgevano all'ombra delle sagrestie e quasi chiamati da una vocazione al martirio. Una città feroce e pia, intelligente ed ottusa, «imperial y coronada» sino a che Madrid la spodestò come capitale; una città oggi ridotta ai fasti del turismo e delle liturgie religiose, piena di misteri (non era forse il marchese di Villena una specie di negromante che nelle cantine del suo palazzo esercitava strani riti accusati di magia?) una città di severa moralità, di maceranti penitenze ma, nel chiuso delle case, sovente dedita alla

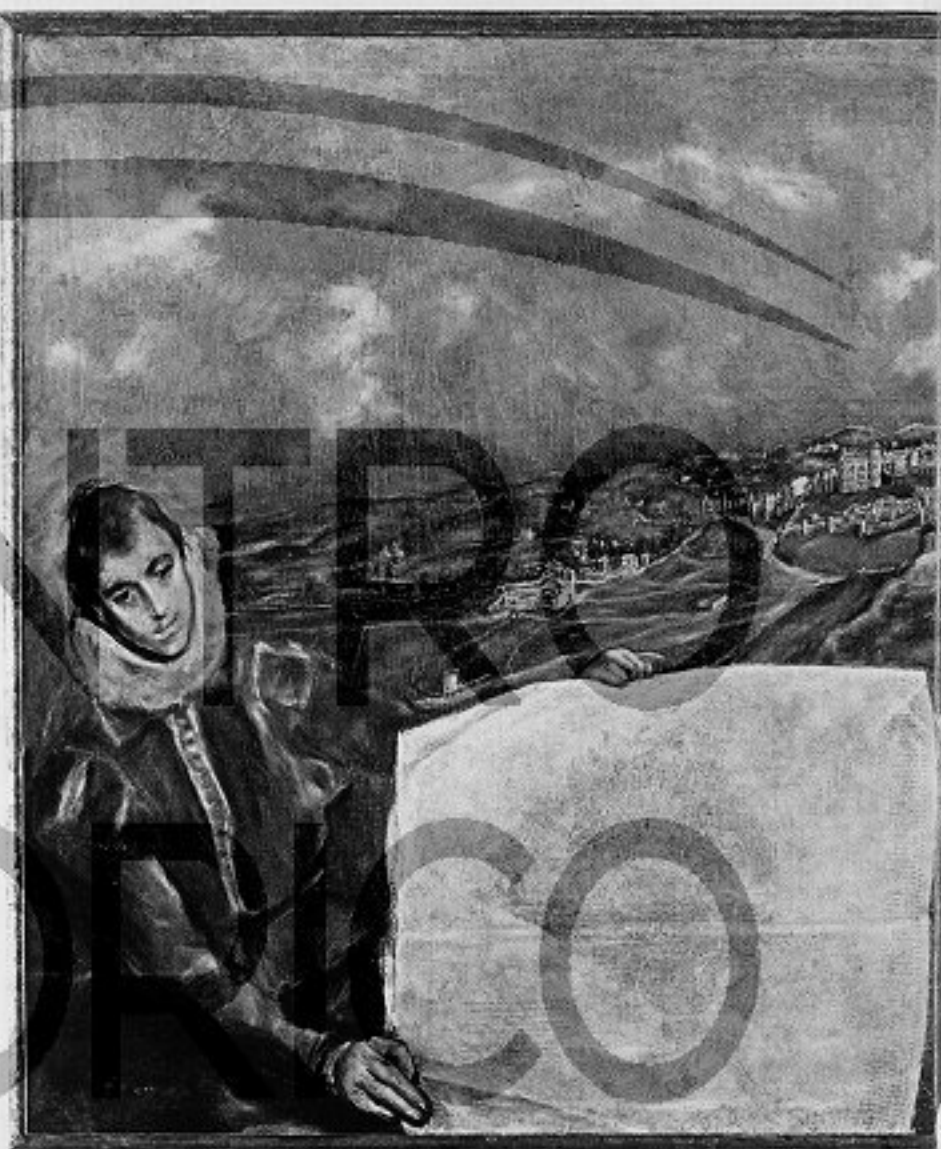
di Alberto Vigna

dolcezza della carne sull'onda morbida delle brune chiome delle sue donne; una città un poco folle, come appunto fu definito El Greco, uno dei più illustri tra i suoi abitanti: il folle di Toledo.

Di mistero è tutta intessuta la vita de El Greco e per quante ricerche siano state fatte ancora molte pagine della sua esistenza sono offuscate da un'ombra che non sarà più possibile chiarire. Anche quella che oggi è indicata come la casa è incerto lo sia veramente stata. Si sa che lui abitava un'ala del palazzo in stile gotico, che cadde almeno in parte per far luogo ad una strada. Probabilmente quello che è oggi detto il museo e la abitazione del pittore erano le stanze di servizio, più modeste ed appartate. Comunque in questo spazio chiuso tra antiche mura egli certamente abitò e qui vicino, a poche decine di metri in linea d'aria, nella chiesa di Santo Tomè è il suo capolavoro, il quadro suo più universalmente noto: l'«Entierro del conde de Orgaz».

Già la data della nascita non è del tutto accertata; sembra sia stata il 1541 ma avrebbe anche potuto essere negli ultimi mesi del 1540 e la località il piccolo villaggio di Phodèlè presso Candia nell'isola di Creta. Il nome era Domenico Thèotocopuli (anche la grafia è incerta). Era nato in una famiglia installata da molto tempo nel paese, ma proveniente da un'altra parte del Mediterraneo, forse da Bisanzio. Suo padre si chiamava Jorghi (morirà nel 1556), un fratello, Manussos, finirà i suoi giorni ospite del pittore a Toledo. Il suo era un ambiente di piccola borghesia impiegatizia o di nobiltà decaduta, se si deve dar credito ad un sigillo di piombo ritrovato ad Atene con lo stemma della nobile famiglia Theotokòs della quale il ramo cretese avrebbe potuto essere una ultima discendenza. Il paese natale era, come tanti altri della grande isola, raccolto attorno alla piccola chiesa, annegato nel verde; le case imbiancate a calce erano sormontate dalle eleganti sagome dei cipressi svettanti. In questo ambiente semplice ed agreste egli ricevette, da qualche sconosciuto maestro, i primi erudimenti della pittura divenendo un «madonnero» secondo lo stile di ispirazione bizantina e su schemi stancamente riprodotti. Questo il mondo di Domenico bambino, insensibilmente avviato, dai religiosi che dipingevano nei monasteri, alle concezioni rituali che essi avevano della vita ultraterrena e ai misteri della Trinità tra voli di angeli e di fiammelle attraverso le quali si esprimeva lo Spirito Santo.

Ventenne, Domenico sente impellente il richiamo di Venezia che conservava il possesso di Creta come ultimo baluardo contro i turchi. Con molta probabilità nel 1560 vi si reca, riuscendo ad entrare nello studio del Tiziano ove rimase, si suppone, sino al 1567 facendo anche sosta nello studio di Jacopo da Ponte a Bassano e soggiorni



a Reggio, Parma, Mantova e Siena. Tiziano lo aveva assunto perché dipingesse repliche dei suoi quadri. Egli prese dimora nel vecchio quartiere di San Giorgio ove da secoli vivevano artigiani ed artisti venuti dalle isole o dalla Grecia e che allora erano oltre quattro mila. In questo piccolo mondo a lui familiare, Domenico assorbì la lezione del Vecellio, realizzando in alcune opere originali il miracolo di prolungare in piena Rinascenza con tutta la sua grazia, semplice e sapiente, il tipo di pittura millenaria dei monasteri bizantini poiché tutta la sua pittura è rimasta impregnata di quella prima lezione degli ignoti maestri cretesi.

Per avere notizie sicure sul Nostro occorre giungere al



Toledo.
Veduta parziale



Veduta di Toledo (Toledo. Museo El Greco)

finestra aperta nello sfondo su una quercia nodosa in un verdeggianti panorama montano.

Ecco il candiota a Roma per un soggiorno che non fu lungo, ma pieno di inquietudini, bizzarrie, sospetti, dolori infine. Il suo animo era troppo acceso e portato ai giudizi crudeli e ingiusti che costituiscono, per chi li pronuncia, errori ai quali è difficile poi trovare rimedio. Era un temperamento strano, pieno di inquietudini, di contrasti, sensibile, suscettibile, talvolta irroso, sempre volto alla lite, difficile insomma. Ne parla il Clovio in una lettera e dice di essere andato a trovarlo in una giornata piena di sole per fare una passeggiata con lui. «Il tempo era bello con un delizioso sole primaverile che metteva allegria a tutti e la città aveva un'aria di festa. Quale non fu la mia meraviglia quando, entrando nello studio, ho visto che le imposte delle finestre erano chiuse in modo da lasciar scorgere a malapena quanto vi si trovava. El Greco se ne stava su uno sgabello senza lavorare, ma ben sveglio. Non ha voluto uscire con me perché la luce del giorno gli turbava la sua luce interiore». La lettera, scritta in antico croato, con ogni probabilità è un falso, ma nella sostanza contiene un ritratto di El Greco suggestivo e verosimile, almeno per quanto ne sappiamo sulle sue inquietudini spirituali.

Quanto tempo durò il soggiorno del Greco a Roma? Ancora un mistero nella sua vita. La data della lettera del Clovio al Cardinale Farnese era del novembre 1570 e c'è

1570 quando il 19 novembre — la prima data realmente accertata — il miniaturista Giulio Clovio, un dalmata il cui vero nome era Glovichich (per la sua abilità fu chiamato «il Michelangelo in piccolo»; morì a Roma otto anni dopo), scrisse al suo patrono, il cardinale Alessandro Farnese in villeggiatura a Viterbo, una lettera per raccomandargli «un giovane candiotto, discepolo di Tiziano, che a mio giudizio parmi raro nella pittura; et fra le altre cose ha fatto un ritratto di se stesso che fa stupire tutti questi Pittori in Roma». E perciò chiede di trattenerlo «sotto l'ombra di V.S. Illustrissima et Reverendissima, senza spesa altra del vivere». In riconoscenza Domenico dipingerà il famoso ritratto di Clovio, robusto, sobrio e cordiale con una

un altro documento ad illuminarci. È un frammento del diario del medico Mancini, archiatra di papa Urbano VIII. In esso è detto «Sotto il pontificato di Pio V di santa memoria egli venne a Roma, vi acquistò grande fama, e fu generalmente chiamato El Greco. Questo pittore aveva studiato a Venezia ed aveva approfondito l'opera di Tiziano. Era giunto ad un alto punto della sua arte e dei suoi mezzi espressivi. Da Venezia passò a Roma e vi giunse in un momento in cui i pittori non erano molti e nessuno di essi aveva nel suo stile quelle caratteristiche e quella scioltezza che era propria del modo di dipingere di El Greco. La sua intraprendenza gli valse successi e commissioni da parte di privati». Il testo prosegue con il racconto di un fatto che, probabilmente, fu determinante dell'allontanamento da Roma.

Ecco cosa era successo. Secondo Pio V erano scandalosi i nudi che Michelangelo aveva dipinto nel Giudizio Universale; perciò il Papa aveva disposto che le figure fossero vestite di panneggi per nascondere le parti pudende. El Greco giunse a Roma in quei mesi. Fu condotto a vedere il grande affresco ed ebbe l'improntitudine di dire che sarebbe stato meglio distruggerlo, cancellarlo del tutto ed affidare a lui il rifacimento; egli avrebbe eseguito l'opera in modo più casto ed adatto al luogo. Commenta il Mancini: «Questa fu una esagerazione insopportabile per



Toledo.
Casa del Greco



Il martirio di S. Maurizio
(Escorial)

la unanimità dei pittori e degli amatori d'arte e così El Greco fu costretto ad andarsene da Roma ed a recarsi in Spagna». Domenico era sedotto dalla potenza espressiva di Michelangelo e dalla scienza anatomica, ma lo stimava come scultore e non come pittore. Anni dopo ebbe ad esprimere a Pacheco, il maestro di Velasquez, questo singolare giudizio in cui il ricordo dello scacco subito a Roma gli velava la serenità e l'intelligenza del giudizio: «Michelangelo era un galantuomo ma non sapeva dipingere...». Questi episodi ci rivelano aspetti del suo carattere che è quello di un uomo ambizioso, che badava al denaro ed al guadagno, originale, sdegnoso, millantatore insopportabile della fama dei predecessori; un uomo insomma che si riteneva sempre in grado di assumere i compiti più difficili. Un suo biografo, Francisco Manuel De Melo, parlando di lui pochi anni dopo la sua morte scrisse: *che era rimasto povero a causa del suo orgoglio. «Como soberbo da grandeza do seu espirito»*. El Greco teneva in grande stima non soltanto la sua, ma in genere la pittura considerandola arte somma. C'è un episodio illuminante; un giorno le suore del monastero di Santa Maria de la Sisa, ancor oggi esistente a Toledo, lo pregarono di dipingere per loro una «Ultima cena». Oberato dal lavoro egli passò l'incarico al suo molto amato allievo Luis Tristan, che, compiuta l'opera, la consegnò chiedendo per compenso 200 ducati. Le monache ammirarono la tela, ma ritennero il prezzo eccessivo anche perché l'autore era di giovane età e chiesero l'arbitrato di El Greco. Questi appena vista l'opera alzò la canna che teneva in mano e minacciò di picchiare il Tristan gridandogli che era un buono a nulla e un disonore della pittura. Le monache si interposero cercando di giustificare il giovane, dicendo che era scusabile se non aveva tenuto conto del valore del denaro, ma El Greco replicò «Questo cattivo ragazzo mi tradisce se vi darà questa bella tela a meno di 500 ducati; voglio che la porti subito nel mio studio se voi non gli consegnate immediatamente quanto ha chiesto». Insomma un nuovo esempio, una nuova prova dell'asprezza del suo carattere.

Quando egli ritenne che l'aria di Roma non faceva più per lui, nel 1576, in una data imprecisata, lasciò la città eterna e si recò a Madrid. In quei decenni la Spagna esercitava una grande influenza su tutti gli ambienti artistici. Carlo V per ringraziare Dio della vittoria di San Quintino aveva fatto costruire l'Escorial affidandosi a un gran numero di artisti. El Greco, considerandosi «bruciato» a Roma e non valorizzato dai pontefici, si imbarcò per raggiungere un porto qualsiasi della costa spagnola e di qui si trasferì a Madrid. A Carlo V era succeduto Filippo II che guidava l'immenso regno dell'Escorial e da Madrid, avendo abbandonato la leale, nobile, imperiale Toledo ove tra moschee arabe, cattedrali cattoliche, nobili palazzi vibrava pur sempre l'anima della

Spagna. El Greco volle recarsi a Toledo fors'anche per amicizia verso Pedro Chacon, canonico della cattedrale, che era in relazioni con Fulvio Orsini, bibliotecario dei Farnese, e di Luis De Castilla che pure dimorò a Roma quando vi abitava Domenico. Altri afferma che il pittore fu chiamato alla corte spagnola dallo scultore italiano Pompeo Leoni, che lavorava appunto all'Escorial.

Appena giunto a Toledo il pittore ricevette un'importante commissione dai canonici della cattedrale: dipinse il famoso «Espolio» (la spoliatura di Cristo) che ancor oggi si ammira nella sagrestia del tempio. A questo quadro è legata la prima data sicura sulla presenza di El Greco in Spagna: si tratta della ricevuta per il versamento di 13.600 maravedis in acconto per il lavoro, in data 2 luglio 1577. L'otto agosto successivo, in un altro documento, il pittore scriverà in italiano o forse meglio in veneto «Io, Domenico Thetocopuli affermo quanto è sopra scritto». E da notare che lo stesso soprannome con cui fu conosciuto in Spagna El Greco è di forma italiana, perché in quella spagnola sarebbe «El Griego» e fu usata molto raramente. Nel 1578 il 3 novembre gli viene versato un altro acconto di 37.500 maravedis sempre per l'Espolio che verrà portato a termine l'anno successivo il 15 di giugno quando si effettuò la prima valutazione e ne nacque una accanita controversia sul pagamento che si prolungò per molti mesi. Il 1578 fu un anno particolarmente importante per il pittore poiché conobbe doña Jeronima De Las Quevas, di nobile famiglia, che gli fu compagna per tutta la vita e madre del suo amatissimo figlio Jorge Manuel, così chiamato a ricordo del nonno Jorgi. Abbiamo detto compagna poiché non si sa se sia mai stata veramente sua moglie. È questo un altro mistero della vita di El Greco; francamente non si comprende come abbia potuto tenere la donna con sé, in un ambiente di stretta osservanza religiosa come quello di Toledo, senza sposarla ufficialmente. Si ritiene che il «Ritratto di donna in pelliccia» oggi a Londra sia quello dell'amata Jeronima, il cui viso ricorre in tante sue pitture, sempre riprodotto con amore, inconfondibile nella serena bellezza dello sguardo profondo che illuminava il leggiadro ovale dal roseo incarnato. Anche di Jorge Manuel, il figlio dell'amore, rimangono im-

mortalate le sembianze poiché si sa esser le sue quelle del giovinetto vestito di nero in primo piano nel più famoso quadro del maestro l'«Entierro del Conde de Orgaz». Nel giugno del 1579 Filippo II è a Toledo; conosce il pittore e gli commissiona per la cappella del monastero dell'Escorial un quadro su «Il martirio di San Maurizio» disponendo due versamenti di 200 ducati ciascuno come anticipo. Il quadro sarà terminato nel 1583 e compensato con altri 300 ducati che certamente non furono sufficienti a ripagare il pittore di quella che fu la più grande delusione della sua vita. Collocato il dipinto per breve tempo su un altare,



Toledo. «Sepoltura del Conte de Orgaz». Luis Tristán discepolo del Greco e cavaliere. Cavalieri e al centro, El Greco.

il Re non lo giudicò adatto al luogo; lo fece ritirare e diede ordine al pittore fiorentino Romolo Cincinnato di farne un altro, una composizione mediocre tale però da non sollevare obiezioni. I due quadri ancor oggi sono in visione nel convento di San Lorenzo dell'Escoriale: quello del Cincinnato sull'altare dei Santi Martiri, quello di El Greco nella sala capitolare. Un suo ammiratore, Baldassarre Gracian, su questa polemica ha scritto «Sarà glorificato chi non sarà compreso» e ancor oggi ci si domanda perché il sovrano, sicuro intenditore d'arte, abbia compiuto un così evidente errore. Forse il quadro, come del resto tante altre opere di El Greco, giunse «troppo presto» in un ambiente non preparato a comprenderlo. Il pittore aveva rappresentato la storia famosa di San Maurizio e dei suoi compagni, soldati cristiani che l'imperatore intendeva costringere ad adorare le divinità pagane e che non vollero né cedere né ribellarsi e preferirono accettare il martirio. A El Greco parve più importante del martirio stesso il fatto che Maurizio abbia convinto i suoi compagni a scegliere la morte discorrendo con loro e per questi motivi ha raffigurato in primo piano l'incontro tra gli ufficiali della legione e ha relegato in secondo piano la scena del martirio, con Maurizio che riceve le teste dei suoi militi nelle mani prima di abbandonare la sua al carnefice mentre una schiera di angeli e di santi accompagna i martiri in cielo. Si aggiunga che El Greco usò in questo, come in tanti altri suoi quadri, quei colori che gli erano propri e che son detti «acidi», freddi, con sfumature di zolfo, con campiture a volte senza fusione. Colori nuovi insomma, che destano oggi la nostra ammirazione, ma che dovevano procurargli nell'epoca sua tante critiche. Era un quadro tutto intellettuale, non indirizzato alla esaltazione mistica, con il cielo percorso da lampi e galoppate di nuvole secondo uno stile che

oggi potremmo definire romantico, troppo nuovo ed immaginifico per il suo tempo. Se grave fu la delusione del Théotocopuli in parte venne compensata dalla raggiunta, se pur molto provvisoria, agiatezza. Nel 1585, il 10 di settembre, El Greco entra nella casa del marchese di Villena dove resterà per anni, abbandonandola per un breve periodo e facendovi poi ritorno con più sontuosa sistemazione, tanto che venne accusato di condurre vita di un lusso smodato, di volere musicisti ogni giorno per allietare il suo pranzo. Quella che oggi è detta la casa di El Greco non è che una parte dell'edificio che interamente lui abitò. Alcune stanze raccolgono un museo di opere sue; altre, con incerta attribuzione, vengono indicate come studio o camera da letto mentre sicura, per evidenti ragioni, è la collocazione della cucina con i suoi camini, i ferri per gli spiedi, le pinze metalliche a larga bocca per la cottura delle tortillas.

