



DELTA STORICO FIFT

32



CENTRO
STORICO
FIAT

1° sem. '83
0 20 u

Tradizione e qualità

Lancia vuol dire tradizione, Lancia vuol dire qualità. La situazione dell'industria automobilistica italiana non è facile e la nostra azienda sta attraversando uno dei periodi più difficili della sua vita. Ma tutto ciò non impedirà alla Lancia di restare fedele alla immagine che ha saputo creare in questi anni, grazie al lavoro e alla passione di tutti, dirigenti, maestranze, rete commerciale e di assistenza. Mi sembra doveroso dire queste cose, in particolare, ai lettori di questa rivista — collaboratori o clienti che siano —

tutti legati e interessati alle vicende dell'azienda. Il nostro principale e immediato impegno è di risalire la corrente avversa, attraverso un processo di ristrutturazione della azienda, mediante nuovi investimenti (che in aggiunta a quelli già effettuati negli ultimi anni ci consentiranno di migliorare ulteriormente e allargare la gamma delle nostre vetture), e con un miglioramento costante delle condizioni di lavoro e quindi dei modelli e della qualità. L'impegno finanziario non sarà sufficiente senza l'apporto consapevole e determinante di tutti coloro che lavorano alla Lancia e per la Lancia. È importante intensificare l'attività di ricerca e di progettazione, raggiungere la massima razionalizzazione produttiva, potenziare adeguatamente la rete di distribuzione e assistenza, rispondere con prontezza ed elasticità alle richieste della clientela.

La Lancia ha un solido passato che deve conservare attraverso idee nuove, fantasia creativa, realizzazioni ricche di personalità. Lo «stile Lancia» non deve essere semplicemente un mito, una sfera un traguardo continuamente raggiungibile e raggiunto.

Il nome, per quanto glorioso, oggi non è più sufficiente a far prevalere una industria su uno stuolo di concorrenti agguerriti e abili. È un fatto che abbiamo ben presente e che nessuno



Umberto Agnelli, che dal 3 settembre ha assunto la presidenza della Lancia, ha dettato questo saluto per i lettori della nostra rivista.

di noi dimenticherà nel prendere decisioni, nel realizzare nuove iniziative e nuovi modelli. Sul piano industriale stiamo proseguendo lo sviluppo e il potenziamento degli impianti: è imminente l'inizio dell'attività nel nuovo stabilimento di Verrone, mentre è ormai completato l'ampliamento di quello di Chivasso. In queste installazioni sono state realizzate tutte le innovazioni tecniche e ambientali, che rispondono ai più moderni concetti di efficienza produttiva e di miglioramento del rapporto uomo-fabbrica.

Nel nostro lavoro vogliamo infine contare sulla collaborazione delle forze sindacali: dal loro atteggiamento nei confronti dei nostri sforzi e della nostra politica dipende in parte la capacità di uscire dalle difficoltà attuali e le possibilità concrete di ripresa dell'azienda. Il nostro augurio è che la Lancia possa presto riprendere il ruolo che deteneva e che sicuramente le compete sia sul mercato nazionale che all'estero.

V. H-14



GIOVANNI SGUAZZINI Amministratore delegato della Lancia

Nato a Carpignano Sesia (Novara), l'ingegnere Giovanni Sguazzini ha compiuto tutta la sua carriera alla Fiat dove è entrato, appena laureato, nel 1947 presso il settore dell'assistenza tecnica nel quale ha operato per 23 anni assumendo sempre maggiori responsabilità sia in Italia sia all'estero. In particolare, dal 1957 al 1960 è stato inviato negli Stati Uniti con l'incarico di organizzare il servizio assistenziale e avviare l'attività Fiat in quel mercato. Rientrato a Torino, ha assunto

la responsabilità della Direzione Assistenza Tecnica dove ha curato il rafforzamento e il potenziamento della rete assistenziale in Italia e negli altri mercati dedicandosi anche allo sviluppo delle attività agonistiche nel settore delle vetture sportive di serie.

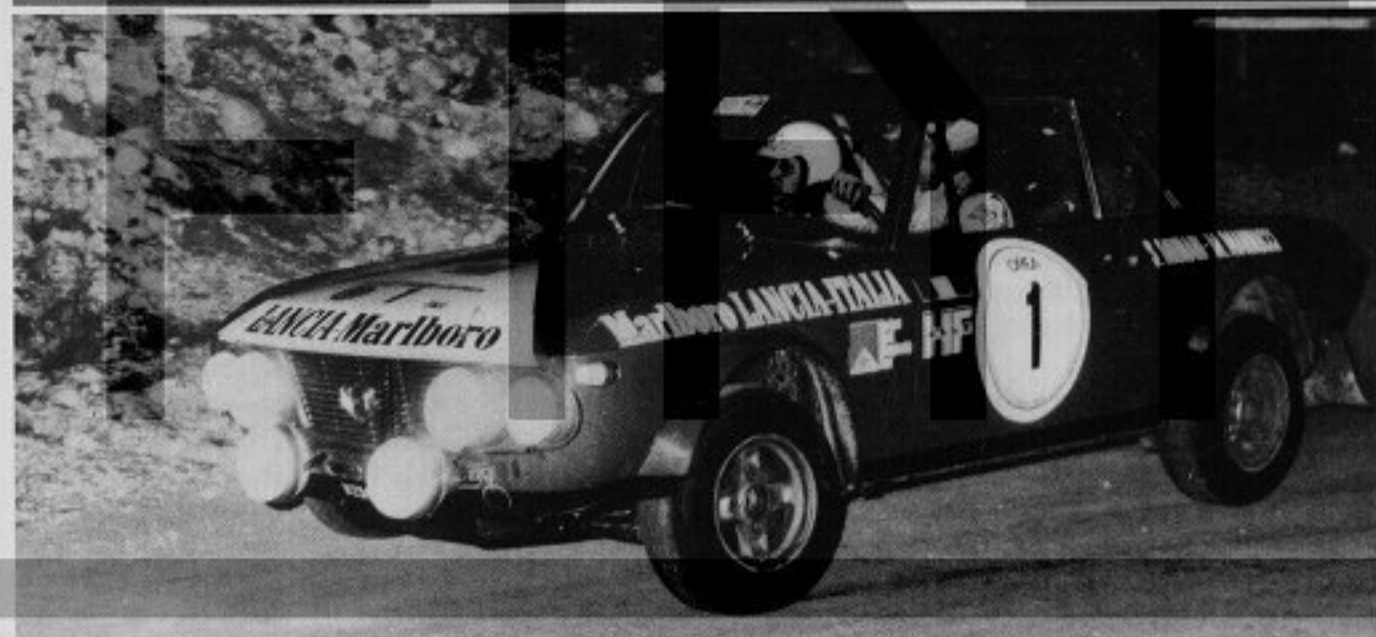
Nel 1970 è stato nominato reggente la divisione marche associate, quindi direttore tecnico del Gruppo automobili e amministratore unico della società Abarth. Dal 3 settembre scorso è amministratore delegato della Lancia.