Attorno due terrazze, probabilmente fiorite oggi come allora, un patio, il grande portone in legno che si apre sulla piccola strada selciata di ciottoli. In questo ambiente El Greco il 18 marzo del 1586 firma il contratto con Andrés Nuñez parroco della chiesa di Santo Tomé per l'esecuzione di quello che è da tutti considerato il suo capolavoro e cioè l'Entierro, impegnandosi ad eseguirlo e a terminarlo entro Natale (anche per questo quadro il pittore impianterà una lite che si concluderà nel 1588 con un pagamento di 1200 ducati sui 1600 indicati dai periti chiamati dal maestro).

Collocato nella chiesa, il capolavoro fu per lungo tempo dimenticato. Soltanto all'inizio del nostro secolo, con la rivalutazione di tutta l'opera di El Greco, in certo qual modo fu scoperto come un'autentica rappresentazione di tutta la Spagna ascetica e dello spirito sognatore e visionario che aveva trovato in Cervantes la sua più alta espressione.

Egli è riuscito a fare la sintesi di una società; ha composto, della vita e della morte, una grande sinfonia funebre in una vibrante gamma di neri bianchi e oro avvicinati con chiarezza. Toledo gli fornì i modelli umani, personaggi di ineguagliabile eleganza; una ventina di gentiluomini alcuni dei quali indossano l'abito dei cavalieri di San Giacomo; con calma e dignità assistono ai funerali del Conte di Orgaz nel corso dei quali sarebbe avvenuto un miracolo. Il pio signore di Orgaz era stato protettore della chiesa di Santo Tomé e di un convento di Agostiniani. Nel contratto per la commissione del quadro è detto che durante la processione, mentre il curato e altri ecclesiastici celebravano l'ufficio per seppellire don Gonzalo de Orgaz, Sant'Agostino e Santo Stefano scendevano dal cielo «prendendolo l'uno per la testa e l'altro per i piedi per deporlo nel sepolcro». L'impegno prescriveva anche «di rappresentare tutt'intorno un gran numero di spettatori e, sopra il tutto, il cielo aperto con la Gloria». Per forza di figurazione, intima spiritualità, eccezionale abilità tecnica in una pittura realizzata con sapiente sobrietà questo è uno dei grandi capolavori di tutti i tempi. In esso El Greco ha voluto riprodurre le sue sembianze in quelle di uno dei gentiluomini dello sfondo e l'amatissimo figlio, in età di circa otto anni, effigiato a piena figura. Nella casa di El Greco entra nel 1591 il fratello Manussos di lui assai più anziano, malato e carico di debiti. Gli è fedele compagno e collaboratore Francisco de Preboste, un italiano suo allievo e «criado» che egli autorizza a firmare contratti e a riscuotere i pagamenti delle commissioni, e gli è a fianco anche durante le liti che hanno reso angosciata tutta la sua vita, sempre per ragioni di denaro, ma anche per più gravi e pericolosi motivi come quando dovette comparire dinanzi all'Inquisizione. Una volta salvò dal duro tribunale un sarto originario di Atene,



tutti e, sopra il tutto, il cielo aperto con la Gloria». Per forza di figurazione, intima spiritualità, eccezionale abilità tecnica in una pittura realizzata con sapiente sobrietà questo è uno dei grandi capolavori di tutti i tempi. In esso El Greco ha voluto riprodurre le sue sembianze in quelle di uno dei gentiluomini dello sfondo e l'amatissimo figlio, in età di circa otto anni, effigiato a piena figura.

Nella casa di El Greco entra nel 1591 il fratello Manussos di lui assai più anziano, malato e carico di debiti. Gli è fedele compagno e collaboratore Francisco de Preboste, un italiano suo allievo e «criado» che egli autorizza a firmare contratti e a riscuotere i pagamenti delle commissioni, e gli è a fianco anche durante le liti che hanno reso angosciata tutta la sua vita, sempre per ragioni di denaro, ma anche per più gravi e pericolosi motivi come quando dovette comparire dinanzi all'Inquisizione. Una volta salvò dal duro tribunale un sarto originario di Atene,

accusato di essere mussulmano e si prestò a fare da interprete, ma in altra occasione fu lui ad essere imputato per aver dipinto ai piedi della croce le pie donne, o come altri dice le tre Marie, dando ad una di esse le dolci fattezze della sua Jeronima ed anche per aver rappresentato gli angeli con ali troppo larghe come non si conveniva a creature celesti. Egli si giustificò dicendo che faceva la misura delle ali in rapporto a quelle dei corpi.

Gradatamente che avanzava negli anni l'artista sembra essere sempre più permeato di meditazioni religiose. Tutta la sua opera si compone di figure del Cristo, di Sacre Famiglie, di coronamenti della Vergine, di deposizioni e resurrezioni, di battesimi del Cristo e ancora del Cristo nel giardino degli olivi, di infiniti santi: Sebastiano, Andrea, Francesco, Geronimo, Pietro e tanti altri raffigurati con una intensità quale soltanto un cattolico spagnolo può esprimere. Vi è poi la lunga serie dei ritratti di personaggi e tra i più importanti quello del cardinale don Fernando Niño de Guevara o quello di Diego de Covarrubias tutti rappresentati di fronte o di tre quarti su fondi scuri, senza orpelli, con negli sguardi una forza che talvolta impressiona, talvolta commuove o fa paura. Egli affida soltanto al gesto delle mani di sottolineare l'atteggiamento della figura. Miguel de Unamuno, su queste mani sottili e devote, ha scritto:

«I cavalieri dello Entierro sono silenziosi quanto il conte di Orgaz che essi stanno per seppellire. Le mani soltanto parlano. Le mani sono quello che vi ha di più eloquente in quest'arte singolare. El Greco è uno di quei rari artisti che ci insegnano una nobile lezione: essere le mani più rivelatrici che la parola... delle vere mani alate quelle di questi personaggi, proprio come diceva Omero».

Dopo la metà della sua vita El Greco incomincia a usare una strana tecnica che gli valse l'epiteto di folle: allunga le figure, fa le membra sempre più sottili quasi fossero fiamme alimentate dal vento; i colori diventano più freddi, metallici; la sua sensibilità si affina in forme che soltanto secoli più tardi potranno essere comprese ed apprezzate. Si apre una grande frattura fra la percettibilità dei suoi contemporanei intesi al concreto e il suo lirismo della irrealtà. L'ardore cristiano di El Greco è fuori di dubbio, ma le sue pitture, anche se accolte con rispetto, non erano più capite e così il pittore si avvia verso una vecchiaia tormentata e solitaria. Malattie lo insidiano; sperperati i guadagni la povertà incalza.

Il figlio collaboratore e allievo, disordinato e privo di genio, sposa Alfonsa de los Morales, una donna bella ed analfabeta in prime nozze e ne ha un figlio chiamato Gabriel che entrerà nell'ordine degli Agostiniani; poi Gregoria de Guzman tre volte madre e infine Isabella de Villegas e probabilmente questa fu l'ultima donna vicina

al pittore dato che Jeronima quasi certamente era da anni morta poiché nessun documento fa più cenno della sua presenza. Anche il fedele Preboste muore nel 1607 e ad aiutarlo nella stesura dei contratti subentra il figlio. La fama di El Greco è altissima; Toledo è veramente la città del suo cuore ed egli ne dipinge la veduta e pianta in una fantastica sintesi. Sino agli ultimi giorni è implicato in processi, tormentato da beghe con l'ospedale di Illescas o quello di Tavera. Abita sempre nelle case del marchese di Villena, ma non riesce più a pagare il fitto; vende i suoi mobili, ma continua a lavorare con accanimento.

Il 7 aprile del 1614 dopo aver ricevuto i sacramenti secondo il rito cattolico El Greco muore. Pochi giorni prima, il 31 marzo, aveva designato il figlio come erede universale incaricandolo di provvedere ai funerali e di pagare i debiti. Venne fatto un inventario delle cose sue: otto

sedie, un letto, un tavolo di noce, due cassoni, una tovaglia, due lenzuola e sette tovaglioli. Unici oggetti preziosi una spada, una daga e il baldacchino cremisi di damasco che sormontava il giaciglio del suo ultimo riposo. Tra i debiti quello verso Maria Gomez la vecchia domestica che lo serviva da venti anni. Ma anche, fra tanto squallore e miseria, una incomparabile ricchezza: 200 tele, di cui molte erano repliche in formato più piccolo di opere di maggior sviluppo, circa altrettanti disegni e una grandissima quantità di libri greci, italiani e spagnoli.

Il suo funerale fu solenne quasi quanto quello del conte d'Orgaz e si svolse nella chiesa di San Domingo el Antiguo per la quale aveva dipinto un'«adorazione dei pastori» intendendo fosse collocata sulla sua tomba. Ma la salma restò poco nel tempio: il figlio venne in urto con la comunità sacerdotale, rinunciò alla tomba di famiglia e così El Greco venne trasportato in San Tor-

quato, un convento oggi distrutto che con le sue rovine portò seco ogni resto mortale del pittore.

Per la morte di Domenico Theotocopulos il celebre poeta spagnolo Gongora scrisse un epitaffio di classica ispirazione e il suo amico, frate Ortensio Paravicino, dal pittore ritratto in una celebre tela, un sonetto di cui ecco i tre ultimi versi più semplici e commossi: «Creta gli dette vita e i pennelli - Toledo miglior patria, dove inizia - a goder, con la morte, eternità». Dovranno passare quasi tre secoli prima che l'arte di El Greco venga riscoperta ed apprezzata la sua fredda e calcolata passione di sviscerare ogni sfumatura del colore con la sua splendida pittura grigia e nera rischiarata da lampi verdi e giallastri, dove i volti hanno l'aridità della pietra. Sembra che un vento vi passi sopra sconvolgendo le figure, facendole divenire luminose e vibranti come un canto che non ha ancora cessato di destare echi ed emozioni.

A.V.



Gesù nell'orto di Getsemani
(Londra National Gallery)



DA CANNE

di Mario Bencini

Lo spunto per queste righe mi venne alcuni mesi or sono, una sera, udendo parlare di automobili elettriche. L'argomento mi interessava per ragioni professionali e seguì con doverosa, anche se un po' «serale», attenzione, l'esposizione dell'oratore, tutta improntata a un lodevole quanto delimitato tecnicismo. Per comprendere il perché dello «spunto», dirò che le automobili elettriche hanno accumulatori di vario tipo, ma con una caratteristica comune: una durata più o meno limitata, ossia la necessità di ricarica. Ricaricare significa disporre, ovvero poter produrre, energia elettrica, il che vuol dire centrali idroelettriche, termoelettriche, nucleari. Mentre le prime sono ormai al limite come potenzialità e quelle nucleari sono ancora in fase di decollo, le centrali termoelettriche sopportano il maggior carico, e pongono un grosso problema strategico: infatti, la maggior parte di esse richiede combustibili derivati dal petrolio, così come li richiedono gli attuali mezzi di trasporto aerei e su strada. E con ciò siamo quasi arrivati al famoso «spunto»: ossia dove, se, e come si può disporre del petrolio, ovvero della più importante fonte di energia della moderna civiltà dei consumi condizionata dalle fonti di energia.



A SUEZ

**DAL POTERE
MARITTIMO
AI DESERTI
DEL PETROLIO
IL FUTURO DELLA
NOSTRA CIVILTÀ**

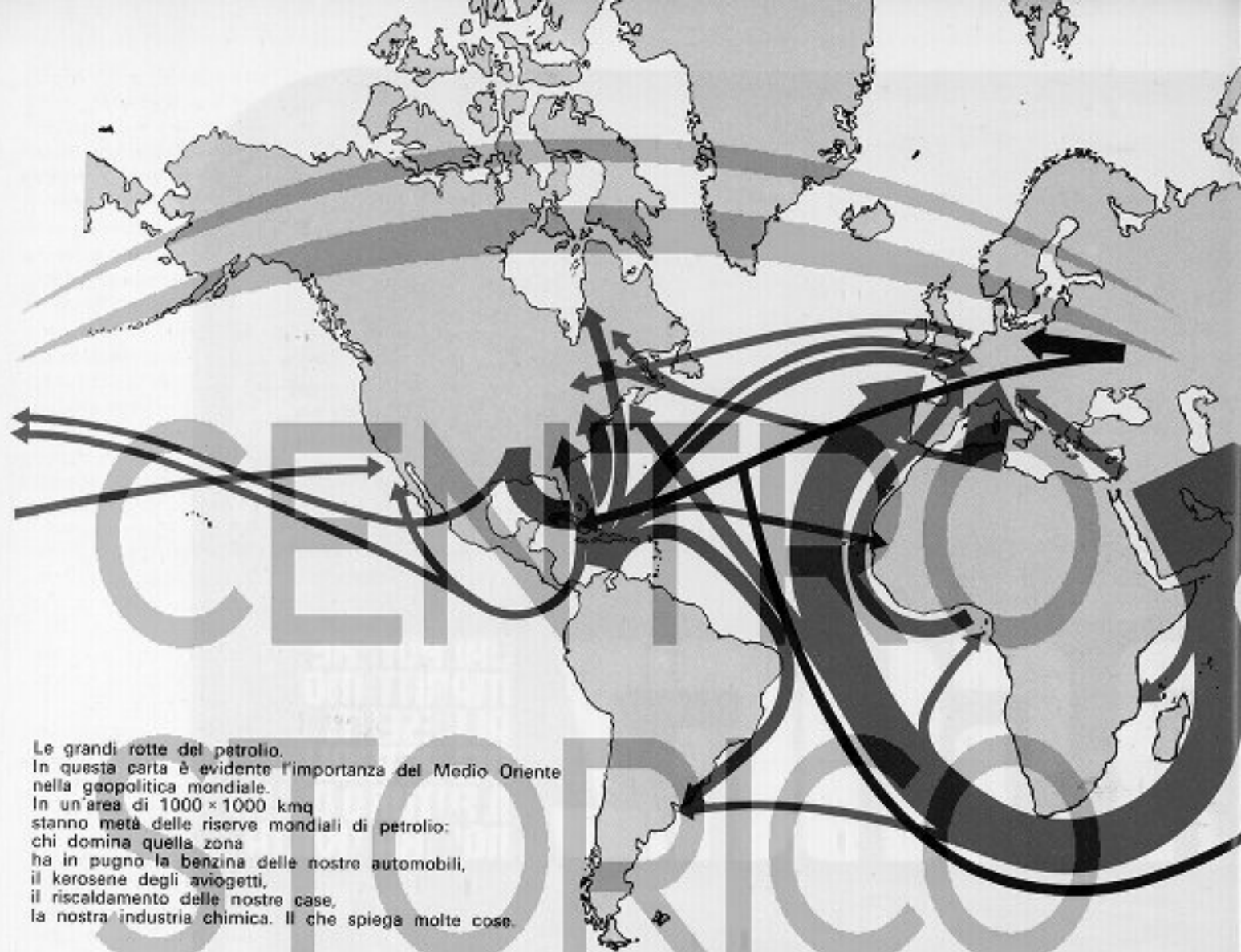


Se si guarda una carta geografica mondiale, e se si considerano i Cinque Grandi elencati da Nixon nel suo discorso del 6 luglio 1971 a Kansas City, si rileva che solo due dei «Cinque» hanno fonti d'energia più o meno sufficienti sul proprio territorio: gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica. Gli altri tre: l'Europa, la Repubblica Popolare Cinese e il Giappone dipendono da rifornimenti d'oltremare, e la dipendenza è tanto grave, quanto più è avanzato lo stadio di sviluppo del «grande» interessato. Il che si verifica evidentemente per l'Europa, con tutti gli addentellati del caso.

Fu proprio questa la motivazione di un mio intervento nella serata elettro-automobilistica: il futuro della trazione elettrica su strada aveva ed ha un senso solo se l'energia elettrica primordiale è di origine nucleare, per motivi non tanto ecologici (inquinamento), quanto strategici. A giustificazione del mio punto di vista, ricordai che pochi mesi

prima l'Europa, che ha le sue fonti d'energia esterne al suo territorio, era andata assai vicina a un razionamento della benzina, a causa del pericolo di fallimento delle trattative in corso fra le grandi società petrolifere e i Paesi sedi dei giacimenti petroliferi, e del conseguente blocco dei rifornimenti di greggio alle raffinerie europee.

Sottolineai che fra l'Europa e le sue fonti d'energia primaria c'è il mare, in particolare il Mediterraneo, nelle acque e sulle sponde del quale da quattro anni regna una ben nota situazione politico-militare-navale, situazione che può «evolversi» in senso drammatico in un tempo anche assai breve, ad esempio quello che intercorre fra le due edizioni di un quotidiano (è appena il caso di ricordare gli avvenimenti del giugno 1967 nel Medio Oriente, con conseguente chiusura del Canale di Suez, il colpo libico del settembre 1969, il tentato colpo marocchino del luglio 1971, e i misteriosi colpo e contro-colpo sudanese dello stesso mese).



Le grandi rotte del petrolio. In questa carta è evidente l'importanza del Medio Oriente nella geopolitica mondiale. In un'area di 1000×1000 kmq stanno metà delle riserve mondiali di petrolio: chi domina quella zona ha in pugno la benzina delle nostre automobili, il kerosene degli aerei, il riscaldamento delle nostre case, la nostra industria chimica. Il che spiega molte cose.

Per circa trenta-quaranta secoli i rapporti fra le collettività o le nazioni si sono svolti secondo schemi che possiamo definire di tipo *umano*, in quanto motivati dagli istinti primordiali o secondari dell'uomo.

Nell'ultimo secolo, soprattutto da cinquant'anni a questa parte, un elemento nuovo, *non umano*, si è aggiunto a determinare e a condizionare gli eventi storici: la termodinamica, in particolare il primo principio di questa scienza, quello che afferma l'equivalenza fra calore e lavoro, ovvero la necessità di disporre di energia per lavorare, produrre, costruire.

Da ciò è derivato un graduale quanto irreversibile cambiamento nella politica delle nazioni, nella quale, al tradizionale espansionismo di tipo geografico ed economico si è aggiunto un nuovo imperialismo, che si può definire «energetico», in quanto volto alla conquista e alla conservazione delle fonti d'energia primaria: cioè, dalla conquista o difesa di territori, popolazioni, risorse economiche tradizionali (le così dette «materie prime»), la competizione fra nazioni si è spostata, e sempre più si sposterà, sul terreno della lotta per il petrolio e per il materiale fissile.

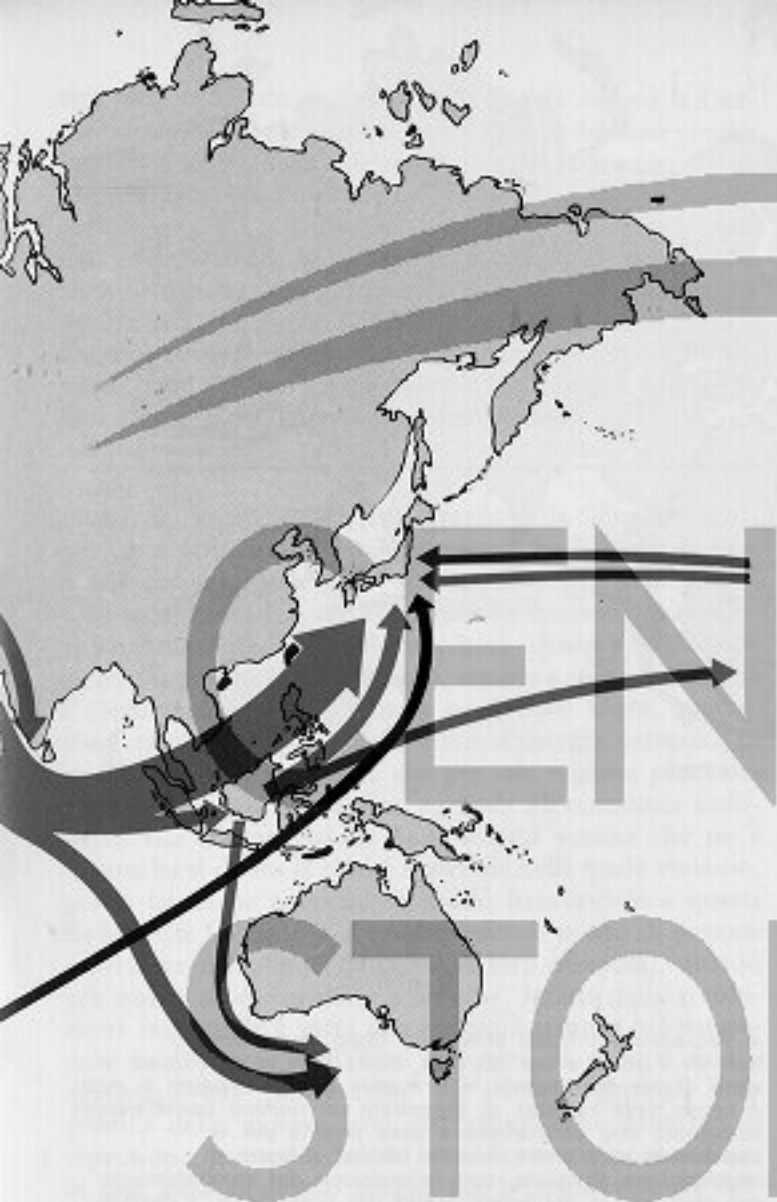
È sorta quindi una diversa filosofia del controllo delle vie di comunicazione vitali e dei relativi punti-chiave: poiché quelle e questi sono situati sugli oceani, la nuova geografia delle comunicazioni, e i nuovi mezzi tecnici di cui l'«homo lupus» dispone, hanno portato a una evoluzione

dei concetti fondamentali del controllo e del dominio dei mari, cioè del potere marittimo.

In effetti, dagli albori della civiltà, e per migliaia d'anni, l'homo sapiens è vissuto dei prodotti più o meno immediati della terra, in un'economia tipicamente agricola, nella quale la sola forza motrice conosciuta era quella

dell'uomo stesso e di qualche animale di facile assoggettamento: i necessari manufatti erano fatti... a mano, e non vi erano problemi di produzione, di costi, o di ammortamenti. Se la terra su cui una popolazione viveva non era abbastanza fertile, oppure se gli abitanti erano troppi, aveva inizio un moto centrifugo d'espansione territoriale verso contrade più accoglienti, alla ricerca di una soluzione migliore per il pressante problema del nostro metabolismo, il rifornimento, cioè, delle calorie necessarie alla macchina umana. A questa motivazione una altra se ne aggiungeva, costituita dall'istinto di rapina e di sopraffazione, per cui la spinta espansionistica si svolgeva secondo le direttrici di minor resistenza, e in base alla legge del più forte quando, durante i secoli, due moti centrifughi con diversa origine sono venuti a sfiorarsi, ovvero due gruppi etnici o nazioni hanno cercato la stessa soluzione metabolica su territori di doppia ambizione, si è regolarmente verificato il fenomeno denominato «guerra».

**DA
CANNE
A
SUEZ**



Va osservato che ci furono nazioni con spinta espansionistica terrestre, ed altre che si misero in mare a cercare le loro fortune; e furono queste andare più lontano, in tutti i sensi, almeno nei secoli passati. Vi furono naturalmente grandiose eccezioni di potenze tipicamente terrestri che conquistarono il mondo, sia in senso puramente metabolico e imperialistico, sia nel senso migliore di un apporto di civiltà: Roma, ad esempio. Il segreto di questa città, nata intorno a un guado sul Tevere, sta nell'aver capito il mare al momento giusto, come mezzo di comunicazione e come campo di battaglia, come amico e come nemico. A questo riguardo, possono essere citate le guerre puniche ovvero lo scontro frontale e mortale fra Cartagine, grande potenza marittima con mentalità marittima, e Roma, media Potenza terrestre. Il risultato fu veramente sorprendente, e del tutto contrario a ogni previsione basata sulle buone regole dei giochi strategici, poiché: Cartagine, pur dominatrice del basso Tirreno e del Mare di Sicilia, non capì l'importanza del potere marittimo, o non seppe sfruttarlo per colpire subito e al cuore il suo avversario; viceversa, Roma, pur agricola e terrestre, si rese conto immediatamente, o seppe, prima ancora di cominciare, che il nemico andava battuto innanzitutto sul mare, e colpito nelle sue linee di rifornimento e in casa sua.

Così fu nella prima guerra punica, in cui i contadini latini, sanniti, etruschi batterono gli inglesi dell'epoca a Milazzo e alle Egadi, ma ancor più clamorosa fu la seconda, quando Cartagine non seppe escogitare altro che una «lunga mar-

cia» dalla Spagna sud-occidentale, attraverso Francia, Alpi, Italia... proprio l'ideale per un attacco di sorpresa!

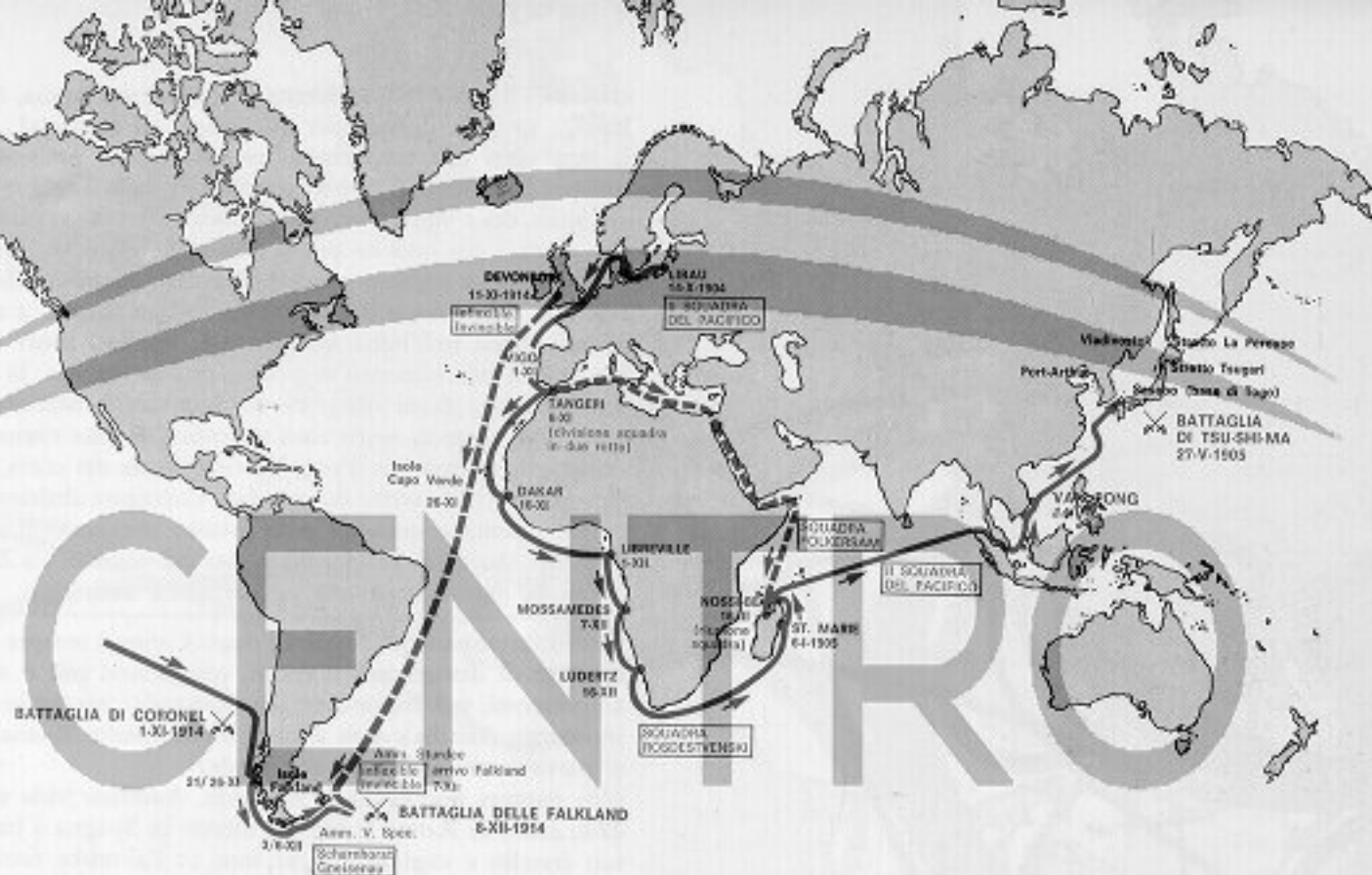
È ben vero che una simile impresa, unica nella storia militare, fu costellata di brillanti vittorie dalla Trebbia fino a Canne, ma è anche vero che dimostrò il destino infausto che tocca a chi non ha più il dominio del mare: infatti, il suo esito fu segnato quando Annibale «schivò» Roma ben due volte, dopo il Trasimeno e dopo Canne, e andò ad affondarsi nell'Italia meridionale, tagliato fuori dalle sue basi di rifornimento in patria, cioè in Tunisia, in speranzosa attesa di un «deus ex machina» dalla Macedonia. Viceversa, quando negli anni successivi Roma ritenne la situazione matura per il regolamento finale dei conti, essa fece quello che avrebbe dovuto fare Cartagine almeno due volte, sessanta e quindici anni prima: attraversò il mare di Sicilia, sbarcò direttamente in casa del nemico, e a Zama chiuse la partita in modo praticamente definitivo.

Il comportamento di Annibale dopo Canne è sempre stato oggetto di discussioni, illazioni, spiegazioni più o meno convincenti, per rispondere alla domanda: perché in quel momento Annibale non attaccò direttamente Roma, che si trovava praticamente alle corde?

Una risposta può essere la seguente. Annibale vide uscire dalle mura di Roma le legioni dirette in Spagna a battere suo fratello e capì allora che non ce l'avrebbe fatta: fu quindi anche una situazione psicologica che determinò la diversione di Annibale verso il sud dell'Italia, con la conseguente e inevitabile lenta agonia del suo esercito. Per un confronto o un parallelo storico, il comportamento terrestre di Roma in quell'occasione presenta una strana analogia con quanto fece in mare la Gran Bretagna nel novembre del 1914, dopo la sconfitta di Craddock a Coronel ad opera della squadra tedesca di von Spee. Anche se in una diversa situazione di pericolo immediato, ma pur sempre con una flotta nemica nel Mare del Nord, e con gli eserciti tedeschi a tiro di Parigi, l'Ammiragliato britannico spedì due incrociatori da battaglia alle Isole Falkland, dove arrivarono la sera del 7 dicembre, a rinforzo della squadra dell'Atlantico Meridionale, nell'ipotesi che dopo Coronel i tedeschi doppiassero Capo Horn ed entrassero in Atlantico. E proprio questo Spee aveva fatto, allo scopo di tornare in Germania e col proposito di attaccare lungo la rotta la base inglese delle Falkland, e di fare guerra di corsa. Quando la squadra tedesca giunse in vista delle Falkland la mattina dell'8 dicembre, Spee vide i caratteristici alberi a tripode dei due incrociatori da battaglia giunti il giorno prima, i «simboli di morte» scrisse Churchill e infatti prima di sera la battaglia delle Falkland era finita, la squadra tedesca distrutta, e un grosso problema di potere marittimo risolto.

Ancora qualcosa di simile al comportamento di Roma dopo Canne s'è avuto, sempre da parte della Gran Bretagna, nell'estate-autunno 1940, e questa volta proprio in campo terrestre, quando rifornimenti racimolati in qualche modo partivano dalle isole britanniche con destinazione Medio Oriente, Egitto, Canale di Suez, aree considerate più importanti della stessa madrepatria, in base a una concezione politico-militare del tutto analoga a quella di Roma ventidue secoli prima.

Il discorso sul comportamento della Gran Bretagna, come esempio di politica in mare di una grande potenza, merita di essere continuato.



Il modo giusto e il modo sbagliato di fare la guerra sul mare.

Le battaglie delle isole Falkland e di Tsu-shi-ma rappresentano due diversi modi di concepire e mettere in pratica il potere marittimo.

Alle Falkland gli Inglesi formularono e valutarono una situazione strategica in modo quasi bridgistico: spedirono due incrociatori da battaglia verso il punto dell'Atlantico meridionale, meta prevista dei Tedeschi: ebbero fortuna nei tempi e luoghi, e il risultato fu la distruzione completa dell'avversario. Forse non è del tutto esatto parlare di fortuna: sarebbe più giusto parlare di audacia calcolata, istinto del mare, coscienza delle capacità e dei limiti del nemico, tutte cose maturate in secoli di «mestiere».

A Tsu-shi-ma i Russi arrivarono dopo aver navigato durante 7 mesi e per 20 mila miglia con le navi quasi in stato di pre-demolizione, e il morale degli equipaggi a zero a causa della certezza di incontrare un nemico perfettamente addestrato che combatteva a casa propria per la sopravvivenza. L'errore non fu tattico: si trattò di impostazione sbagliata, con imposizione del combattimento nel momento e nel luogo scelto dai Giapponesi. I risultati furono quelli che dovevano essere.

Sappiamo tutti che cosa accadde a Pearl Harbor nel dicembre del 1941: fu il tentativo fallito di distruggere con un attacco di sorpresa la flotta di una nazione con la quale un regolamento di conti era diventato inevitabile. Ebbene, la tecnica di Pearl Harbor non fu un'invenzione giapponese (anche se il Giappone l'aveva già applicata con successo a Port Arthur nel 1904), bensì britannica: infatti negli ultimi due secoli la Gran Bretagna l'ha messa in atto con esito positivo almeno due volte (anche se con scopi diversi), e in una terza occasione l'ha presa in seria considerazione. Copenaghen (1807) e Mehrs-el-Kebir (1940) sono le due azioni portate a termine, la prima contro la flotta danese con la quale l'Inghilterra non era in guerra, la seconda contro la squadra francese dell'Atlantico, poco dopo l'armistizio fra la Francia e la Germania: in ambedue i casi si volle, e si riuscì, a impedire che una forte squadra straniera potesse cadere nelle mani dell'avversario del momento, capovolgendo i fattori del potere marittimo.

L'occasione solo «considerata» sembra sia stata nel 1907.

In quel tempo, la potenza navale tedesca era in piena ascesa qualitativa e quantitativa, e la sua «curva» si avvicinava sempre più a quella della Royal Navy: ciò fu tanto chiaro all'Ammiragliato britannico, che il Primo Lord del mare propose di applicare alla flotta tedesca lo stesso trattamento inflitto alla flotta danese esattamente un secolo prima. Forse l'epoca non si prestava più a colpi del genere, forse la Gran Bretagna non si sentì sicura di riuscire al primo ed unico colpo possibile, per cui l'azione non ebbe luogo: è certo però che nel 1914 l'esistenza della flotta imperiale tedesca (ormai troppo in grado di affrontare ad armi pari la flotta inglese) ebbe una incalcolabile influenza sulla decisione britannica di scendere in campo a fianco di Francia e Russia.

Gli Inglesi hanno dato altre volte più o meno chiare dimostrazioni di come vada concepito ed usato il potere marittimo, e come sia fattore fondamentale della politica strategica o della strategia politica di una nazione che voglia essera «grande potenza»: ad esempio, il già ricordato comportamento nel 1940 derivava da una strategia bellica ba-

sata sulla salda convinzione che la guerra contro la Germania sarebbe stata vinta o persa a causa del mare (anche se non necessariamente sul mare), per cui la conservazione del proprio potere marittimo, e la distruzione di quello nemico, erano premesse necessarie per guadagnare la partita. Da una simile impostazione derivò l'accettazione del rischio calcolato di sgovernare le isole britanniche per tenere a tutti i costi il Mediterraneo (Malta) e il Medio Oriente (ovvero il Canale di Suez): il risultato è dimostrato dalle due notti di Taranto e di Matapan, che decisero l'esito della guerra nel Mediterraneo.

E così, dall'esempio di Roma a quello della Gran Bretagna, per circa venticinque secoli le contese fra le genti si sono svolte con motivazioni che abbiamo definito umane, fino a un secolo e mezzo addietro, quando cominciò la rivoluzione industriale, l'era della macchina, che in Europa ebbe inizio proprio in Gran Bretagna, seguita a ruota da Francia e Germania, e fuori d'Europa negli Stati Uniti, quattro Paesi che disponevano delle fonti d'energia primaria (il carbone, a quel tempo), e che per tale ragione potevano passare dalla millenaria fase agricola all'economia industriale. La trasformazione della società umana che ne è seguita ha sì creato la civiltà materiale nella quale viviamo, ma ci ha anche asservito in modo irreversibile a questa civiltà, che ha tanto più condizionato il modo di pensare e decidere dei popoli (anche se a loro insaputa), quanto più questi sono «evoluti» e «civili». Infatti dalla rivoluzione industriale è sorta una necessità sempre più esasperata di disporre, o di non mancare, di energia fino a diventare una motivazione di assoluta priorità nella politica delle nazioni, con alterazioni delle direttrici di espansione, e modifiche di tutta la strategia mondiale, in una lotta all'ultimo sangue per la sopravvivenza dell'attuale civiltà dei consumi.

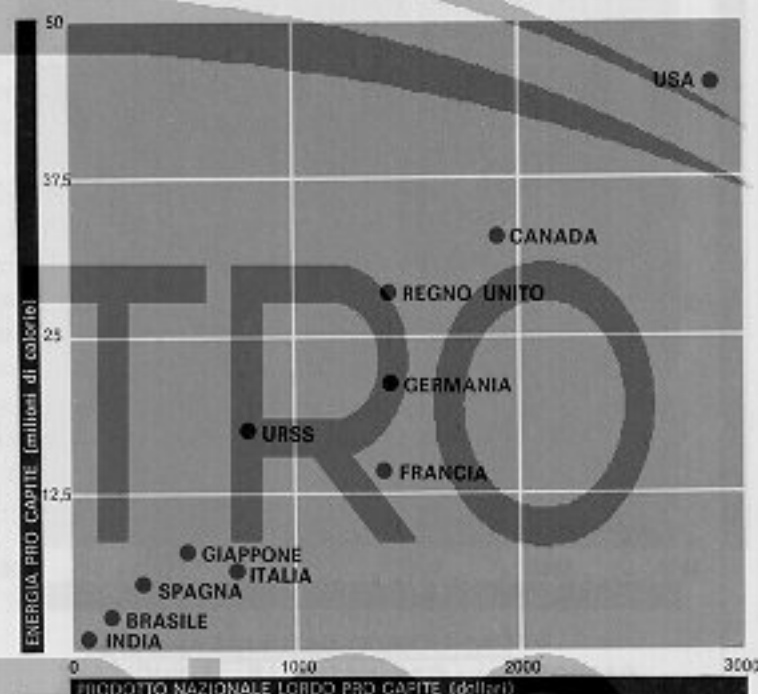
Credo che l'inizio della nuova motivazione «energetica» possa essere situato alla fine del secolo scorso, o all'inizio del presente, quando si cominciò ad avere coscienza del fabbisogno d'energia che il progresso industriale richiedeva, e viceversa, del tasso di sviluppo che la disponibilità d'energia consentiva. In quell'epoca, e certo non a caso, i mezzi per esercitare il potere marittimo acquistarono la fisionomia, le caratteristiche e la tecnica d'impiego che mantennero poi quasi inalterate fino agli anni '30.

Parimenti in quell'epoca apparvero sui mari almeno tre nuovi competitori, reali o in fieri: il Giappone, in moto centrifugo accelerato, ancora più espansionistico che energetico; La Russia, caotico colosso in atavica ricerca di uno sbocco verso i mari caldi; gli Stati Uniti, con l'energia primaria in casa, e in corsa per la conquista dei mercati mondiali.