SANDRO MUNARI E MARIO MANNUCCI CAMPIONI EUROPEI DEI RALLIES PER IL 1973

L'equipaggio italiano, che ha corso per la Lancia guidando alternativamente ora la Fulvia 1600 HF ora la Stratos, ha dominato il Campionato europeo dei rallies 1973. Il bilancio è prestigioso, sono infatti quattro vittorie assolute nelle competizioni più impegnative:

Rallye della Costa Brava (Fulvia);
Rallye del Firestone (Stratos);
Rallye di San Martino di Castrozza (Fulvia);
Tour de France Automobile (Stratos);

alle quali si aggiungono un secondo posto assoluto al Rallye di Cecoslovacchia e un terzo posto assoluto al Rallye di Romania. Si è così conclusa una brillante stagione durante la quale i vari obiettivi della Lancia sono stati tutti raggiunti, tangibile testimonianza di una costanza di rendimento e di efficienza dimostrata sia dalle vetture sia dalla squadra tutta e dagli equipaggi impiegati.



Sandro Munari e Mario Mannucci sulla Fulvia 1600 HF che si è aggiudicata il primo posto assoluto nel Rallye di San Martino di Castrozza.

LA BETA COUPE'

Al Salone Internazionale di Francoforte,
prima delle grandi manifestazioni fieristiche
autunnali dell'automobile,

la Lancia ha esposto il nuovo modello Beta Coupé.

Si è trattato di una presentazione statica,
poiché la linea di montaggio della vettura e le relative attrezzature
sono in fase di allestimento: la Beta Coupé
sarà infatti immessa sul mercato all'inizio del 1974.

La vettura è stata disegnata dal Centro Stile Lancia, la cui esperienza
anche nel settore sportivo è validamente confermata dal Coupé Fulvia,
macchina che vanta un primato assoluto
di affermazioni e di titoli, e che, in considerazione
delle permanenti richieste provenienti dai vari Paesi,
continua ad essere prodotta nella rinnovata versione Fulvia Coupé 3.







LA BETA COUPÉ

Nonostante la compattezza e le contenute dimensioni esterne il Coupé Beta offre ottima abitabilità e conserva la struttura meccanica della berlina (in particolare): motore posto trasversalmente, trazione anteriore, quattro ruote indipendenti, che ha già avuto così favorevole accoglienza da parte della clientela. Le dimensioni principali della vettura sono infatti: passo 2350 mm; lunghezza 3995 mm; larghezza 1650 mm; altezza 1285 mm.

Per consentire più elevate prestazioni il motore è stato elaborato e la Beta Coupé verrà prodotta con motore di 1600 cc, che le consentirà una velocità massima di oltre 180 km/ora. A richiesta, come opzionale, la vettura potrà essere equipaggiata anche con motore di 1800 cc che le consentirà di raggiungere una velocità massima di oltre 190 km/ora.



LA FULVIA COUPÉ 3

Nella logica del progresso e delle richieste di mercato, il Coupé Fulvia 1,3 S è stato rinnovato nel modello «3». Il classico coupé Fulvia continua così la sua evoluzione, arricchisce le doti di brillantezza, di elevata qualità, di sicurezza che da tanti anni sono alla base del suo successo commerciale, di innumerevoli affermazioni sportive e della simpatia di cui questo sempre giovane modello Lancia continua a godere in campo internazionale.

La vettura beneficia di concreti perfezionamenti in numerosi dettagli pratici e di finizione: diventa ancora più attraente, completa, accogliente, grazie alle migliorie di comfort, funzionalità, estetica che le sono state apportate, pur conservando l'identica struttura meccanica e formale.

A richiesta il brillante motore può essere equipaggiato con un impianto di accensione elettronica che ne esalta ulteriormente il temperamento sportivo e il già elevatissimo indice di efficienza, raggiunto e perfezionato dalla lunga esperienza delle corse.

Il gruppo elettronico di accensione garantisce infatti una tensione costante e più elevata alle candele rispetto all'accensione tradizionale (circa 30 kV contro 15 ÷ 18 kV). Ciò indipendentemente dalla tensione fornita dalla batteria e dal numero dei giri del motore. I vantaggi dell'applicazione sono numerosi, tra questi:

la facilità di avviamento anche nelle condizioni più sfavorevoli (a motore freddo e temperatura ambiente fino a -30 °C); la maggiore insensibilità all'imbrattamento delle candele; la minore importanza di un'esatta regolazione della distanza tra gli elettrodi delle candele; la netta riduzione dell'usura dei contatti del rottore; il minore assorbimento di corrente ai bassi regimi; la facilità di partenza a motore freddo con temperature esterne molto basse, dovuta sia alla possibilità di assicurare una tensione costante agli elettrodi delle candele anche quando la batteria è in fase di forte prelievo per l'azionamento del motorino di avviamento (la tensione della batteria scende in tale fase dai 12 V

nominali fino a 7 ÷ 6 V) sia alla maggiore tensione disponibile agli elettrodi rispetto all'accensione tradizionale; la possibilità di mantenere pulite le candele

più a lungo, particolarmente apprezzata durante la marcia in colonna e nell'uso cittadino della vettura, dovuta alla elevata tensione disponibile agli elettrodi.

PRINCIPALI DIFFERENZE FRA LA FULVIA COUPÉ 3 E IL MODELLO PRECEDENTE

☐ griglia radiatore e cornici proiettori nere anziché cromate ☐ strumenti con quadrante grigio e cifre nere anziché nero e cifre bianche ☐ orologio elettronico al quarzo anziché elettronico ☐ nuova scritta Fulvia sulla tavola apparecchi ☐ volante di diametro minore e diversa forma; rivestimento dell'armatura morbido in poliuretano espanso anziché in legno ☐ schema inserimento marce in basso sulla parete verticale del mobiletto centrale, anziché sul pomello leva comando cambio ☐ cuffia in finta pelle sul soffietto leva comando cambio ☐ pomello leva comando cambio tronco-conico in legno anziché sferico in plastica ☐ leva freno di stazionamento con impugnatura anatomica ☐ schienali dei sedili anteriori più avvolgenti e muniti di poggiatesta ☐ cinture di sicurezza a 3 rami per i posti anteriori (per il mercato italiano) ☐ tappeti in moquette anziché in gomma ☐ lunotto termico ☐ scritta posteriore Lancia Fulvia 3 ☐ selleria in panno vellutato operato anziché in panno; colori verde, giallo oro, rosso. A richiesta: ☐ accensione elettronica (per il mercato italiano) ☐ proiettori fendinebbia e luce rossa posteriore (per il mercato italiano) ☐ ruote in lega leggera.