DA CANNE A SUEZ

Dei tre, fu il Giappone, il primo a scendere in campo nel 1904 contro il secondo, «copenaghizzando» una buona parte della 1ª Squadra russa del Pacifico a Port-Arthur, e dimostrando ancora una volta la superiorità strategica e tattica del potere marittimo, nelle mani di chi lo sa usare, sul potere terrestre. In effetti la Russia da secoli sognava di giungere ai mari caldi e liberi. Al tempo

Il rapporto stretto tra il consumo energetico e il prodotto nazionale lordo di alcuni paesi è stato qui rappresentato in base allo studio compiuto nel 1961 dall'Office of Science and Technology. Quasi tutte le altre nazioni cadrebbero nel rettangolo in basso a sinistra. (da *Le Scienze* - Dicembre 1970)



della guerra russo-giapponese del 1904, la Russia era arrivata da tempo nel Baltico, sul Pacifico e sul Mar Nero, ma era rimasta una potenza terrestre, e i suoi uomini avevano le mani sporche di terra, e non ruvide di salsedine. La battaglia di Tsu-shi-ma, combattuta nel 1905, fu la logica conseguenza di quanto sopra, e dimostrò come vanno a finire le cose quando il potere terrestre vuole andare in mare a battere l'avversario marittimo, e crede di riuscirci mandando, dal Baltico, la 2ª squadra del Pacifico, in un viaggio di sette mesi e 20.000 miglia, a incontrare i Giapponesi a 200 miglia dalle loro basi; forse al comando supremo russo qualcuno aveva sentito parlare di Roma e Cartagine, ma non aveva tenuto conto che l'abnegazione del comando in mare e il valore dei marinai contadini non potevano sostituire un mestiere non conosciuto: comunque, la lezione di Tsu-shi-ma fu bene appresa, e messa a frutto, con i risultati che fra poco vedremo.

Per quanto concerne gli Stati Uniti, energeticamente del tutto autosufficienti, la loro parte è venuta chiarendosi fra le due guerre mondiali, quando il loro moto centrifugo nel Pacifico, a motivazione commerciale, è venuto a interferire con quello giapponese, d'origine energetica ed espansionistica, fino alla crisi del 1941, quando l'embargo americano sul petrolio al Giappone obbligò questo Paese allo scontro frontale, che allargò una guerra già in corso in Europa per motivi simili.

Il risultato fu una lotta fra contendenti ad armi impari, le fonti d'energia e il potere marittimo per difenderle trovandosi da una sola parte (o quasi). Alla fine, in un mondo semidistrutto, rimasero una potenza marittima, gli Stati Uniti, con una posizione imperialistica da occupare un po' suo malgrado, e senza la mentalità adeguata (perché, in fondo in fondo, ad essa non necessaria); la Russia, potenza terrestre che aveva perfettamente capito il perché

DA CANNE A SUEZ

della guerra, e la necessità di vincere la pace (riuscendoci, vuoi per aggressività propria, vuoi per l'incomprensione americana del fatto che la guerra continuava su altri fronti), in più, ben decisa a mettere in atto i frutti della lezione di Tsu-shi-ma; infine, una nuova tremenda fonte d'energia, dapprima nelle mani dei soli Stati Uniti, poi, dopo

breve tempo, anche della Russia e, a mano a mano, di altri Paesi diventati potenze nucleari.

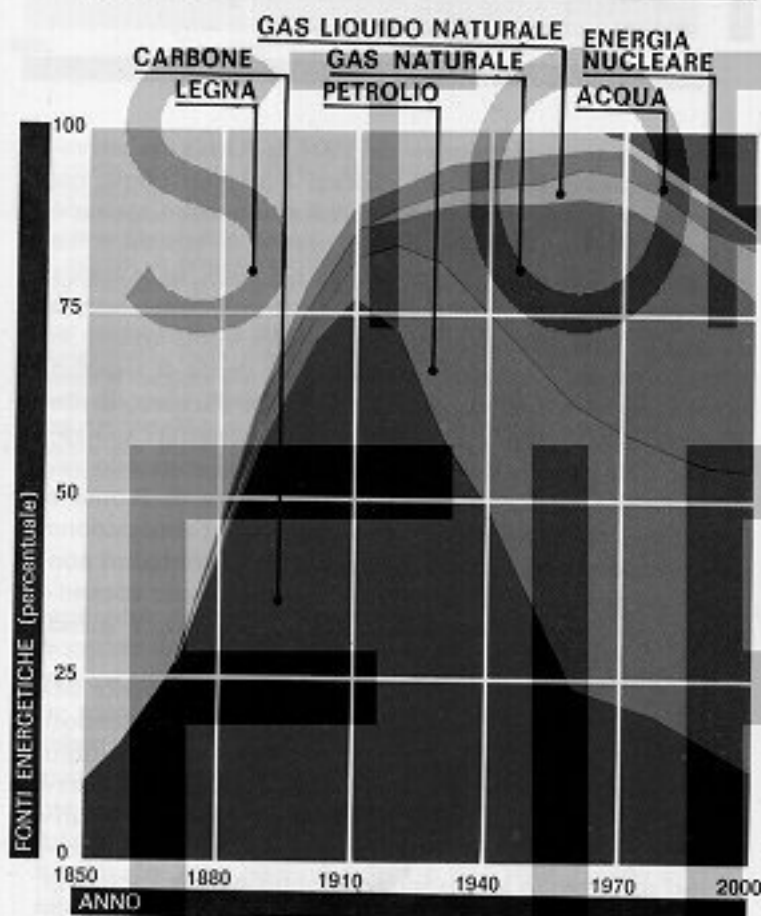
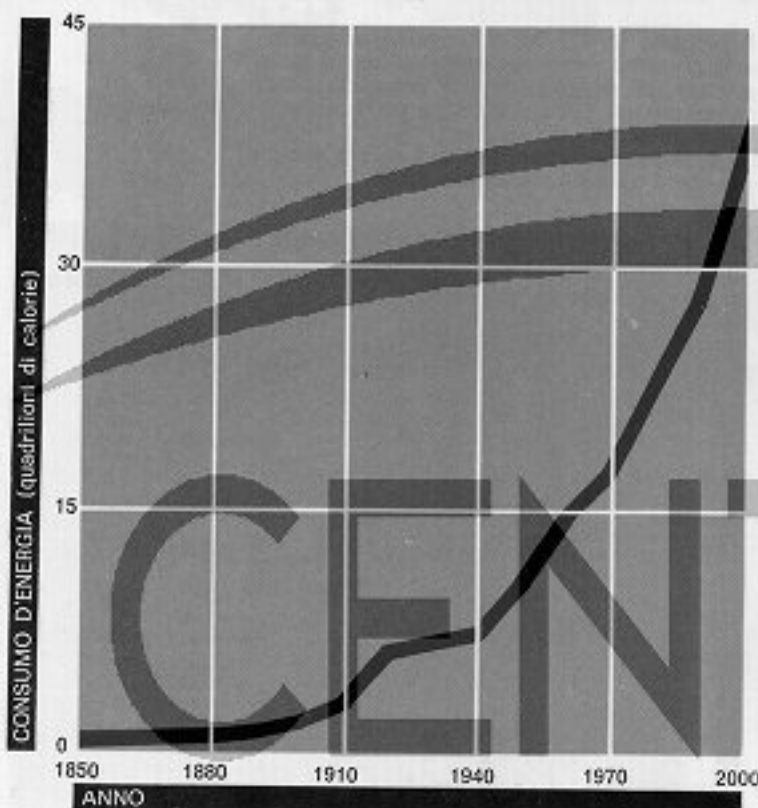
Siamo ormai ai nostri giorni. Da una generazione si combatte una guerra così detta fredda, una partita a mezza via fra gli scacchi e il poker, che si gioca in modo evidente sulla terra, meno aperto ma più spietato sui mari e nei cieli. Da ventisette anni i bombardieri dello Strategic Air Command americano passano sulle nostre teste 24 ore al giorno, la bandiera rossa sventola sulla porta di Brandeburgo a Berlino, la VI Flotta americana incrocia nel Mediterraneo, insieme con la Flotta russa.

Ed ora, per un misterioso ricorso, la storia dell'uomo sta ritornando sul luogo d'origine, nei deserti del Medio Oriente dove è situato il crocicchio per il quale il nostro destino sembra debba passare. Quest'area è un condensato di storia, economia, religione, etnologia. Affondate nella sabbia attendono 47 miliardi di tonnellate di petrolio, circa il 55% delle riserve mondiali conosciute. In superficie, due milioni e mezzo di Ebrei vivono con le armi al piede e con le spalle al mare, circondati dall'odio arabo, e fanno da testa di ponte o da sentinella dell'economia occidentale tenendo in pugno le chiavi della porta (chiusa) fra Mediterraneo e Oceano Indiano.

Davanti alle coste di quei paesi incrociano le navi dei «Due Grandi», ambedue con la vista lunga e con buona memoria. La Russia ha imparato la lezione di Tsu-shi-ma, e si batte con ogni mezzo per uscire dalla bottiglia mediterranea verso l'Oceano Indiano, l'India, il Sud-Est asiatico, per approfondire la sua penetrazione in Africa, verso il petrolio nigeriano (per il quale si compì la tragedia del Biafra) e l'uranio del Congo: tuttavia, essa sta incontrando sulla sua strada un grosso terzo incomodo, il nuovo Oriente rosso e nucleare che preme verso l'occidente russo, e che gli porta la guerra alle soglie di casa, per esempio nei Balcani. Gli Stati Uniti fanno fronte alla Russia, nella sua spinta secolare verso i mari aperti e nella corsa all'energia, facendo la guardia al petrolio del Medio Oriente nel Mediterraneo e nell'Oceano Indiano, e sostenendo su terra Israele e Giordania a colpi di dollari e di «Phantoms», e invitando la Repubblica Popolare Cinese al tavolo da gioco, dove è in corso un'agghiacciante partita, in cui le poste sono il dominio del mondo, e il futuro della nostra civiltà completamente condizionata all'energia.

Chi sarà il vincitore?

Sotto i deserti del Medio Oriente giacciono civiltà che riempiono di sé il mondo, dalle quali abbiamo appreso quasi tutto ciò che sappiamo. Altre civiltà sono venute dopo di quelle, e a loro volta sono state sommerse, o sono in via di estinzione. Se così sarà anche della nostra, con le sue automobili, i suoi calcolatori elettronici e i suoi quadrigetti, la cosa non è preoccupante, il vincitore sarà sempre l'Uomo, creatura divina, che sempre troverà il coraggio per «de' remi fare ale al folle volo». **M.B.**



A confronto le varie forme di energia succedutesi negli USA a partire dal 1850 e il consumo totale di energia nello stesso periodo (grafico in alto).

Si può notare come nel 1850 la legna fosse ancora la fonte del 90% dell'energia, mentre il 10% era dovuto al carbone.

Si prevede che entro il 2000 il carbone tornerà al 10% circa, lasciando campo libero alle altre diverse fonti energetiche: petrolio, gas naturale, gas liquido naturale, energia idroelettrica, legna ed energia atomica.

(da Le Scienze - Dicembre 1970)



In occasione dell'annuale riunione dei Concessionari il Direttore Generale delle Lancia ha annunciato la costituzione della sezione Concessionari del Lancia Hi-Fi. A essa sono stati ammessi, sino a ora diciotto concessionari italiani, che da almeno trenta anni appartengono all'organizzazione Lancia.

L'immagine della Lancia si è creata ed è stata sostenuta nel tempo da due componenti fondamentali: l'alta qualità delle automobili prodotte, sintesi di tecnologia d'avanguardia, accuratezza di finizioni, severità di collaudi; e, parallelamente, il rapporto particolare con il cliente, che ha differenziato il proprietario di vetture Lancia da ogni altro automobilista.

La costituzione della sezione Concessionari del Lancia Hi-Fi, vuole essere un riconoscimento e un ringraziamento della Lancia agli uomini che hanno maggiormente contribuito, con la loro fedeltà e la loro passione, a creare e ingrandire la schiera dei «Lancisti», cioè dei clienti più affezionati e più competenti, nei quali hanno saputo trasferire tutto il loro entusiasmo e la loro fiducia nei prodotti della nostra Società.

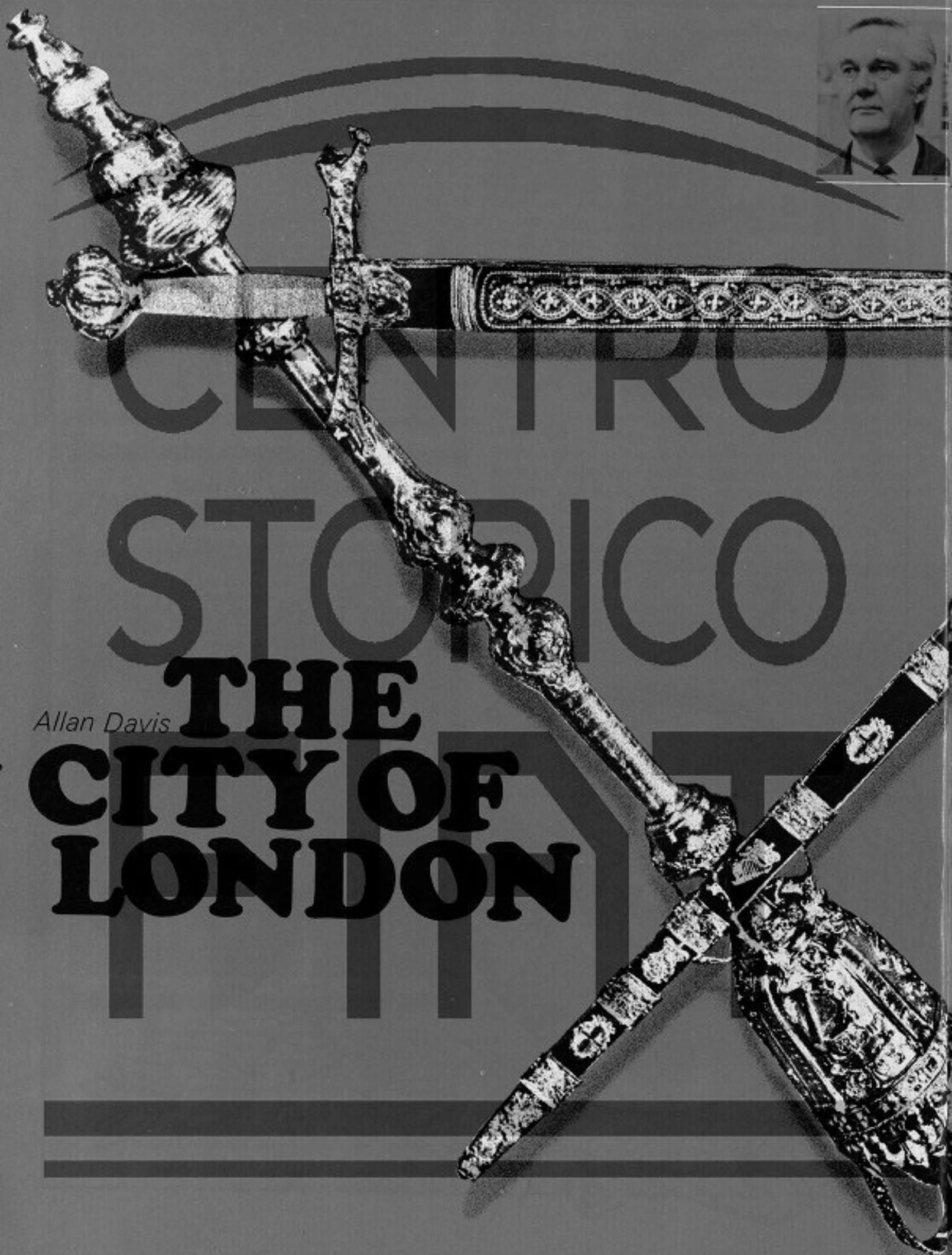
Franco Ocleppo (dal 1924)
Vincenzo e Marcello Rocco (dal 1925)
Franco Bocca (dal 1926)
Andrea Borsani (dal 1926)
Mario Casula Valeri (dal 1927)
Alessio Gelmini (dal 1930)
Alfonso Rispoli (dal 1930)
Cormons Ferri (1933)
Giorgio Nodari (dal 1933)
Rodolfo Rötl (dal 1933)
Antonio Cusulin (dal 1934)
Adriana Bonomi (dal 1935)
Alfredo e Arturo Garagnani (dal 1935)
Saverio Pastore (dal 1937)
Ambrogio Altobelli (dal 1938)
Mario Reviglione (dal 1939)
Aldo Sassi (dal 1939)
Alvaro Bondi (dal 1943)





Allan Davis

THE CITY OF LONDON



The author of this article, Allan Davis, CA, FRSA, CC, writes with some authority having worked in the City of London for more than 25 years. It was there, in 1949, that he qualified as a Chartered Accountant having served his apprenticeship with Dunn, Wylie & Co., with whom he is now senior partner. Allan Davis was born in London and, apart from service during

World War II as a Royal Navy pilot, has continued to live there. A Fellow of the Royal Society of Arts, his love for the City and its traditions is shared by his wife and three children. In 1959 he became a liveryman of the Worshipful Company of Painter-Stainers, one of the traditional craft guilds he describes, on whose governing body he has served as a member

and honorary treasurer since 1962. His eldest son, Michael, was also elected to the livery in 1970. In October 1971 Allan Davis was elected Common Councilman for the Ward of Queenhithe and today serves on three management committees for the Corporation of London, the administrative and governing authority for the City of London.

In his professional practice he is concerned with a variety of industries stretching from publishing to engineering and he acts as financial advisor to the British subsidiaries of a number of significant European companies. It was through his practice that Allan Davis became a director of Lancia (England) Ltd., in 1956 and in 1967 was appointed the Company's Chairman.



The City of London is widely known yet widely misunderstood which is the price it has to pay for possessing a character and qualities unique to any other City. In physical size and resident population it is certainly the smallest City in the United Kingdom, if not in the world. Popularly referred to as «the Square Mile» it has a total area of 677 acres in the heart of the vast 620 square mile metropolis of London. By day over 400,000 people enter its streets and offices, but at night it has a population of only 4,500. The reason for this is to be found in its history. It is not a product of deliberate planning but a City that has grown and preserved its functions and identity over a period of nearly 2,000 years.

The City of London, and London generally, owes its life to the River Thames. The Thames Estuary was a natural entry from, and exit to, the Continent, and by A.D. 43 the Romans had sited their camp «Londinium» near the tidal limits of the river at the lowest point where a bridge could be built without difficulty. The walled City of London built by the Romans owed its development to this geographical position. It is likely that there was a London Bridge in Roman times, though the earliest recorded bridge was built in the twelfth century. It is an astounding fact that until 1729 there was no crossing over the Thames other than London Bridge. The river offered facilities for the bridge, and the river and the bridge made the City. From North to South of England all traffic had to go over London Bridge and the growth of the City as a trading centre is due to its convenience as a port and transit centre.

The City has within it two gentle elevations – Ludgate Hill to the West and Cornhill to the East. Dividing them in days gone by was the Walbrook, a stream which flowed from Finsbury in the north to the Thames by the side of what is now Cannon Street Station; its course is approximately marked by the present street called Walbrook. West of Ludgate Hill ran the Fleet, which still flows into the river by Blackfriars Bridge. The Fleet is commemorated by Fleet Street, the Street of Ink, the home of British journalism.

Traces of the mediaeval city can still be seen down London Wall where the Roman Wall peeps out from the double line of glass faced office blocks and elsewhere, while place names preserve the history of the City's many markets – Fish Street Hill, Poultry, Bread Street, Milk Street, Honey Lane, Wood Street and Seacoal Lane, which was the unloading place for coal from Newcastle as early as the thirteenth century.



The crest of the City of London.



The City has relatively few highways — Cheapside, Moorgate, Aldersgate Street and Queen Victoria Street — but has a considerable number of narrow streets, alleyways and courts, and it is the latter which give the City its peculiar character.

By the tenth century the City of London was established as the most influential trading centre in England, and rights of its citizens to govern their own affairs were respected and consolidated by William the Conqueror between 1068 and 1075. By 1141 the citizens had formed a single community for the purposes of corporate action, and in 1191 they elected their own Mayor to preside over their deliberations. The trading power of the City was vested chiefly in Livery Companies, or craft guilds, which were well established by the 15th century. Over 80 trades were practised at this time, the oldest established including Drapers, Goldsmiths, Fishmongers, Grocers and Skinners (pelts and hides).