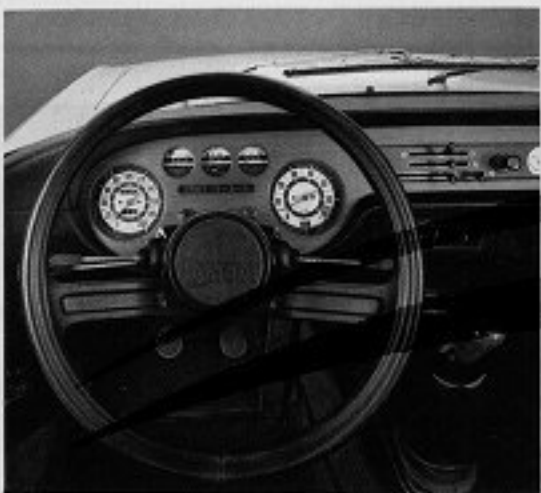
Alla Fulvia Coupé 3 si affianca ovviamente una versione «allestimento Montecarlo» che sostituisce il precedente analogo modello ed è destinata al mercato italiano. Il coupé Fulvia «Montecarlo» 1,3 S aveva avuto origine dall'esaltante vittoria di Munari-Mannucci nel Rallye di Montecarlo, che propiziò alla Lancia la conquista del titolo Internazionale dei Rallyes per il '72. Questa versione di vivo successo, particolarmente apprezzata dalla clientela giovane e simbolo di una luminosa giornata nella vita della Lancia, sintesi di una tra-

dizione sportiva che ha costantemente avuto protagonisti i coupé Fulvia, si presenta adesso con una serie di perfezionamenti e migliorie che ne accentuano ulteriormente la personalità e le doti di brillantezza.

La più importante innovazione della Fulvia coupé 3 «allestimento Montecarlo», arricchita in numerosi dettagli pratici, di finizione, di comfort, è costituita dall'impianto di accensione elettronica. Grazie ad esso, il già efficientissimo motore a carburatori vede esaltate le sue caratteristiche di efficienza e rendimento.

PRINCIPALI DIFFERENZE FRA LA FULVIA COUPÉ 3 «ALLESTIMENTO MONTECARLO» E IL MODELLO PRECEDENTE

☐ griglia radiatore e cornici proiettori nere anziché cromate ☐ orologio elettronico al quarzo anziché elettronico ☐ nuova scritta Fulvia sulla tavola apparecchi ☐ schema inserimento marce in basso sulla parete verticale del mobiletto centrale, anziché sul pomello leva comando cambio ☐ cuffia in finta pelle sul soffietto leva comando cambio ☐ pomello leva comando cambio tronco-conico in legno anziché sferico in plastica ☐ leva freno di stazionamento con impugnatura anatomica ☐ lunotto termico ☐ accensione elettronica ☐ luce rossa posteriore. A richiesta: ☐ ruote in lega leggera.





CENTRO

STORICO

FIAT

1° premio Bernd Schilling (Austria)

OBIETTIVO SULLA BETA

2° premio Jean Bernardet (Francia).



3° premio Piero Taruffi (Italia).



4° premio Marc Mayor (Svizzera).

**In occasione della presentazione
alla stampa della berlina Beta,
la Lancia aveva indetto un concorso
fotografico riservato ai giornalisti.
Dopo l'esame delle fotografie inviate,
aventi per tema la nuova vettura
nei suoi aspetti
estetici, meccanici e d'impiego,
la commissione giudicatrice
ha assegnato i premi.**

In base al regolamento sono stati classificati
a pari merito dal 5° al 15° posto:

Giorgio Bellia, Torino
Giulio Carpino, Napoli
Mario Ciriachi, Roma
Sergio Favia del Core, Roma
Jacques Foulon, La Celle St. Claude (Francia)
Gianni Marin, Milano
Giorgio Ravezzani, Lugano (Svizzera)
Pier Luigi Sagona, Roma
Tullio Stabile, Trieste
Paul Zilbertin, Parigi (Francia)
Leo Pittoni, Milano

Sezione colore:

1° premio: Bernd Schilling, Wien (Austria)
2° premio: Jean Bernardet, Marly Le Roi (Francia)
3° premio: Piero Taruffi, Roma
4° premio: Marc Mayor, Pully (Svizzera).



CENTRO STORICO FIAT

1° premio Giorgio Bellia (Italia).



Sezione bianco e nero:

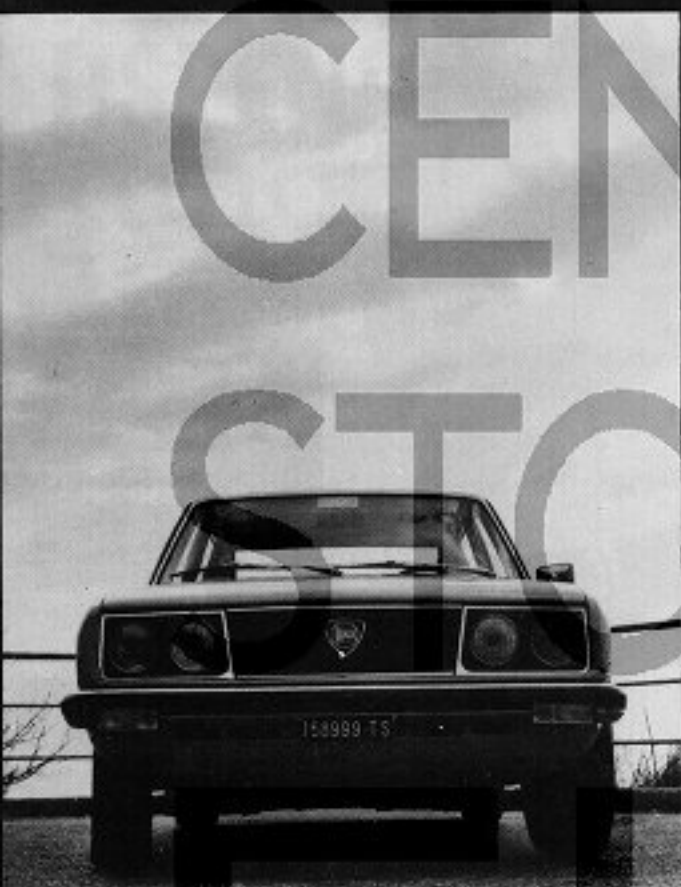
- 1° premio: Giorgio Bellia, Torino
2° premio: Tullio Stabile, Trieste
3° premio: Jacques Foulon, La Celle St. Cloud (Francia)
4° premio: Carlo Galasso, Bolzano.



In base al regolamento, sono stati classificati
a pari merito dal 5° al 15° posto:

Peter Amstutz, Worb (Svizzera)
Ferruccio Bernabò, Torino
Stefano Bricarelli, Torino
J. Falcoz-Vigne, Rueil Malmaison (Francia)
Hans Flotat, St. Pancras (Olanda)
W. A. Holthuis, Den Haag (Olanda)
Paul H. Krol, Krimpen aan den Yssel (Olanda)
Marco Matteucci, Milano
Guy Michelet, Vert (Francia)
Cesare Pillon, Milano
Giuseppe Simili, S. Agata Li Battiati (Catania).

2° premio Tullio Stabile (Italia).



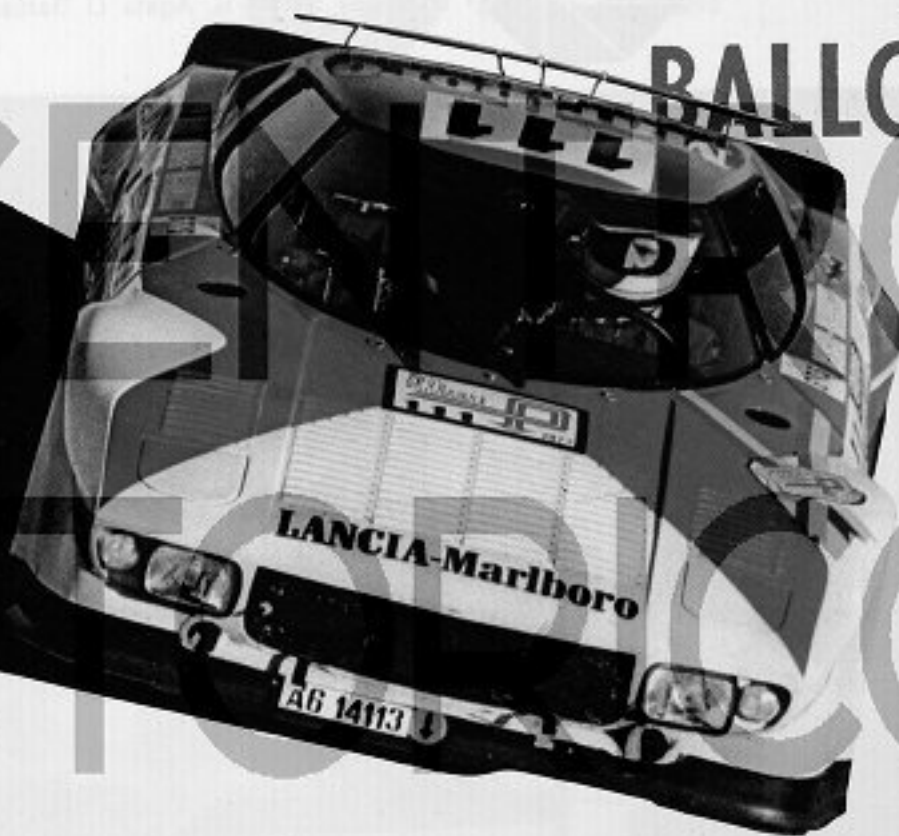
4° premio Carlo Galasso (Italia).



3° premio Jacques Foulon (Francia).

MUNARI
CLAUDE BALLOT-LENA

SANDRO
BALLOT-LENA



TEMPOST

*Con Munari e Mannucci,
la Lancia Stratos HF-Marlboro
ha vinto il Tour Auto,
una delle più prestigiose
e la più impegnativa fra le gare
della stagione.*

**DEDE, PEU A PEU A BALLOT-LENA
A DÉTRONÉ SANDRO MUNARI**

MUNARI REPREND L'AVANTAGE

**MUNARI:
SUSPENSE DEMEURE
Munari (Lancia Stratos)
l'emporte par K.-O.!**

STORICO

Sandro Munari e Mario Mannucci su Lancia Stratos HF-Marlboro hanno conquistato, con un vantaggio di 4' e 10" sul secondo classificato, la vittoria assoluta nel 18° Tour de France Automobile, gara valida per il Campionato Europeo dei Rallies per Conduttori, per il Campionato Europeo per vetture GT, per il Campionato di Francia dei Rallies.

La durissima competizione, la più lunga ed impegnativa di tutta la stagione, si è svolta su un percorso di 6000 chilometri comprendente 17 prove speciali di velocità: 9 in circuito (1050 km) e 8 su strada (150 km) nelle quali Munari si è sempre classificato nelle primissime posizioni, ponendo così solide basi alla sua vittoria finale.

STRATOS

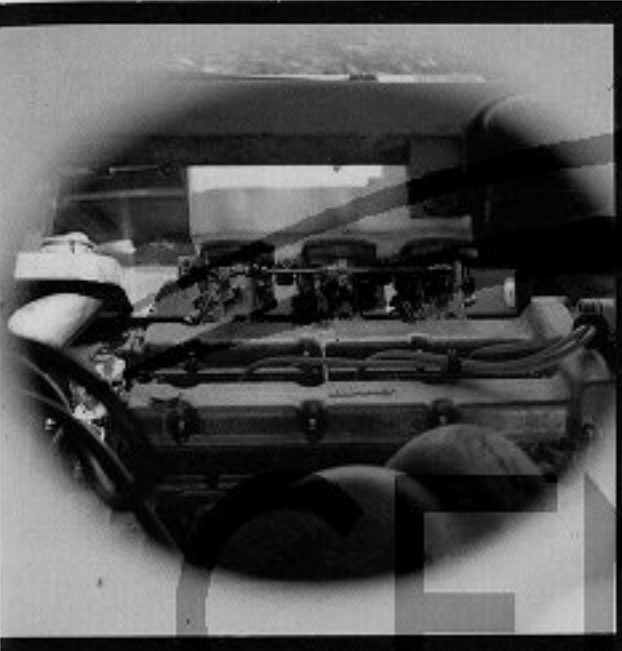
Munari e la Stratos trionfano al Tour Frutto della regolarità il successo di Munari

CON LA LANCIA-STRATOS UN'ALTRA VITTORIA ITALIANA NELLA GARA TRANSOCEANICA

Munari e Mannucci trionfano
al 18° «Tour» automobilistico

LANCIA: il successo di *Sandro Munari* *ha vinto il Tour*





Alla competizione erano iscritti i migliori piloti europei e le macchine di maggiore prestigio, soprattutto nelle categorie GT e Prototipi, che vedevano allineate alla partenza, oltre alla Lancia Stratos HF-Marlboro di Munari e Mannucci, anche: 22 Porsche Carrera RS, 2 Ligier, 5 Alpine-Renault, 3 Pantera De Tomaso.