The Painter-Stainers Company is number 28 in order of precedence in the City, although the earliest reference to the Stainers Company dates from 1268 when its members were involved in a riot with the Goldsmiths, the Tailors and another company unnamed. The existence of the Painters Company was recorded in 1283 and the two Companies united in 1502.

It is believed that the art of the Stainer was that of producing on plain woven fabrics both coloured designs and figures in imitation of tapestry, and probably painting on canvas was included as stained cloth. The art of painting meant primarily painting on wood.

The Company was granted a charter by Queen Elizabeth I in 1581, but this was surrendered to Charles II. In 1685 James II granted a new charter which has provided the basis for the Company's administration down to the present time.

Sir John Browne, serjeant painter to Henry VIII, bequeathed his house in Queenhithe to the Company when he died in 1532. It was destroyed in the Great Fire of London in 1666 and rebuilt in 1670. It was again destroyed by fire during an air-raid in 1941, but this time was not rebuilt until 1961.

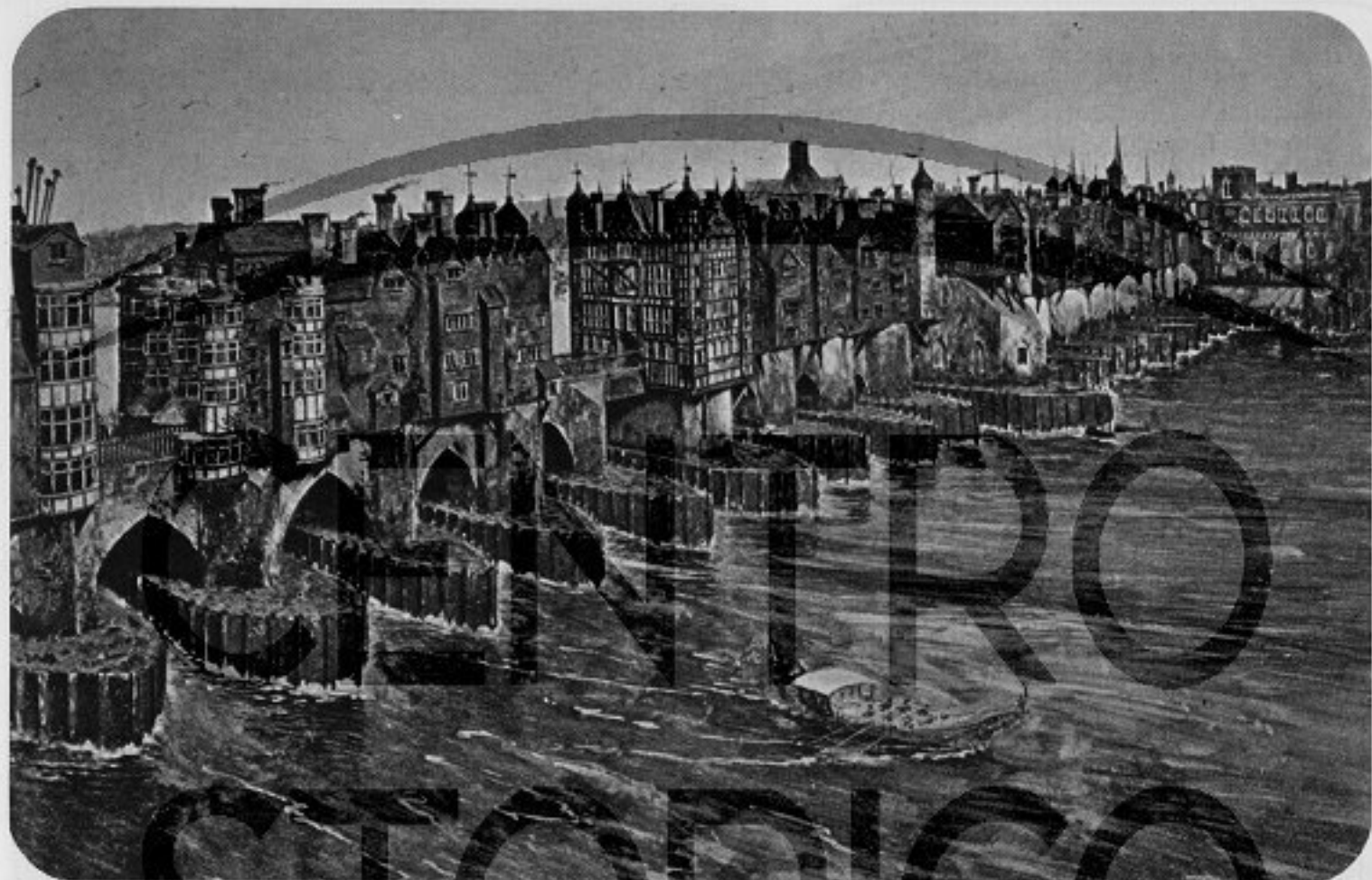
Among its distinguished members have been Sampston Camden, the father of historians, Sir Peter Lely, Antonio Verrio, de-

corator of Windsor Castle and Hampton Court, Sir Godfrey Kneller, Sir James Thornhill, painter of the ceiling at Greenwich, Peter Monamy, marine artist and decorator of Vauxhall, and Presidents of the Royal Academy from the first, Sir Joshua Reynolds.

The Mercers, Drapers and Goldsmiths Companies included many merchants who became exclusively engaged in overseas trade, and through their efforts the reputation of the City of London as an international centre was established. The influence of the Livery Companies was enormous, not only on the policies of the City as an entity but also in the establishment of codes of practice relating to conditions of employment and the standard of goods.

The formation of the Bank of England in 1694 accelerated this development and by the same year the mechanism for Stock Exchange dealings had been created. Increases in trade and shipping risks promoted the formation of insurance companies, and the establishment of Lloyd's, which began in a seventeenth century coffee house, as an international insurance market and world centre for shipping intelligence helped to strengthen the City's reputation.

Strangely, the growth of the City of London's financial services closely followed the first of the two major disasters that have befallen the City — the Great Fire of London in 1666 and the bombing of the 1939-45 war. In 1666 the



City of London was all that existed of the great metropolis that is now London and the extent of the disaster can be appreciated when it is remembered that only about 75 acres remained undamaged within the walls. Many traders were forced to move outside the City area into what is now Metropolitan London, and many of these trades never returned. However, within ten years the majority of the buildings had been rebuilt. One person above all others was responsible for creating some of the magnificent Post-Fire buildings, many of which still survive — Sir Christopher Wren. In addition to his masterpiece — St. Paul's Cathedral, the crowning glory of the City — Sir Christopher rebuilt 51 magnificent churches of which 29 still remain.

The physical centre of the City of London is dominated by a cross section of streets confronted by three buildings which symbolize the City of today — the Bank of England, the Royal Exchange and the Mansion House.

Around the Bank of England cluster the merchant banks,

the joint stock banks, the issuing houses, the discount houses, the finance houses and government and other financial agencies that form the centre of Great Britain's banking system. Close by are the Stock Exchange and Lloyd's.

The Royal Exchange is the third in succession of the Exchanges founded by Sir Thomas Gresham for merchants. In its hey-day as a market the Exchange was described by Voltaire as «A place more venerable than many courts of justice, where the representatives of all nations meet for the benefit of mankind. There the Jew, the Mohammedan and the Christian transact together as tho' they all professed the same religion, and give the name of Infidel to none but bankrupts. There the Presbyterian confides in the Anabaptist and the Churchman depends on the Quaker's word».

Nowadays the commodity markets are more scattered, but they still function within the City — the Wool Exchange, the London Metal Exchange, (for lead, copper, zinc, etc.), Beaver House (for furs), the Corn Exchange (for wheat, barley and agricultural produce), the Baltic Exchange (dealing in sea and air freights), the London Commodity Exchange (for rubber, tea, coffee, ivory, sugar and jute) and the Diamond Corporation.

The great food markets in the City still flourish. The most well-known are Billingsgate, the fish market, and Smith-



Medieval London Bridge, sole crossing of the River Thames until 1729.

The Pool of London, source of the City's commercial life with Tower Bridge, one of London's renowned landmarks.

field, once a horse and cattle market, now primarily a market for chilled and frozen meat and poultry, and Leadenhall Market, founded in the fourteenth century which houses retail traders of poultry and provisions.

The Mansion House, built in 1751 by George Dance, is the home of the Lord Mayor of London, who personifies the City of London. He is Head of the Corporation of London (the City's governing body), Chief Magistrate of the City, since 1966 Chancellor of City University, and second only to the Sovereign in «the Square Mile». Today his office stands for the spirit of fraternity which is so much a part of the life of the Livery Companies, citizenship, integrity, hospitality, tradition and sound government. The Mansion House is as unique as its occupant's position; it is a home, a palace and a court of justice, with its own court room and cells. Here the Lord Mayor lives during his year of office; here he presides at innumerable meetings; and here he entertains, on behalf of the City and the nation, guests from all parts of the world.

The Mansion House is known throughout the United Kingdom for its association with benevolent causes, for it is from this address that countless national appeals have been made for help in cases of disaster both at home and abroad. The Lord Mayor is elected by liverymen of the 84 livery companies assembled in Common Hall at Guildhall, a fifteenth century building, on Michaelmas Day, 29th September,

each year. Common Hall is the largest gathering of citizens for any municipal purpose and places the election of Mayor on a far wider basis than the usual appointment by a council.

The meeting is summoned by a notice from the Lord Mayor to the Masters and Wardens of the Livery Companies requiring them to advise their liverymen to attend at Guildhall, and another notice requiring the attendance of the Beadle of each Company at the entrance to Guildhall to prevent anyone, other than liverymen, from entering. On the appointed day the members of each Company's Livery enter Guildhall by a particular wicket gate, over which is painted the name of their Company, guarded by their Beadle, and the Common Cryer opens the proceedings by directing all who are not liverymen to depart on pain of imprisonment. This sounds rather harsher than in fact it is as the public are admitted to the rear of Guildhall, behind the «Bar», for the ceremony.

The annual Lord Mayor's Procession through the City

streets each-November is regarded by the thousands who stand at the roadside to watch as an entertainment, a vivid spectacle with a carnival of floats and military bands, but to the Corporation it is much more. The Charter of King John, dated 9th May 1215, which instituted the annual election provided that the discreet and fit person so elected should be «presented to us, or to our justices if we are not present, and shall swear fealty to us».

On the 8th November each year the new Lord Mayor is admitted to office by the Court of Aldermen. The Chamberlain presents the Sceptre, the Seal of Office of Mayor, and the Purse, while the Swordbearer presents the Sword and the Common Cryer the Mace. The following day the Lord Mayor goes in procession to present himself at the High Court of Justice and the Lord Chancellor signifies the Sovereign's pleasure. The declaration of office is then made before the judges of the Queen's Bench Division. In the evening of that day the Lord Mayor gives a banquet at Guildhall at which it is customary for the Prime Minister to respond to the toast of Her Majesty's Ministers and make pronouncements on national and international affairs.

The ceremonies which link the City with the Throne display the historical role of the City in the life of the nation, and are reminders of its long, slow rise to power as a quasi-independent state. At coronations the Lord Mayor, carrying the crystal sceptre, is given



Mansion House official residence of the Lord Mayor of London.

high precedence and after the Coronation the Sovereign is entertained by the Corporation at Guildhall. In November this year the Corporation will entertain Queen Elizabeth II and Prince Philip to a State Banquet at Guildhall in celebration of their Silver Wedding.

On the death of a Sovereign the Lord Mayor is formally advised and asked to give directions for the tolling of the bell at St. Paul's. The accession of the Sovereign is publicly proclaimed in the City by the Officers of Arms who are admitted, after their authority has been scrutinised by the Lord Mayor, at Temple Bar, the western entrance to the City.

More widely known are the ceremonies when the Sovereign is visiting the City in State. The Royal Carriage stops immediately inside the City boundary and the Lord Mayor presents the Pearl Sword of the City to the Sovereign. The Sovereign touches the Sword and indicates its return to the Lord Mayor, who then precedes Him into the City. Today this ceremony denotes the loyalty



Mansion House - Egyptian Hall.
Principle room in the official residence
of the Lord Mayor of London.

The Court of Common Council.
The administrative
and governing authority
of the City of London
in session at the Guildhall.



Mansion House - the Salon.
The reception room noted
for its architectural detail.

One of the annual traditions
of the City is the Lord Mayor's
Procession which dates from
before the sixteenth century.
Pictured is the Lord Mayor's
State Coach passing
Mansion House during
its journey
from the Guildhall to
the Royal Courts of Justice.

of the City and the trust of the Sovereign but there was a time when the citizens of London claimed rights to debar the Sovereign and to choose a king.

The administration of the City is carried out by the Corporation of London, composed today of the Lord Mayor, 25 other Aldermen and 159 Common Councilmen. The City is divided into 25 Wards, with each Ward electing one Alderman («senior» or «elder» man), and a number of Councilmen, whose number varies according to the size of the Ward. The system of election has remained basically unaltered since the fourteenth century, and was adopted as the basis for the British Parliamentary system. The Aldermen's Council, known as the Court of Aldermen, was the effective decision-making authority until the seventeenth century when the Court of Common Council, comprising Aldermen and Common Councilmen, became the City's elected legislative assembly.

There is, however, one difference — and an important one — between the City of London and other English civic authorities. The candidates for election to the Court of Common Council are not chosen on a political basis. They are elected, subject to certain tenancy or property ownership conditions, for their ability, knowledge and interest in the City's affairs.

Since the former Council Chamber was destroyed in 1940 the Court of Common Council has met in Guildhall. But when the Guildhall reconstruction programme, now well under way, is completed, it will meet in a new purpose built chamber. Except during the Summer and Winter vacations Courts are held twice a month to receive and consider reports of the various committees, and to debate matters of policy. In the absence of political controversy the emphasis in debate is on the good of the City itself, but this provides plenty of scope for differences of opinion.

It may come as a surprise when attending a meeting of the Court of Common Council to find that it is the «Mother of the Mother of Parliaments» for its procedure has provided the foundations for those used by the



Representing the history and power of the City of London, these statues represent the mythical giants who fought the Trojan invasion of ancient Britain, a thousand years before Christ, leading to the legendary city on which London is founded. The statues in the Guildhall, Gog and Magog, have welcomed Kings and Queens for more than five and a half centuries.

An architectural model of the Barbican redevelopment scheme which started in 1960 and now nears completion.

British Parliament and civic authorities, and also by Parliaments and authorities all over the world. The members of Common Council sit within the Bar, set just over half way up the Guildhall. In the middle of the dais sit the officers of the Corporation and in a half moon on either side of the Lord Mayor's Chair sit the Aldermen, with seats for the two Sheriffs at each tip. On the stroke of one o'clock the Lord Mayor enters preceded by the City Marshal, in scarlet coat and plumed hat with clanking spurs and sword, followed by the Common Cryer with the Mace, the Sword Bearer, the Town Clerk, the Chaplain and the Sheriffs. The procession halts at the bottom of the steps to the dais to permit the Lord Mayor to pass through to his Chair. Then the Mace and the Sword are placed on the racks on the table before him, the Sheriffs, the Town Clerk and the other officers take their places, and with everyone standing proceedings begin with the simplest of prayers. The Lord Mayor repeats the Motto of the City, «Domine Dirige Nos» — Lord, guide us — and then the Town Clerk passes to the first item on the agenda.

The day-to-day responsibilities of the Corporation of London are very diverse. They include the maintenance of schools, health services in the City and Port of London, the control of the food markets, management of the City's Estates, control of its own Police Force (quite independent of the Metropolitan London Force) and the administration and financing of open spaces in and around London, such as Epping Forest and Burnham Beeches. Incidentally, many of its activities are financed out of the City's own revenues at no cost to the rate-payer.

However, no problem has given the Corporation greater concern than that of rebuilding. In common with many cities the bombing during 1939-1945 destroyed one-third of the City of London's buildings. But the City had a difficult choice to make. The advent in the late nineteenth century of a railway network, the introduction in the past 40 years of a huge Underground system, and the consequent accessibility of suburban London and neighbouring counties with cheaper property prices had



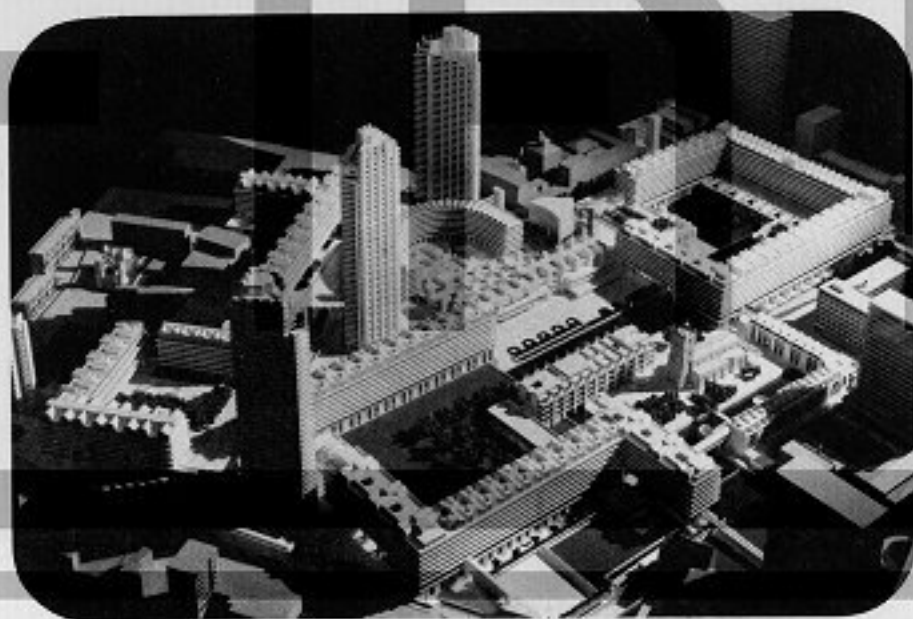
led to a huge reduction in the resident population of the City. At the same time it was recognised that large-scale office and industrial redevelopment was necessary to provide the facilities for the increasing financial and commercial services that were anticipated.

The two needs are both being fulfilled. In an attempt to create a Living City a new residential area in the north of the City — known as the Barbican — is

almost completed. It will provide living accommodation for 7000 people together with ancillary buildings incorporating shopping facilities and a £ 15 million Arts Centre complex, including a theatre for the Royal Shakespeare Company, a Concert Hall, Art Gallery, Sculpture Court and Library. The commercial aspect is also well advanced. Large scale development including towering office blocks, with every up-to-date refinement, surrounded by gardens or paved courtyards to preserve the City's atmosphere, new highways, and covered pedestrian walkways are now visible. Inevitably some of these schemes incur disapproval, but though parts of the old City are disappearing, much will remain, and the historian can still revel in the character of the City. The ancient charm of the City can still be recaptured in the alleyways off Cornhill, in the seclusion of Charterhouse and the Temple, in the river crossings, the markets, St. Paul's Cathedral, the restored City Churches, the Livery Halls, the restored sections of Roman Wall, «olde» pubs and restaurants.

History, tradition, commerce, computers, pageantry and progress are all in the «Square Mile», the village that is the City of London. Its stones influence its workers, who are not merely a race of nomads who earn their daily bread within it and live elsewhere, but people who draw on the accumulated experience of generation upon generation of men who have worked there before them and upon the traditions which will help to mould the City of the future.

They and their forebears, having seen the ebb and flow of human fortunes, the rise and fall of business houses, have learnt the basic, age-old morality that successful trade depends upon trust, fidelity and honesty. **A.D.**



Festival di Umberto Domina dell'umorismo a Bordighera

Umberto Domina, autore di numerosi libri umoristici di successo («La Pubblicità è la mina del commercio» «Contiene Frutta secca» «La moglie che ha sbagliato cugino» «Garibaldi, ore 21» «Morti di nebbia» «Siamo tutti umoristi») è stato invitato a collaborare alla nostra rivista con questa pagina di «relax».

Nulla di meglio — per presentare Umberto Domina ai nostri lettori — dell'autobiografia riportata sul risvolto di un suo libro.

Sono nato il 15 settembre del 1921 a Castrogiovanni che allora era un piccolo paese del centro della Sicilia e che ora, pur essendo rimasto piccolo ed al centro, è divenuto capoluogo di provincia e si fa chiamare Enna.