Munari, trionfo a Nizza

I SEGRETI DI MUNARI E DELLA STRATOS

Stratos in orbita

Trionfano Munari e la Stratos

un'auto «normale»

**Munari-Mannucci e Lancia:
successo italiano al «Tour»**



Dopo le vittorie al Rallye Firestone e al Tour de L'Aisle e il 2° brillantissimo posto alla Targa Florio, la vittoria al Tour de France conferma le doti di potenza, di maneggevolezza e di stabilità, ma soprattutto di affidabilità, della Lancia Stratos ed è ulteriore dimostrazione della validità della filosofia costruttiva che ha sempre contraddistinto le vetture Lancia.

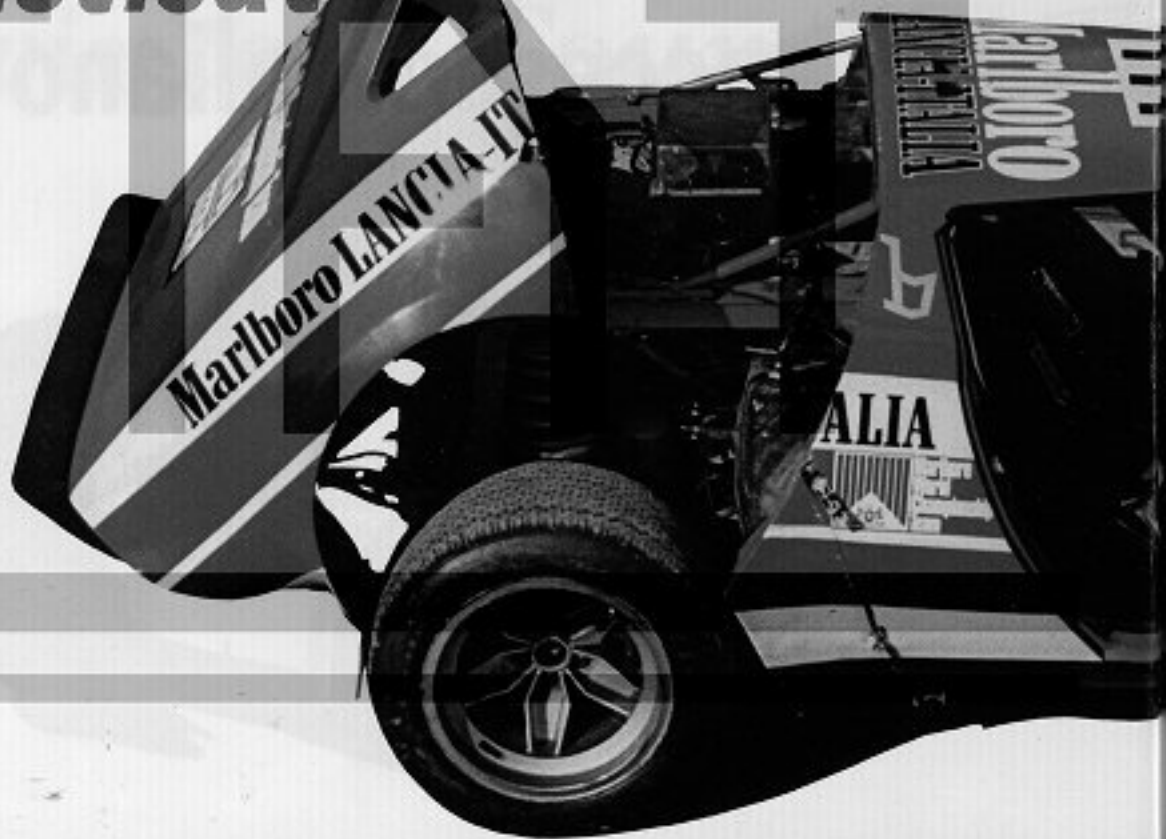


Un brindisi dopo il trionfo

**MUNARI: Freschissima
la mia Stratos all'arrivo**

La Lancia trionfa in Francia

*Pilota duro per
auto sofisticate*





Munari (e Lancia) Stratos al Tour. Munari: "Così ho vinto l'Auto-Tour il Tour con la Stratos.,, o artigianato

CLAMOROSO SUCCESSO CON LA LANCIA STRATOS IN FRANCIA

Champagne al Tour per Munari



DOVE NASCE LA QUALITÀ LANCIA

La qualità Lancia è il risultato di una particolare filosofia applicata e rispettata in ogni momento della vita aziendale: è presente nella mente dei progettisti, si esprime concretamente nel lavoro di una maestranza particolarmente abile, trova conferma nella frequenza e nella rigorosità dei controlli, richiede una perfezione di sistemi e di strumenti di produzione della quale gli stabilimenti Lancia, quello rinnovato di Chivasso e quello in costruzione a Verrone, sono convincenti esempi.

CHIVASSO

Impostato nel 1961 e potenziato una prima volta nel 1970, lo stabilimento Lancia di Chivasso è stato oggetto di un programma di rinnovamento, in corso di ultimazione, che ha lo scopo di aumentare la capacità produttiva degli impianti e di portarla al massimo livello possibile di razionalizzazione. Chivasso è il centro della produzione Lancia: qui infatti le vetture prendono forma attraverso le operazioni di stampaggio della lamiera, di lastroferratura per la formazione delle scocche, di verniciatura, di montaggio delle carrozzerie e di accoppiamento con le parti meccaniche (che ora provengono dalle officine di Torino e fra poco arriveranno dal nuovo stabilimento di Verrone), infine di collaudo e di finizione.

Area totale:

1.225.350 metri quadrati

Superficie coperta:

198.243 metri quadrati

Addetti (al 31/12/74):

5.530 (di cui 5.100 operai e 430 impiegati)

Capacità produttiva:

600 vetture in 15 ore

1) Impianto di impacchettatura sfridi e lamiera.



LO STAMPAGGIO LAMIERA

A seguito del potenziamento tuttora in corso, e che verrà completato entro il 1974, l'area della officina presse è passata da 12.000 a 21.000 metri quadrati.

Le piccole presse verranno in parte sostituite con macchinari più efficienti: 5 presse da 50 t, sistemate su fosse munite di raccoglitori sfridi lamiera da convogliare all'impianto di impacchettamento.

Delle medie presse, cinque da 150 tonnellate, sono già state sostituite, ed è stata aggiunta una nuova linea, costituita da dieci presse da 400 e da 500 tonnellate.

Alle due linee esistenti di grandi presse vengono aggiunte altre due linee, costituite di 7 presse da 900 tonnellate per lo stampaggio dei particolari di grandi dimensioni. Inoltre, una pressa

da 600 tonnellate è stata sostituita con una nuova.

Le due nuove linee di grandi presse verranno munite di impianto semiautomatico per il cambio rapido degli stampi.

Entro il 1974 si prevede la installazione di una linea di snervatura, taglio e tranciatura del profilo da nastri in lamiera.

L'impianto di raccolta e di impacchettamento degli sfridi è stato completamente ricostruito e dimensionato in funzione delle nuove esigenze e del maggiore numero di linee di presse. A tal fine è stato installato, nel piano sottostante l'officina, un sistema di nastri convogliatori per il trasporto degli sfridi di lamiera fino a un nuovo impianto di impacchettamento, situato in un fabbricato apposito.

LA LASTROFERRATURA PER LA FORMAZIONE DELLE SCOCHE

Le attrezzature e gli impianti di cui l'officina è ora dotata consentono la realizzazione dei programmi produttivi previsti.

Tutti i tipi di scocca vengono impostati su mascheroni che si muovono su giostr (caroselli). Oltre che ad alleviare la fatica dell'uomo, questo sistema consente di applicare il maggiore numero di punti di saldatura prima di muovere la scocca verso altre lavorazioni. In tale modo vengono attenuati in misura sensibile i fenomeni di deformazione per mancanza di punti di saldatura, e si raggiunge la certezza di una migliore qualità del prodotto.

Sempre al fine di ottenere un prodotto di qualità elevata, tutti i sottogruppi di notevoli dimensioni e di primaria importanza (quali le fiancate, l'autotelaio e le scocche) sono prelevati, con un sistema di convogliatori, direttamente dagli attrezzi (quindi senza intervento manuale) e poi trasferiti agli appositi accumuli, e di qui depositati, sempre con un sistema automatico, nella zona della successiva operazione di finitura.



I convogliatori birotai e monorotaia hanno uno sviluppo complessivo di circa 6.000 metri.

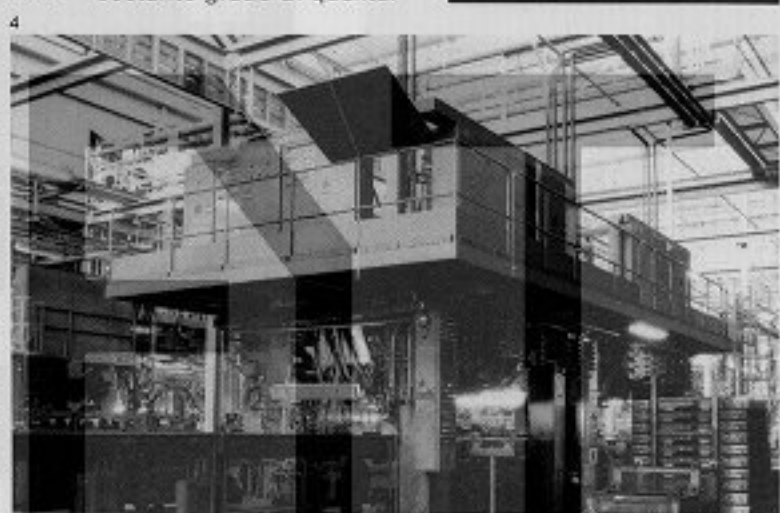
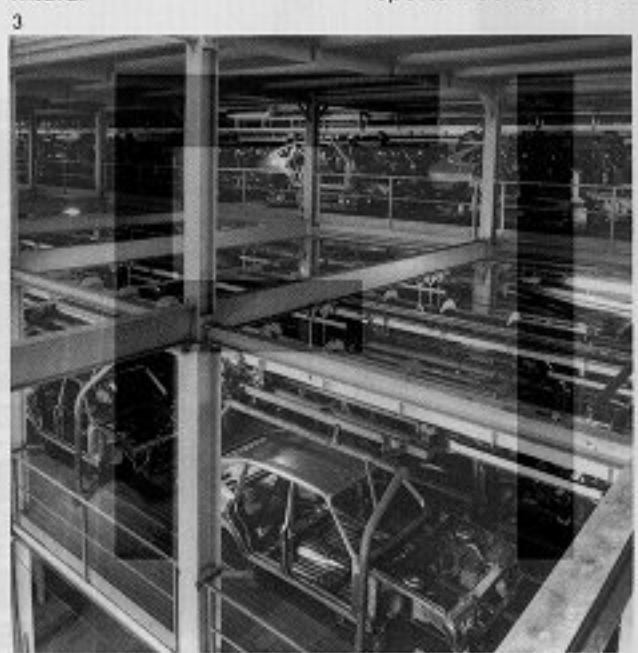
La saldatura sotto scocca viene eseguita su 2 linee parallele di convogliatori birotai, ognuna delle quali ha una lunghezza di 80 metri. Il completamento delle scocche, con il montaggio delle porte, dei cofani e degli sportelli dei bauli avviene su

3 linee parallele di convogliatori birotai, ciascuna della lunghezza di 300 metri circa.

Fra le linee di saldatura sotto scocca e le linee di completamento, così come al termine di queste ultime, sono state ricavate delle stazioni per la revisione delle scocche. Ciò permette di ottenere un prodotto finito di costante grado di qualità.

2) Carosello per la formazione della scocca. A sinistra il discensore per prelievo automatico delle scocche finite sull'ultima stazione. A destra il discensore per il deposito automatico dell'autotelaio e delle fiancate sulla prima stazione.