Ivi si svolse, con alterna fortuna, la mia carriera scolastica ed ebbi modo di boicottare il «regime» partecipando ai sabati fascisti con fez e calzoncini, lasciando credere che sotto il cappotto avessi anche la divisa. Tradito dallo spacco del paletot, fui perseguitato a lungo.

Essendo meridionale, ma non essendo né sarto, né barbiere, né poliziotto, mi vidi costretto ad essere dottore in legge e cominciai ad occuparmi di pubblicità. Senza che peraltro la pubblicità si occupasse di me.

Nel 1950, cedendo alle vive insistenze del Sindaco di Milano, ivi mi trasferii ed ivi rimasi.

Ho due figli e una sola moglie. Non guardo la televisione e mi tingo i capelli di bianco per apparire più serio quando, dal lunedì al venerdì, lavoro.

Sabato e domenica correggo i compiti ai figli, sposto mobili di casa o scrivo sciocchezze.

IL FUTILIERE

Il futiliere è chi scrive cose futili. Se una rivista di categoria si rivolge al futiliere è perché vuole che egli scriva futilità di categoria.

Così, all'Eco del tabaccaio posso propinare la storiella dell'italiano snob che entra dal tabaccaio e fa: «Do you speak English»? «Yes» «Chesterfield» e per la «Rivista Lancia» sarebbero andati benissimo i seguenti appunti di chimica.

L'auto (AT)

L'Auto (At), volgarmente detta «macchina», è un minerale ferroso di forma e colore assai variabili.

Abbondanti giacimenti d'At si rinvennero lungo le autostrade del Nord, specie a fine week-end. Altri notevoli giacimenti sono da segnalarsi nelle cosiddette «zone verdi» di alcune città da dove vengono estratte col metodo della gru.

L'At in presenza di uno speciale catalizzatore di colore giallo (detto volgarmente semaforo: Sm) precipita, dando origine ad una reazione a catena che i chimici chiamano Tamponamento (Tm).

I principali derivati dell'At sono: la Rata (minerale cartaceo a forma di cambiale), il Bollo (che si manifesta sotto forma di escrescenza tonda sul parabrezza dell'At), il Consumo (sostanza gassosa estremamente cara) ed il Parcheggio; un derivato, quest'ultimo, assai raro e destinato a scomparire.

Uno dei composti più noti dell'At è l'Automobilista (Atm) che si presenta a forma d'uomo con uno spesso rivestimento di lamiera. L'Atm abbandona raramente il proprio involucro e lo si può estrarre solo col Metodo del cacciavite.

Trattato con Stradale (elemento ferroso, di colore grigioverde, rinvenibile nei pressi di Curve) si ottiene:

Atm (Automobilista) + Str (Stradale) = Mt (Multa)

La Multa (Mt) però, essendo un elemento gassoso, produce solo effetti temporanei e l'Atm ritorna presto allo stato solido. Era cioè logico che la «Rivista Lancia» chiedesse a un futiliere autofutilità.

E invece che mi chiede?

Un servizio su Bordighera e sull'umorismo; che sarebbe come chiedere a una gallina di tenere una conferenza sulle proprietà benefiche del tuorlo d'uovo. Galline e futilieri fanno uova e scrivono sciocchezze senza saperne il perché.

Pare anzi che non sappiano neppure di essere, rispettivamente, bipedi e umoristi, come quel tal giraffo, che leggendo il cartello posto sulla gabbia dello zoo nel quale era finito, disse alla giraffa: «Hai capito, cara?

Siamo degli artiodattili».

SALONE DEL CONSERVATORIO
GIOVANNI VERDI

CONCERTO



DAVID OISTRAKH

VIOLINO

DAVID OISTRAKH

VIOLINO

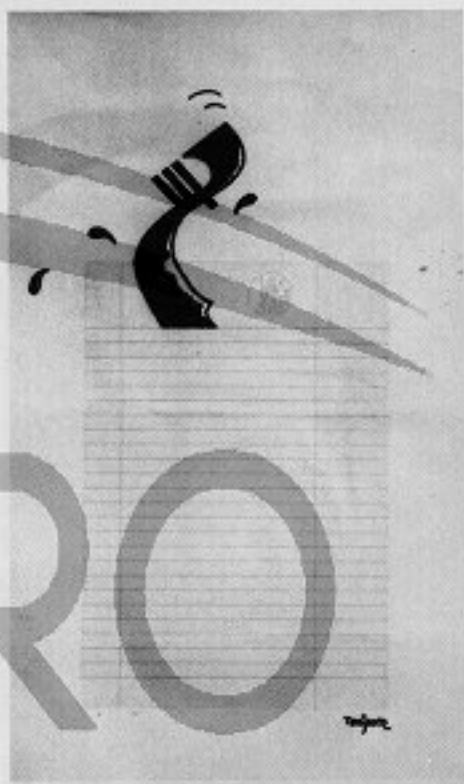
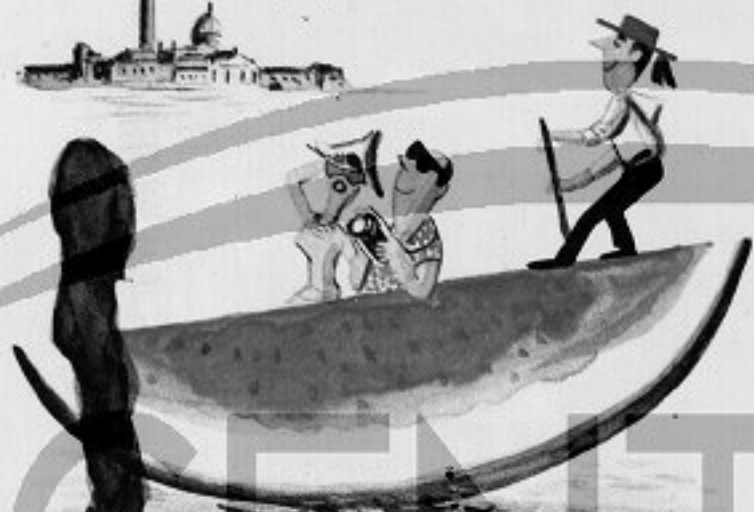
IN ASSIEME CON IL CONSERVATORIO

TEATRO CARLO FELICE GENOVA

1972-73



1972-73



1962

¡AYUDADO!
VENEZIA DA SALVARE





Definirsi umoristi significa prendersi sul serio e chi si prende sul serio non può essere umorista.

Scritta così, la frase assume il tono di definizione e mi viene persino il dubbio che non sia mia.

Vero è comunque che a Bordighera, anche se molti dei partecipanti di questo Festival Internazionale del sorriso sono umoristi di professione, nessuno si autodefinisce tale.

Ci vado ogni anno ed ogni anno invento pretesti speciosissimi: a mia moglie dico che faccio parte della giuria, al mio editore che ho speranze di vittorie ed a Cesare Perfetto, l'organizzatore, che passavo per caso.

L'anno scorso poi, nei confronti di Bordighera avevo un pretesto in più perché potevo considerarmi inviato speciale della «Rivista Lancia» con l'autorizzazione a trascurare il sostantivo per attaccarmi all'aggettivo. Speciale.

Specialissimo. Se è vero che dirò come si ride e non perché si ride, che parlerò di umoristi

e non di umorismo, che alluderò poco al Festival e molto a Venezia che era il tema fisso della manifestazione.

Saggia scelta: dopo quanto di involontariamente umoristico è stato fatto e detto per Venezia era giusto che l'argomento venisse affrontato anche dagli umoristi professionisti!

Molti colpi sono andati a segno. Dalla Venezia che affonda in un mare di carta bollata (Trojano, Palma d'Oro), francobollo turistico di Giorgio Cavallo «Visitate Venezia» con tanto di «Presto!» tra parentesi. Dagli sposini in gondola con maschera antigas di Clericetti, alla Venezia in tutte le lettere che sta per scomparire mentre due braccia emergono disperatamente dalla «V».

Ma a Bordighera, oltre che salvare Venezia c'era da salvare la faccia. La gente si aspetta che gli umoristi siano sempre spiritosi e non ammette che possono avere scarpe strette, vanoni incomplete, figli rimandati e bollette telefoniche intercomunali.

Accade così che «Chez Louis» — il bar del sorriso — si trasformi sino a tarda notte in una sagra della battuta. Con disegnatori che rilasciano a denti stretti autografi illustrati, autori che spremono le meningi per evitare il «cordialmente» delle dediche e giornalisti che provocano gli uni e gli altri con le domande più insinuanti.

Domande da tavola rotonda. Da interpellanza parlamentare.

Se il senso dell'umorismo, ad esempio, dipenda dalla professione che uno fa.

Io dico di sì. Che dipende.

Conosco un chirurgo che da anni si china compito sulla paziente: «Signora, solo una mezz'oretta e tolgo il disturbo» e un oculista che alla domanda: «Dottore, quando bevo il caffè sento una



fitta all'occhio destro» risponde: «Ha provato a togliere il cucchiaino?».

Chi invece manca totalmente del senso dell'umorismo è il droghiere, quando dice: «Due etti di prosciutto, un patè, seicento grammi di mascarpone 3.250 lire» e non ride.

Il pubblicitario? Be', il pubblicitario meriterebbe un discorso a parte. Dice cose incredibili con la faccia più seria del mondo (a dar retta a lui il superfluo è utilissimo, il futuro è già cominciato, gli anziani non esistono, si beve birra con ragazze in sottoveste) e inventa termini divertentissimi: grancondiamola, pulizzio, sardomobili, stordinsetti, baccalpronto, necessario...

Ma la professione più delicata è ovviamente quella dell'umorista. Un giorno ne ho conosciuto uno che non aveva il senso dell'umorismo. Poveretto: aveva persino una «u» all'occhiello ma nessuno lo prendeva sul serio. «Lei umorista?» faceva la gente, «Ma non mi faccia ridere!» E lui piangeva.

Anche a Bordighera c'è chi, per evitare il pianto della battuta propria, ricorre al sorriso della storiella altrui; ma si tratta di storielle fuori classe, di vere e proprie annotazioni di costume, come quella dell'italiano che sta pulendo i vetri del 62° piano di un grattacielo di New York e precipita. Urla. Ah ah ah ah ah... Intanto sfilano davanti ai suoi occhi banche, uffici, assicurazioni, studi. Ah ah ah ah ah... Dalla finestra del 16° piano intravede una donna nuda che sta facendo il bagno. Ah ah ah ah ah bonaaaaaa ah ah ah ah...

Insomma, Venezia a parte, c'è ancora di che sorridere.

U.D.

— Avec mes meilleurs vœux, je suis heureux de vous offrir mon rhume....







*il "pub" Lancia a Torino
in piazza San Carlo*



UNA NOVITA' CHE HA MILLE ANNI DI STORIA

Nel cuore antico della città tenacemente legata alle tradizioni è stato inserito un elemento che per Torino è nuovo ed invece per l'Inghilterra costituisce un aspetto tipico del panorama umano e sociale. Presentato con il nome della Lancia, il «pub» è stato subito ben accolto e si è conquistato le simpatie del pubblico. I tempi cambiano e noi mutiamo con essi, anche i torinesi, talvolta restii alle innovazioni, sono pronti ad adottare mode ed abitudini che vengono da lontano. La curiosa vicenda di un popolare cavallo.

L'Inghilterra è ancora un'isola? Così si chiedeva, poco prima della morte, André Maurois in un saggio ben presto divenuto celebre. In realtà la Gran Bretagna — che ora fa parte della Comunità Economica Europea e sembra aver abbandonato il suo splendido isolamento — sta cambiando. Ma non è la sola; tutti stiamo cambiando, anche noi italiani, del resto facili ad accogliere e ad assorbire le novità, e tra gli italiani anche noi piemontesi, più tenaci nel conservare le tradizioni e restii nell'abbandonarle. Per esempio: chi mai avrebbe supposto che in piazza San Carlo a Torino, proprio gli stessi locali che ancor quaranta anni fa ospitavano una famosa latteria, meta delle merende dei bambini «bene», golosi delle grandi coppe di panna servite con i croccanti cialdoni, dispensatrice di «bicerin» di latte caffè e cioccolata, e poi, per alcuni decenni, sede di un rinomato ristorante dal piemontesissimo nome di «Caval 'd bròns» avrebbero ospitato un «pub» dall'aspetto tipicamente inglese? Eppure ciò è avvenuto, a dimostrazione che se gli inglesi cambiano, cambiamo anche noi e che entrambi siamo pronti a mutamenti un tempo improponibili. Il pub di Piazza San Carlo, per introdursi in città e rendersi subito ben accolto, si è fatto forte di una firma torinesissima e cioè quella della Lancia. Così presentato, ha subito conquistato le simpatie di un suo pubblico, tra lo sportivo di tutte le età e quello più giovanile, disinvolatamente elegante, un poco riservato e pur aperto e pronto ad ammettere i «nuovi», purché, inespresso ma quasi sottinteso, abbiano un certo

«penchant» per l'automobile e — non è il caso di dirlo — per le vetture Lancia. Si è così creata una specie di «consorteria» che però sa ricevere con cordialità ogni cliente, proprio come accade in Inghilterra nei migliori pubs che sono ad un tempo un poco esclusivi e tuttavia accoglienti. Che cosa è un pub? Quali sono le caratteristiche che gli riconoscono il diritto a tale nome e qualifica? Pub è abbreviazione di «public house»; è anche qualcosa di più di un locale pubblico nel quale è autorizzata la vendita di bevande alcoliche ed essenzialmente della birra; è un luogo cordiale ed ospitale nel quale è possibile fare uno spuntino senza essere un ristorante od una trattoria, acquistare un pacchetto di sigarette, comperare una bottiglia di gin o di whisky nelle ore in cui le botteghe sono chiuse. Gli uomini della élite hanno i clubs, ma tutti, anche gli inglesi più snob, hanno un pub preferito nel quale vanno per abitudine; per vivere in mezzo ad un pubblico che può anche essere di sconosciuti, ma che si sanno amici per null'altra ragione al mondo che quella di frequentare lo stesso pub. Nel pub si possono trascorrere ore in perfetto silenzio ascoltando le chiacchiere degli altri, o ci si può rivolgere al vicino con opportuni commenti sul tempo per iniziare poi un discorso più impegnato, scambiare pettegolezzi sulla vita del quartiere o del paese, giocare una partita a freccette da infiggere nell'apposito tabellone di



Un pub di un quartiere elegante, in Hyde Park Corner: il Grenadier. È molto antico e si afferma che tra i suoi clienti abituali abbia avuto Re Giorgio IV. In questo luogo erano le scuderie di Hyde Park ed in principio il locale era riservato ai mozzi di stalla. Poi gli ufficiali del reggimento del Duca di Wellington incominciarono a frequentarlo e così divenne un punto di attrazione per i giovani dell'aristocrazia. Ora il pubblico è in parte composto di «debs», le debuttanti in società, di giovani ufficiali o di vecchi colonnelli in pensione. Per caratterizzare il pub è stata posta all'ingresso una garitta sovente occupata da innamorati in cerca di un riparo per le loro effusioni. L'insegna domina dall'alto: vi è effigiato un granatiere con l'alto colbacco e le spalline dorate. Nell'interno l'arredamento è elegantemente severo come si addice ad un locale di tradizioni militari e fa sfoggio di antichi servizi da portata in peltro, come pure di peltro sono molte tazze per la birra. I buongustai dicono infatti che la birra è migliore se viene servita in recipienti di questa lega metallica. Un cartello posto all'ingresso oggi informa come si deve fare per parcheggiare l'auto nelle vicinanze, mentre un tempo assegnava i posti per far riposare i cavalli dopo le corse nel parco.

cui ogni locale è provvisto, sentirsi in un circolo familiare per quanto familiare possa essere, per un vero inglese, un ambiente aperto al pubblico e quindi mancante di una autentica «privacy». È insomma un locale che sta tra il circolo, la casa, il ristorante, e può ricordare certi antichi caffè viennesi che trasudano ancora un poco di sussiego imperiale o, all'estremo opposto, la modesta stanza in Grecia chiamata caffè ospitante, clienti che talvolta sanno far durare per l'intera giornata un solo bicchiere di uzo; è tutto questo ed anche qualcosa di altro, ammantato di britannica dignità e nello stesso tempo pervaso di un briciolo di quelle originali stranezze che distinguono, con una leggiadra vena di follia, il carattere inglese.

Ne volete un esempio? Non crediate di poter frequentare un pub a vostro piacimento se non andate a genio al suo padrone o gestore. In Inghilterra si dice che egli è, come il capitano di una nave, «il secondo dopo Dio». Comanda lui e può, a suo piacere, mettervi alla porta se appena il vostro comportamento non gli va a genio o se ritiene che siate ubriaco od anche se i vostri discorsi non gli sono graditi o se guardate troppo insistentemente una persona che abbia dimostrato di non gradirvi, oppure se avete rifiutato l'offerta di una birra anche da uno sconosciuto, cosa che non è ammessa senza un ben qualificato motivo, od anche se, accettata la birra, non la ricambiate a quanti fanno parte del gruppo e talvolta sono molti ed il conto sale. Insomma se non siete «congeniali» al proprietario cambiate aria, cercatevi un altro pub: ma se invece lo siete consideratevi a casa



Nei quartieri più popolari o nei paesi delle campagne sovente nei pubs si conserva la distinzione dei locali per uomini e per donne. Non così a Londra dove ora i pubs sono frequentati anche dalle donne senza che alcuno più stupisca. È anche questo un segno dei cambiamenti che avvengono in Gran Bretagna pur così legata alle sue antiche tradizioni. In Scozia invece la distinzione è ancora in vigore e non pochi sono i locali nei quali una donna entrata inavvertitamente viene subito allontanata con un gesto di imperio del gestore che indica l'ingresso femminile, moderando lo sdegno soltanto se è evidente trattarsi di una straniera che non conosce le ferree abitudini del luogo. In genere i pubs sono arredati non soltanto con molta proprietà, ma con eleganza anche se sono di carattere popolare. Lo stile è per solito quello rustico, arieggiante all'antico con panche di legno e tavoli tipo fratina. Sovente però le pareti sono ornate di quadri o stampe oppure di spicchi incisi e dipinti come in questo pub che, proprio per le rilucenti superfici, ricorda una tipica pasticceria torinese di piazza Castello od un antico caffè di via Po scomparso da alcuni decenni.

vostra e tra amici. A Cobham vi è un pub famoso, il Leather Bottle nel quale Dickens, un giorno dopo l'altro, come fosse nel suo studio, scrisse in pace, tra la rispettosa considerazione dei clienti, tutto il «Circolo Pickwick». Si metteva accanto al banco del bar, in una nicchia dove è rimasta la panchetta che lo scrittore preferiva, situata in modo che dalla sinistra gli veniva il calore del camino e dalla destra la luce della finestra. Lo stesso potreste fare voi, pur senza essere Dickens, scambiando le immortali pagine del celebre romanzo con i conti e le fatture, posto che siate un rappresentante di commercio o un uomo di affari, o con la corrispondenza da inviare all'innamorata. Quanti studenti preparano nel pub i loro esami con il sostegno

dei clienti — il pub è posto anche per professionisti — conoscitori della specifica materia.

Non crediate poi di entrare in un pub ed ordinare una birra della marca vostra preferita; ciascun locale serve una od al massimo due, tre qualità di birra e fiero ne elenca i nomi all'ingresso; sarebbe mancanza di tatto chiederne altre.

Evitare anche di dar vista di accorgervi qualora, caso improbabile del resto, il servizio fosse fatto «au ralenti». Un vero inglese



*il "pub" Lancia a Torino
in piazza San Carlo*





*il "pub" Lancia a Tortino
in piazza San Carlo*





A Londra, quasi esclusivamente, oppure in alcune tra le maggiori città inglesi è possibile trovare dei «Pubs with entertainment». Offrono una specie di spettacolo su modesti palcoscenici ai quali gli artisti accedono direttamente dalla sala; non ci sono camerini, apparati scenici, e sovente sono gli stessi frequentatori del locale che, gratuitamente o per modesto compenso, intrattengono il pubblico suonando, cantando, o recitando. Per taluni aspetti possono ricordare alcuni locali, un tempo famosi a Torino ed ora scomparsi, che andavano sotto il nome di «tampe liriche»; senonché invece dei bicchieri di birra sui tavoli erano serviti litri di barbara. L'atmosfera però era ugualmente cordiale e famigliare. In questa fotografia ecco una cantante che si esibisce nel pub Waterman's Arms di Gleadfield Avenue in una zona popolare che fiancheggia i docks. L'ambiente non è privo di una sua eleganza con uno stile misto tra l'Edoardoiano ed il Vittoriano, con lampadari un poco pretenziosi e specchi dalle cornici dorate. Ma il pubblico è tipicamente popolare, pur non mancando talvolta la presenza di dive del cinema, di compagnie della «haute» dato che questo è divenuto una specie di punto di incontro per i nottambuli amanti della musica popolare e delle canzoni tipiche londinesi. Così, fianco a fianco, gagliardamente trincano boccali di birra; gente del rione e turisti, pescatori e belle donne. Il locale è noto anche perché vi si mangia bene ed è fornito di banconi per la vendita delle ostriche, delle arsole, dei frutti di mare e della anguilla in salsa acida. Alle pareti annunci teatrali, cartelloni di opere, disegni e fotografie di artisti. Come in genere in quasi tutti i *pubs* il pubblico sta in piedi; sedie e tavolini scarseggiano.

sollevarrebbe in modo inequivocabile il sopracciglio dell'occhio destro temperando però l'audacia del gesto con un sorriso e tutto sarebbe a posto. Naturalmente vi sono locali più eleganti ed altri meno: vi sono i «saloon bar» per *gentlemen* e «public bar» popolari: se siete troppo ben vestito non entrate nel «public» non sareste graditi,

ma se proprio foste costretti a farlo lasciate trasparire un chiaramente inteso a dimostrare che siete dispiaciuti non per la vicinanza di modeste persone, ma per il fatto di esservi resi conto di avere recato ad altri noia. E ricordate anche di accertarvi, prima di entrare con una signora, se nel locale le donne sono ammesse; in molti *pub* vi sono locali riservati ad esse, collegati da un passaggio per solito situato al di là del bancone e percorribile soltanto dal personale, dato che gli ingressi sono distinti. Sappiate ancora che vi sono *pubs* per particolari gruppi o categorie di persone ed in questo caso sarà buona

regola farsi scortare da una di esse. In Fleet Street quasi tutti i locali sono monopolizzati dai giornalisti, mentre a Bloomsbury si danno appuntamento librai ed editori. Lungo le sponde del Tamigi troverete *pubs* quasi soltanto frequentati da scaricatori, mentre in Mayfair od a Belgravia si danno convegno le eleganti «debs».

accompagnate dagli ufficiali della Guardia. Tutto ciò accade a Londra; invece nei piccoli centri, in campagna, il *pub* ha carattere più generico e bonario, pronto ad accogliere ed ospitare caldamente, con amicizia, qualsiasi viandante che giunga a piedi, in bicicletta, a cavallo od in automobile. Le insegne dei *pubs* sono una vera caratteristica del paesaggio inglese. Ve ne sono di antichissime, veri stemmi nobiliari del locale, e tutte sono colorate e piene di fantasia. Portano nomi di animali: orsi, leoni, elefanti; o indicazioni di professioni come «i cappellai», «i calzolari», «i trebbiatori», ecc., od insegne reali come la corona o lo scettro o la mitria, le armi delle case famose come Wellington, Marlborough, o Raglan; altre si ispirano a memorie letterarie e si intitolano a Scott, Tennyson, Keats, a Sherlock Holmes o a Milton, quasi sottintendendo che per un «paradiso perduto» un altro può essere ritrovato. Da un capo all'altro dell'isola e cioè da Lands Hend alla casa di John o Groot, come si dice comprendendo nell'estensione Inghilterra e Scozia, i *pubs* sono circa ottantamila, cifra soggetta a scarse variazioni perché la vita di questi locali è lunga e come pochi di nuovi se ne aprono allo stesso modo pochi scompaiono e chiudono i battenti. Alcuni



Nelle immediate vicinanze dell'uscita verso la quale sono avviate le centinaia di persone che giornalmente visitano il palazzo di Westminster, che per quasi nove secoli è stato il Palazzo Reale ed ora è la sede del Parlamento, si erge imponente la statua di Riccardo Cuor di Leone che fu famoso per il suo coraggio e morì in battaglia. Il ricordo di un sovrano così coraggioso meritava fosse affidato ad una statua equestre che lo effigiasse con in mano la spada. E così infatti è riprodotto nell'atto di condurre i suoi cavalieri al combattimento. L'autore dell'opera è Carlo Marochetti il cui capolavoro, la statua di Emanuele Filiberto di Savoia nell'atto di riporre la spada nel fodero dopo la battaglia di San Quintino, che doveva ridargli il dominio dei suoi Stati, è divenuto quasi il simbolo di Torino ed orna la piazza San Carlo. La statua del sovrano sabauda è del 1838. Fu subito elogiata e all'autore gliene derivò tanta fama che lo vollero a Parigi ed a Londra dove lavorò a lungo. Ai torinesi che visitano la capitale inglese quel monumento subito richiama alla memoria alcunché di famigliare ed hanno ragione: infatti il cavallo dei due monumenti sembra essere lo stesso o quanto meno sono molto simili uno all'altro; la postura delle zampe ben poco differisce ed essenzialmente la testa dell'animale è chiaramente quella del medesimo modello. Ecco perché, pur nell'ambiente così dissimile, i torinesi nella Old Palace Yard ritrovano qualcosa che ricorda loro la città subalpina.

hanno date di nascita memorabili per antichità. A Nottingham ve ne è uno intitolato «Il viaggio a Gerusalemme» (molti hanno insegne che ricordano origini religiose come «Il riposo del pellegrino») collocato in una casa le cui fondamenta risalgono al 1070 mentre il «Falstaff» di Canterbury era già attivo verso il 1420. A Stradford on Avon un celebre locale intitolato «The Swan», il cigno, fu frequentato da Shakespeare mentre in Scozia molti *pubs* ricordano la drammatica vicenda del buon principe Carlo e le imprese dei suoi valorosi amici. Ora in Inghilterra vi è sconcerto per la proposta che sarà fatta al Parlamento di modificare gli orari dei *pubs* che di solito sono aperti tra le undici e le quindici e tra le diciassette e le ventitré. Se ne vuole protrarre la chiusura anche se, a Londra almeno, vi sono *pubs* con orari speciali che consentono, in caso di sete intensa, di bere per tutta la notte. Quale che sia la decisione adottata una cosa non cambierà: all'ora della chiusura il gestore del *pub* suonerà energicamente la campana che ha sul banco ed annuncerà con voce stentorea «Time, gentleman, please» e non ci sarà più verso di indurlo a servirvi un altro bicchiere; vi rimangono giusti cinque minuti per vuotare quello che avete dinnanzi. Non tentate di tirar per le lunghe, sareste cacciato dal locale a forza e con molta energia. Si adatteranno i torinesi alle ferree leggi del *pub*?

Crediamo che in ogni paese, sott'ogni cielo, siano consentite adatte «contemperazioni». E così accadrà anche in questo caso, ed il *pub* Lancia diverrà torinese quanto gli altri locali che si affacciano sulla piazza ed hanno tradizioni di decenni od anche di secoli. Però gli inglesi, che in questi anni di turismo e di migrazioni estive di massa, si troveranno a passare sotto i portici di quel lato del «salotto di Torino», vedendo l'insegna e le caratteristiche di ambientazione del locale non stenteranno a riconoscerlo per un *pub* e si sentiranno più a casa loro. Proprio come accade ai torinesi che a Londra visitano la Torre del Big Ben e il palazzo di Westminster sede del Parlamento e rimangono stupiti per aver riconosciuto in due busti dai folli baffoni, collocati nel corridoio che adduce al grande salone per i ricevimenti ufficiali di tavola, due tipi famigliari e cioè Vittorio Emanuele II e Lamarmora. Quando se ne vanno, indistintamente avvertono, guardando la grande statua in bronzo di Riccardo Cuor di Leone che si impone alla vista proprio all'uscita, qualcosa che ricorda loro Torino e non sanno cosa sia. Poi improvvisamente lo riconoscono «Ma è lui, proprio lui, il cavallo». Quello che il Marocchetti usò per le due opere celebrative. La fama dello scultore, realizzato il monumento che orna il centro di piazza San Carlo e che è quasi simbolo di Torino, si diffuse anche in Inghilterra e così gli venne commissionata la statua di Re Riccardo raffigurato con il brando alzato. I re sono diversi, ma il cavallo è lo stesso. I torinesi non possono trattenere un sorriso divertito.

A.V.



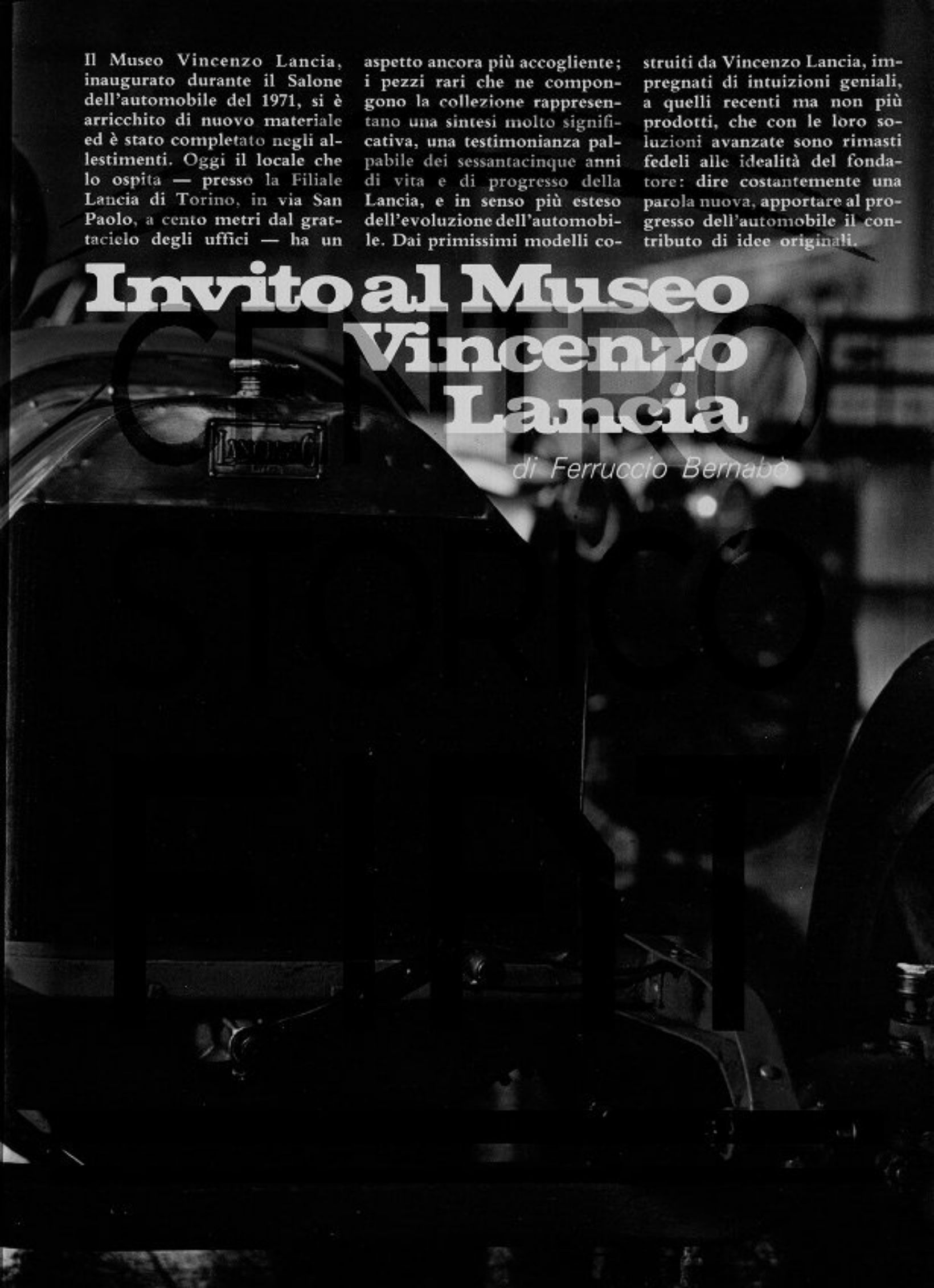
Il Museo Vincenzo Lancia, inaugurato durante il Salone dell'automobile del 1971, si è arricchito di nuovo materiale ed è stato completato negli allestimenti. Oggi il locale che lo ospita — presso la Filiale Lancia di Torino, in via San Paolo, a cento metri dal grattacielo degli uffici — ha un

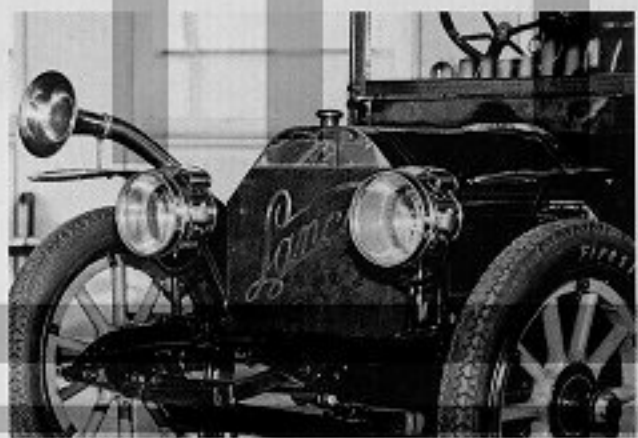
aspetto ancora più accogliente; i pezzi rari che ne compongono la collezione rappresentano una sintesi molto significativa, una testimonianza palpabile dei sessantacinque anni di vita e di progresso della Lancia, e in senso più esteso dell'evoluzione dell'automobile. Dai primissimi modelli co-

struiti da Vincenzo Lancia, impregnati di intuizioni geniali, a quelli recenti ma non più prodotti, che con le loro soluzioni avanzate sono rimasti fedeli alle idealità del fondatore: dire costantemente una parola nuova, apportare al progresso dell'automobile il contributo di idee originali.

Invito al Museo Vincenzo Lancia

di Ferruccio Bernabè





L'iniziativa della Lancia di contribuire alla cultura tecnica e storica dell'automobile, dando vita a questo Museo dedicato al nome e alla memoria di

Vincenzo Lancia, a parte il suo significato ideale, è stata accolta con pieno favore: giorno per giorno, i visitatori non mancano mai (e sono schiere nel periodo del Salone di Torino): studiosi, appassionati, molti ragazzi delle scuole, curiosi, e soprattutto i fedeli lancisti, per i più anziani dei quali i nomi di certi modelli conservati al Museo evocano infallantemente nostalgici richiami di una lontana stagione.

Le ultime acquisizioni del Museo sono un modello Alfa in versione corsa e una berlina Dilambda. Il primo con carrozzeria leggera a due baqué è derivato dalla vettura con cui la Lancia iniziò l'attività (1907), nel piccolo stabilimento di via Ormea dove la fabbrica è nata. Questa vettura ottenne numerose affermazioni sportive che contribuirono all'iniziale fama della Casa; particolarmente importante la vittoria dell'americano Hilliard nel circuito di Savannah (Georgia), che dopo tre ore di corsa batté dodici concorrenti con un vantaggio di 18 minuti sul secondo, realizzando la media di 93 km orari.

Il motore era un 4 cilindri biblocco, con diametro e corsa mm 90 x 100, cilindrata 2545 cm³, 28 cavalli a 1800 giri/minuto; accensione a magnete; carburatore sistema Lancia. Il motore era accoppiato a una frizione a dischi multipli in bagno d'olio, a un cambio a quattro marce e alla trasmissione ad albero cardanico subito adottato da Lancia in luogo delle catene, consuete sulle vetture dell'epoca.

L'Alfa aveva un passo di mm 2820, e carreggiate di 1330 mm; era lunga tre metri e 80 centimetri e la sua velocità era di circa 90 chilometri orari; nella versione corsa superava i 100. Ma di quest'ultima furono costruiti pochissimi esemplari, mentre quelli del tipo da turismo furono 108. A maggior ragione, questa vettura che ha arricchito il Museo Vincenzo Lancia è un pezzo rarissimo, in condizioni di conservazione perfette.

Assai più vicina a noi, ma egualmente importante è la berlina Dilambda prima serie, uscita di fabbrica nel 1928. Già il Museo possedeva una Dilambda, ma con carrozzeria speciale del lon-



dinese Mulliner, mentre questa è strettamente di serie: quattro porte ad apertura controventata, sette posti (due su strapuntini ripiegabili), cristallo divisorio dietro i sedili anteriori. Una limousine, insomma. Anche questa Dilambda ha magnificamente resistito agli anni, è assolutamente originale in ogni dettaglio, dal finissimo panno dei rivestimenti al volante, dai paraurti agli strumenti del cruscotto ai legni pregiati delle modanature interne. Un particolare tipico delle Lancia: le porte si chiudono senza sbattere, basta accompagnarle con dolcezza.

La Dilambda è stata una delle vetture Lancia di maggior prestigio, sia per la sua imponenza sia soprattutto per il disegno meccanico: motore otto cilindri a V stretto di 3960 cmc, 100 CV a 3800 giri, sospensione a ruote anteriori indipendenti (secondo il sistema Lancia a molloni elicoidali racchiusi in foderi verticali e incorporanti gli ammortizzatori idraulici). Tra i brevetti della Dilambda sono da ricordare il telaio a crociera in lamiera scatolata con serbatoio della benzina incorporato, la distribuzione con albero a camme in testa e valvole verticali parallele comandate da bilancieri a rullo, la lubrificazione centralizzata

dell'autotelaio, comandabile dal posto di guida.

Ma le novità del Museo Vincenzo Lancia non sono tutte qui. Sempre a cura degli architetti Diego Manelli e Danilo Rondelli dello Studio Emmerre di Bologna che lo hanno progettato e ambientato, il locale di rappresentanza e ufficio, finora provvisorio, è stato definito e realizzato in ogni particolare: un ambiente di gusto moderno, accogliente e razionale, che comprende tra l'altro un impianto per proiezioni foto-cinematografiche e la biblioteca. Quest'ultima, complemento prezioso e indispensabile per illustrare attraverso documenti e bibliografia qualsiasi raccolta, si andrà arricchendo man mano di pubblicazioni, schede e materiale illustrativo.

Reperire documenti sulla storia non recente dell'automobile richiede lungo e paziente sforzo di ricerca, una ricerca che non finirà mai, al pari di quella di vecchi, rari modelli Lancia. A questo proposito, rinnoviamo un caldo invito a tutti i vecchi lancisti

affinché ci segnalino o ci propongano materiale d'ogni genere, riguardante la storia della Lancia, qualora ne siano a conoscenza; sarà un contributo prezioso per lo sviluppo del nostro e loro Museo.

Nel salone dove sono esposte le vetture si stanno aggiungendo speciali vetrine-raccoglitori contenenti modellini in scala, brevetti tecnici, illustrazioni, cataloghi, documenti sulla produzione Lancia; sono state risistemate vecchie stampe e fotografie; l'itinerario dei visitatori è accompagnato da musica in sottofondo. E sono allo studio altre iniziative per fare del Museo un autentico punto di riferimento per chi della storia dell'automobile e della Lancia in particolare sa intendere il valore e il significato. A parte l'Alfa e la Dilambda a cui abbiamo accennato, la collezione del Museo Vincenzo Lancia comprende per ora una ventina di modelli e quasi altrettanti motori. Ne ricordiamo i principali:

Beta. Nato nel 1909, questo modello ebbe il primo motore quattro cilindri in blocco unico. Cilindrata 3120 cm³, 34 cavalli; passo mm 2932, carreggiata 1330, lunghezza 3996; carrozzeria *double phaeton*; velocità 90 orari.