3) Accumulo automatico per scocche lastrate



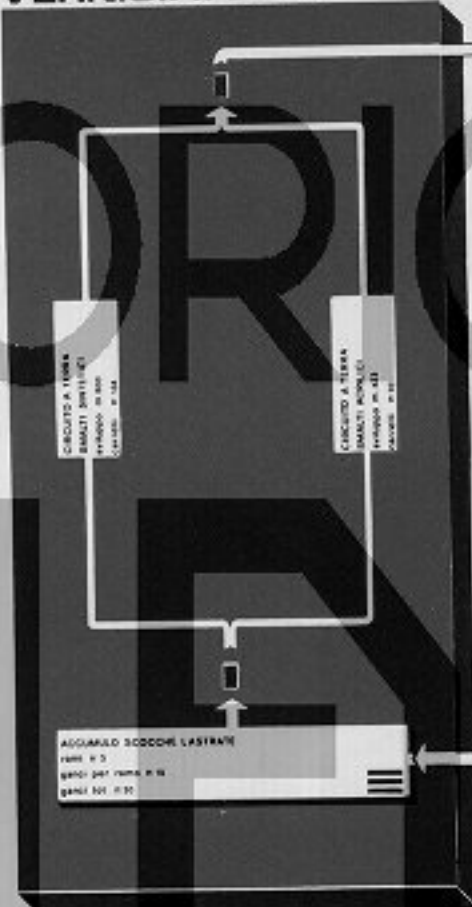
4) Saldatrice multipla a trasferta per pavimento centrale.

5) Collaudo delle scocche al termine della linea di revisione delle superfici.



CHIVASSO

VERNICIATURA



BIOTOMA E'
MONTAGGIO VETTURE
sviluppo m. 100
ganci n. 100

MONTAGGIO

AGGIUNTO SOCCHE VERNICIATE
rate n. 5
ganci per ramo n. 10
ganci 100 n. 100

LINEA A CORRENTI
in acciaio

MAGAZZINO AUTOMATICO
capacità 1000 container
dimensioni 25 x 10 x 10

LASTROFER

LINEA BERLINA
in acciaio

MONOTOMA
sviluppo m. 100
ganci n. 100

DIOTTA UNILATE
BERLINA
sviluppo m. 10
ganci n. 10

DIOTTA UNILATE
BERLINA
sviluppo m. 10
ganci n. 10

DIOTTA UNILATE
BERLINA
sviluppo m. 10
ganci n. 10

DIOTTA UNILATE
BERLINA
sviluppo m. 10
ganci n. 10

MAGAZZINO AUTOMATICO
capacità 1000 container
dimensioni 25 x 10 x 10



LA VERNICIATURA

La scocca completata e approvata dalla lastroferratura viene trasferita mediante discensori e traslatori automatici sul convogliatore birotale con gancio a catena che serve la verniciatura. Recentemente ampliato e ammodernato il reparto di verniciatura ha una potenzialità complessiva di 600 carrelli in 15 ore.

Questa officina assomma:

- la linea del fondo, comune a tutti i tipi di vettura, che comprende la fosfatazione, un impianto di elettroforesi e la linea di applicazione dei fondi. La sua potenzialità è di 600 carrelli in 15 ore. (Ogni carrello trasporta una scocca). Su questa linea, sospesa al convogliatore birotale, la scocca attraversa vasche cabine e forni. Le operazioni successive di finitura si effettuano invece in due settori distinti e precisamente:

- la linea degli smalti sin-



tetici in grado di produrre 500 carrelli in 15 ore; — la linea acrilica per verniciatura metallizzata in grado di produrre 100 carrelli in 15 ore.

Su queste due linee la scocca è mossa da un trasportatore a catena a terra che traina i carrelli su cui questa posa. Il trasferimento della scocca, dal convogliatore aereo birotale della linea di fondo ai carrelli di queste due ultime linee,

avviene automaticamente mediante appositi discensori.

6) Discensore di prelievo della scocca finita per inoltrare al montaggio.

7) Linee di seppiatatura smalti

8) Impianto per elettroforesi.

9) La cabina spruzzatura smalti.



IL MONTAGGIO DELLA CARROZZERIA

Al termine delle due linee di verniciatura, la scocca viene prelevata automaticamente da un convogliatore birotale mediante un discensore che aggancia direttamente la scocca posta su carrelli. Questo convogliatore birotale forma, all'interno della officina montaggio, un polmone di vetture verniciate capace di contenere circa 180 scocche.

Secondo un apposito programma, le scocche vengono fatte uscire dal polmone e indirizzate alle tre linee di montaggio costituite da rami dello stesso convogliatore aereo che ha prelevato le scocche dalla verniciatura; questo convogliatore ha uno sviluppo di 3.700 metri. La potenzialità complessiva delle tre linee di montaggio carrozzeria è di circa 600 vetture in 15 ore.