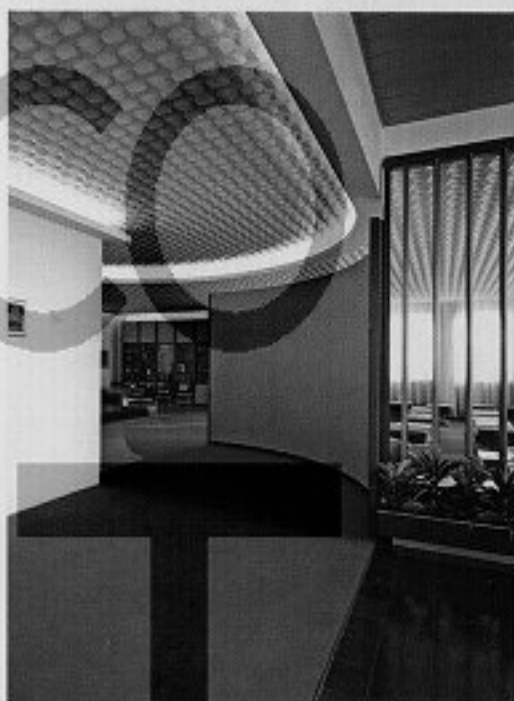
Theta. È stato uno dei maggiori successi della Lancia prima della guerra '15-'18. Tra le sue particolarità i servizi elettrici incorporati, novità assoluta. Motore a 4 cilindri, 4940 cm³, potenza 70 CV a 2200 giri; lunghezza m 4,65; ruote in lamiera con pneumatici 835 x 135; velocità 120 orari. Prima del conflitto la Theta venne prodotta in circa 1700 unità, e servì di base per alcune versioni militari nonché, finita la guerra, ai modelli Kappa e Dikappa.

Autotelaio Trikappa. Grande e veloce vettura (superava i 120 orari), la Trikappa è stata la prima vettura Lancia con motore otto cilindri disposti a V stretto secondo uno dei più importanti brevetti Lancia. Con una cilindrata di 4594 cm³ (diametro e corsa mm 75 x 130), la potenza erogata era di 98 cavalli a 2500 giri. Un'altra delle particolarità di questo modello era la colonna di sterzo a inclinazione regolabile brevettata.

Lambda. Uno dei più famosi modelli Lancia, prima automobile al mondo con sospensione a ruote anteriori indipendenti e carrozzeria a struttura portante. La produzione della Lambda ebbe inizio nel 1922 con la I serie, che aveva motore quattro cilindri a V stretto di 2120 cm³ e 49 CV a 3250 giri; dalla VII serie la cilindrata divenne 2370 cm³ e 59 CV, e nelle ultime due serie (VIII e IX) 2570 cm³ e 69 CV. Il modello esposto è una berlina III serie trasformabile in torpè mediante l'asportazione della parte superiore o *balloon*. Passo mm 3420, lunghezza 4973, velocità 115 km/ora. Complessivamente, della Lambda furono costruite, fino al 1931, nove serie e 13 mila esemplari.

Artena I serie. Presentata nel 1931, l'Artena aveva motore quattro cilindri, sempre su due file a V stretto di 1924 cm³, con potenza di 54 cavalli a 4000 giri. Ruote anteriori indipendenti, passo mm 2990, lunghezza 4330, velocità 115 chilometri orari.

Augusta. Modello leggero costruito dal 1933 al 1938. Motore quattro cilindri a V stretto, 1196 cm³, potenza 35 CV a 4000 giri; sospensione anteriore a ruote indipendenti; ruota libera comandabile dal guidatore; freni idraulici; carrozzeria berlina a strut-



tura portante (fu costruita anche in versione autotelaio a pianale, per ricevere carrozzerie speciali). La velocità massima era di 105 km/ora.

Aprilia. Questa vettura è considerata, al pari della Lambda, uno dei capolavori di Vincenzo Lancia. I primi esemplari uscirono nel 1937, poco prima della morte del fondatore della Casa. A parte il consueto motore a V stretto, inizialmente di 1351 e poi di 1486 cm³, tra le sue innovazioni sono da ricordare le camere di scoppio emisferiche, la sospensione indipendente anche al retrotreno (brevetto Lancia), i freni posteriori mon-



tati all'uscita del propulsore anziché sulle ruote, la carrozzeria (sempre a scocca portante) di forma aerodinamica. La velocità massima era di 127 chilometri orari.

Ardea. Vettura leggera uscita alla vigilia dell'ultima guerra. Motore quattro cilindri di 903 cm³, potenza 29 CV a 4600 giri; passo mm 2440, lunghezza mm 3615; velocità 108 km orari. Nel 1949, con la III serie, venne adottato un cambio a cinque marce, con quinta moltiplicata. L'esemplare esposto è della quarta e ultima serie. Degli altri modelli più recenti è forse superfluo parlare, perché ancora molto

vicini a noi (*Appia*, *Aurelia B 20*, *Aurelia B 24 S*, *Flaminia coupé Pininfarina*). Comunque, un interesse particolare rivestono due vetture da corsa che nella prima metà degli anni Cinquanta si sono coperti di gloria: la *D 24 Carrera* (biposto sport) vincitrice nel 1953 della Carrera Panamericana con J. Manuel Fangio e l'anno successivo della Mille Miglia con Alberto Ascari; e la monoposto *Formula 1* del 1954-'55, che dopo alcune luminose affermazioni completò la sua brillante carriera sotto i colori della Ferrari, conquistando il titolo mondiale 1956.

Questa una sintesi del Museo Vincenzo Lancia, stimolante, viva testimonianza di sessantacinque anni di storia dell'automobile.



CENTRO Rallye di Montecarlo Andruet e Munari, les "rois"

di Enrico Benzing

Munari-Mannucci erano o non erano al comando del 42° Rallye di Montecarlo, prima dell'incidente che li ha eliminati, alla settima prova del Percorso Comune? La Lancia avrebbe potuto vincere anche questa edizione della classica gara, bissando il clamoroso successo di un anno fa? Con quali meriti tecnici? Questi e altri son interrogativi a cui non si son potute dare, sulle prime, risposte del tutto esatte, proprio per la natura di questo genere di competizione, così denso di variabili e di condizioni mutevoli.

Per vederci chiaro, nel difficile groviglio delle prestazioni, in un rallye, non c'è che un metodo da seguire: quello dei confronti, non già assoluti, troppo esposti a mutamenti, ma relativi, assumendo come indice i tempi di volta in volta

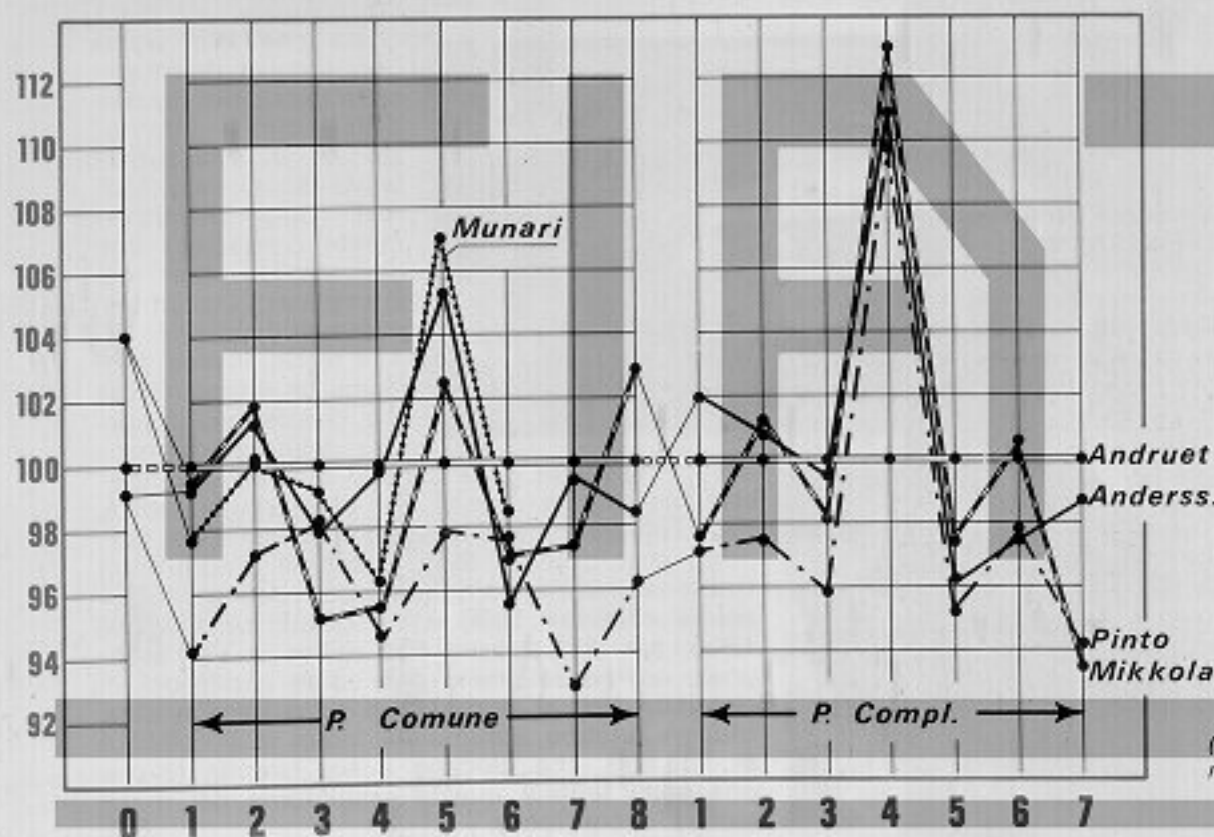
segnati dal vincitore. E se ne può fare anche una chiara rappresentazione grafica, densa di indicazioni preziose. L'abbiamo fatta per la prima volta l'anno scorso sulle pagine di «Autosprint», perché volevamo dimostrare, cifre alla mano, che Munari e la Lancia non avevano assolutamente usurpato il successo, nemmeno nei confronti delle Porsche di Waldegaard e Larrousse, come certa stampa straniera voleva insinuare. L'abbiamo ripetuta quest'anno per dire con la stessa chiarezza quanto Munari abbia saputo difendere la sua vittoria dell'anno scorso e quali possibilità avesse realmente avuto di puntare ad un nuovo successo, nonostante la fortissima concorrenza.

Il metodo è quello di dare un indice = 100 alle



prestazioni del vincitore, prova per prova, in similitudine di condizioni atmosferiche e di terreno, e calcolare poi le differenze percentuali degli altri concorrenti. Solo successivamente si può aggiungere un indice di prestazione che tenga conto anche di altri fattori legati alle caratteristiche tecniche e funzionali della vettura. Perciò, nel nostro grafico, assunti con indice = 100 i tempi di Andruet, se ne valutano le variazioni percentuali, in ordinate, per le varie prove, indicate in ascisse: le sette della Prova Complementare, le otto del Percorso Comune e, con denominazione «0», la prova del Corobin a fine concentrazione.

Da questa rappresentazione appare subito, nel modo più inequivocabile, che Munari, fino a che è stato in gara, ha fatto sfoggio di prestazioni superlative: 104,079 al Corobin, alla pari con Mikkola, 97,639 a Pont des Miolans, 100,0 a Laborel, sullo stesso piano di Andruet, 99,220 al Burzet, 96,232 a Le Moulinon, 107,182 a S. Bonnet e 98,630 alla Cime du Mas. Non solo, ma rispetto ai tempi comunicati dagli organizzatori durante lo svolgimento della corsa, vi è stata qualche manipolazione finale. Passi per le penalizzazioni, giacché possiamo credere che i 3' appioppati ad Andruet siano stati frutto di errori; né in questo caso si considerano queste penalità, bensì i soli tempi nelle prove a cronometro. Per il resto, nondimeno, qualche perplessità è rimasta: Munari era stato il più veloce al Burzet, con una scalata in 38'28"; e tutti i più forti piloti dell'Alpine gli erano rimasti a debita distanza. Solo successivamente il tempo di Andruet è stato modificato da 39'30" a 38'10".



(da Autosprint
n. 6 febbraio 1973)

pur con un peggioramento per la 5ª prova, da 15' netti a 15'55".

Comunque, dopo sette prove speciali, accanto all'indice = 100 di Andruet, si sono avuti valori di 99,864 o di 99,603 per Munari, rispettivamente nei due casi di validità dei tempi inizialmente comunicati o di quelli modificati nella stesura della classifica ufficiale. Il campione della Lancia, dunque, non era al comando della corsa in nessuno dei casi; solo nella cronaca diretta figurava in testa, giacché si considerava ufficialmente penalizzato Andruet. Tuttavia, alle spalle del vincitore, Munari aveva assommato differenze percentuali di prestazioni di 0,136% e di 0,397% nell'uno o nell'altro caso! Era praticamente allo stesso livello del vincitore. Quindi, la media degli indici, con valore indicativo, ma non

effettivo della somma dei tempi, indica in Munari il migliore: 100,426!

Tutto il resto si può dedurre dal successivo andamento della gara, riassunto nel nostro grafico. Già Andruet aveva compromesso la sua prova con un lieve incidente nel quinto «test» del Percorso Comune, nettamente sopravanzato dai suoi maggiori avversari dal 2 al 7%. Poi, un secondo duro colpo l'ha avuto nella quarta prova della «Complementare» notturna, a causa della nota foratura, che l'ha fatto peggiorare addirittura del 13%.

È evidente che Munari, con un buon numero di prove a lui favorevoli, per generale ammissione, date le condizioni di innevamento, e con un andamento di gara lineare avrebbe certamente approfittato meglio, ad esempio, di un Andersson,

della disavventura del francese; ed anche senza foratura, tutto avrebbe potuto concludersi sul filo dei secondi. Del resto, le possibilità della Lancia «Fulvia» HF sono state spiegate anche dopo il malaugurato abbandono di Munari: nella Prova Complementare, Källström non ha infatti vinto al secondo traguardo, con la bellezza d'un indice = 103,053 su Andruet? Naturalmente, queste sono soltanto deduzioni teoriche; a noi basti restare a piè fermo sulle eccezionali risultanze fornite nel primo tratto di corsa dall'intramontabile Fulvia, una macchina che alla vigilia non entrava nemmeno nella rosa delle favorite della stampa internazionale, e dalla superlativa esibizione di Munari, oggi definitivamente consacrato uno dei migliori (per noi *il migliore*) «rallymen» mondiali.

Alle teorie, invece, facciamo un ultimo richiamo, per definire la portata delle «performances» conseguite dalla Lancia: è l'indice di prestazione che tiene conto, con una formula cubica, della cilindrata, della potenza specifica e del rapporto peso/potenza delle macchine a confronto.

Risulterebbero, sotto questa luce, valori di 0,0854 per la «Fulvia» 1600 e di 0,0822 per l'Alpine 1800, per cui, sempre con indice = 100 assegnato a Andruet, nelle due citate condizioni di classifica, fino al momento in cui è stato in lizza, Munari avrebbe accumulato indici di 103,898 o di 103,589, che giocano a suo grande favore, una volta tentata questa similitudine dei mezzi tecnici a confronto.

E.B.





Maglioli, che ora è collaudatore, portò tanti successi alla Lancia. Già nel '66 aveva vinto, in assoluto, la «500 km» di Snetterton e, nel '69, in coppia con Pinto si piazzò al decimo posto assoluto nella corsa di Daytona per Prototipi.

Intanto, nel '69 e '70, la piccola Fulvia, guidata dallo svedese Harry Källström, ottenne due clamorosi successi: due Rallyes d'Inghilterra consecutivi! Il secondo, poi, divenne addirittura leggendario, per le avventure o meglio le disavventure che la Fulvia incontrò sul suo cammino verso la vittoria, e che furono tutte superate da una ostinata volontà di vincere. Nel 1969 Källström vinse anche il Campionato Europeo.

Nel '70, Sandro Munari compì una delle sue più belle imprese! Stava per strappare ai locali l'egemonia dell'East African Safari. Fu a un pelo dalla vittoria.

Dopo cinque giorni di gara, si ritirò quando era in testa, per una uscita di strada a pochi chilometri dalla conclusione del Rallye.

Il 1971 non fu un anno buono, per la Lancia, tuttavia, Munari si aggiudicò la Mitropa e Barbasio il Campionato Italiano.

Ed eccoci al '72: un crescendo

impetuoso ha ormai consacrato la Fulvia che però, a detta di tutti, è vecchia e dovrà andare in pensione. Invece la piccola 1600 fa faville in seno all'HF, lasciando tutti stupiti. L'anno inizia con il trionfo favoloso di Montecarlo. Quando i bravissimi Munari e Mannucci strappano alle Porsche e alle Alpine il gioiello dei rallyes. Simo Lampinen, secondo all'Acropoli per un pelo, vince il Marocco, e Balestrieri, sfortunato per tutta la stagione, alla fine dell'anno gioca tutto sul Sanremo, la gara di casa sua, e ce la fa.

Alla premiazione dei piloti sono valanghe di medaglie e di coppe.

La Lancia, oltre al Campionato Italiano con Barbasio, ha vinto anche il Mondiale. È stato un anno pieno di successi. Ma proprio nel '73, a dieci anni dalla sua fondazione, la squadra HF è a una svolta decisiva. Intanto ha cambiato nome. La Marlboro è entrata nel giro come «sponsor» importante e la squadra si chiama ora Lancia-Marlboro. Con i colori rosso e bianco viene dipinta la nuova macchina destinata a sostituire la Fulvia 1600: la Stratos, con motore Dino Ferrari. A detta di tutti è bellissima, e va forte anche se ha ancora da risolvere qualche problema di gioventù. Quest'anno la guideranno Munari e Andruet, i migliori piloti da rallye, oggi sulla scena. È un connubio promettente...

La prima gara del '73, il Montecarlo, sfugge a Munari dopo un inizio esaltante e va all'Alpine di Andruet che ha così disputato la sua ultima gara come pilota della casa francese.

Confronto le fotografie della Flavia, della Fulvia e della Stratos... dieci anni sono passati per l'HF! Dieci anni di lotte, di avventure, di successi. Coraggio Stratos: che tu possa essere degna delle tue sorelle, è il migliore degli auguri! F.F.



Il Rally di San Remo ha visto nascere una nuova Squadra nello sport dei Rally: la Lancia Corse ha abbinato il proprio nome e i propri simboli a quelli del Marlboro World Championship Team.

La nuova squadra Lancia-Marlboro competerà, nella stagione 1973, nelle prove valevoli per il Campionato Europeo Conduitori, nel Campionato Italiano Rallyes ed in alcune prove valevoli per il Campionato del Mondo.

Fin dagli inizi l'associazione della Lancia con la Marlboro è stata molto fortunata, infatti la prima gara disputata con i nuovi colori ha visto al primo posto della classifica il nostro pilota Amilcare Ballestrieri insieme ad Arnaldo Bernacchini.

La vittoria di questa manifestazione ha inoltre siglato per la Lancia la conquista del Campionato Mondiale Marche per Rallyes.

Sempre alla fine della stagione 1972, il pilota Amilcare Ballestrieri ha ottenuto la vittoria nel Rally delle Valli Imperiesi, con a fianco il copilota Mauro Mannini. Ultima novità della passata stagione il debutto della nuova Stratos HF nel mondo dei rallyes: affidata a Sandro Munari e a Mario Mannucci, la vettura era in testa al Rally della Costa del Sol fino a pochi chilometri dal traguardo quando è stata costretta al ritiro da un guasto meccanico. Quest'anno la Lancia-Marlboro ha iniziato la stagione partecipando al Rally di Monte Carlo, dove si è clamorosamente affermata portandosi al primo posto della classifica fino a quando un banale incidente l'ha costretta al ritiro. Nel prossimo mese la squadra parteciperà al Rally della Costa Brava con i piloti Sandro Munari e Mario Mannucci, mentre al Rally della Svezia prenderà parte con due Fulvia guidate rispettivamente da Källström/Billstam ed Andersson/Sodano.

Anche il pilota francese Jean Claude Andruet, vincitore del Rally di Monte Carlo 1973, è entrato a far parte della Squadra Lancia-Marlboro e inizierà la sua attività nel prossimo Rally Lyon-Charbonnière al volante di una Stratos HF.



Abbiamo una gomma che perde.



Mi dia la contravvenzione, se crede,
ma per amor del cielo
non mi chieda com'è accaduto.

**SI FA PER...
STERZARE**



Le ho già detto che il sorpasso
si fa di fianco!



È terrorizzato all'idea che gli rubino la macchina.



Gelosa come sei, tu potresti addirittura
pensare che mi porto la segretaria
nella valigia.



CAVALLO

CENTRO
STORICO
FIAT

**CENTRO
STORICO
FIAT**