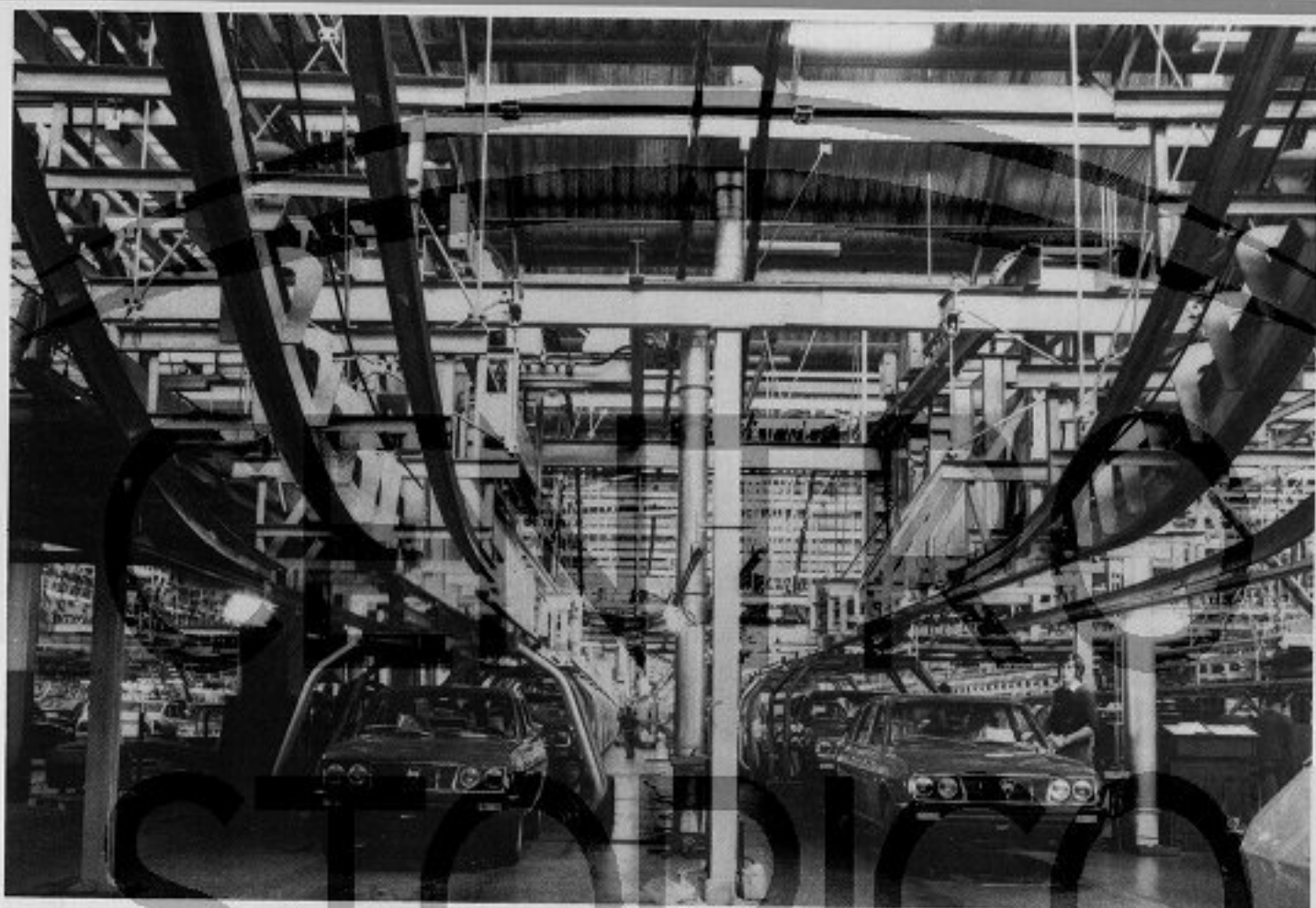
Appositi convogliatori monorotaia e birotale provvedono a trasportare e depositare, in parte anche automaticamente, sulle linee di montaggio, vari sottogruppi e cioè: vetri, radiatori, cavi, paraurti, cruscotti, gomme e cuscini.

Al termine della linea di montaggio le vetture, mediante discensori, vengono depositate a terra dove un operatore avvia il motore portandole alla stazione di controllo della convergenza ruote, dell'orientamento dei fari e della prova sui rulli.

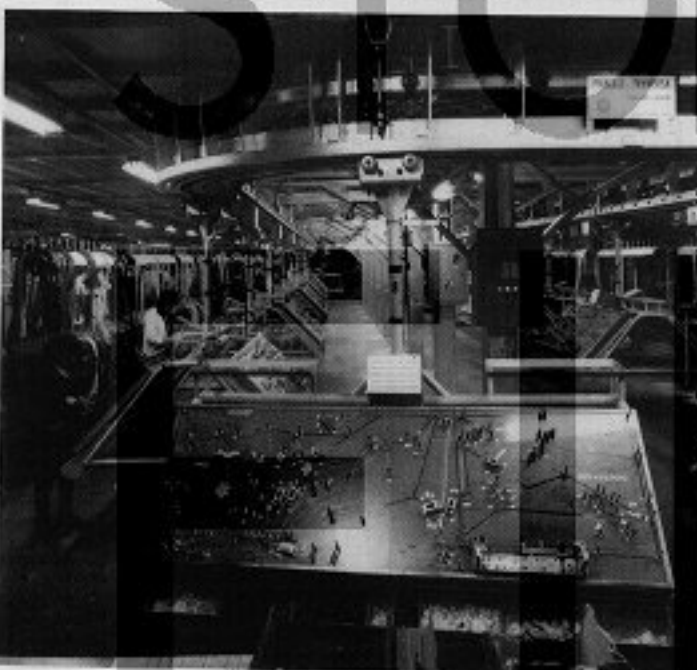
Dopo quest'ultima operazione, sono previste apposite stazioni per il riempimento automatico del gas (freon) per il circuito refrigerante per quelle vetture sulle quali è richiesta l'applicazione del gruppo condizionatore.

Nell'officina di montaggio della carrozzeria viene eseguito l'accoppiamento delle parti meccaniche motore-frizione-cambio e successivamente il montaggio di tale gruppo su telaio e sospensioni.

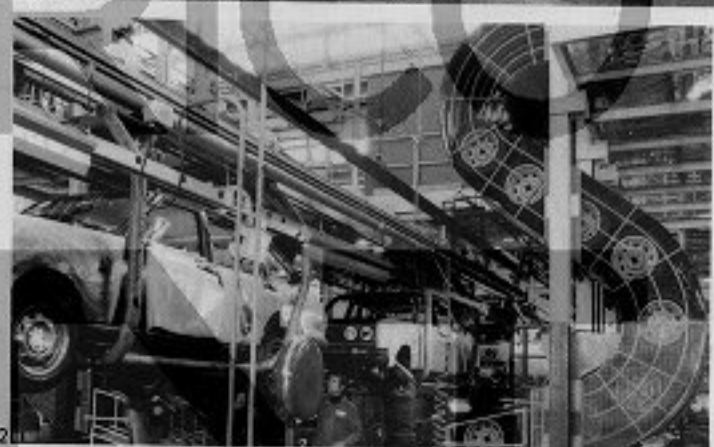
Queste operazioni avvengono su convogliatori birotale e il gruppo finito, pronto per essere montato sulla vettura, viene automaticamente inviato a un polmone rotante che raccoglie tutti i diversi tipi di gruppi prodotti. Di particolare interesse, in questo convogliatore che ha



10



11



12



10) Zona discensori della Beta berlina. La vettura completata abbandona i ganci del convogliatore.

11) Tavola più giostra per la formazione di grappoli e cavi elettrici.

12) Silos delle gomme per l'alimentazione automatica dei treni alla linea di montaggio.

13) Linea di accoppiamento del motore al gruppo differenziale cambio.

uno sviluppo di circa 1.100 metri, è il sistema di inoltro dei motori alle tre linee di montaggio. Infatti, mentre i gruppi finiti possono entrare nel polmone rotante senza un ordine prestabilito, alla linea arrivano invece in forma ordinata con sequenze uguali a quelle delle vetture impostate sulla linea stessa.

Ciò avviene mediante i comandi impartiti da un cervello elettronico nel quale sono stati introdotti i dati del programma di montaggio in linea. I gruppi meccanici vengono depositati automaticamente sulla stazione di un convogliatore a terra (tow-veyor) che li applica sulla scocca. 13

IL COLLAUDO

Dopo la prova sui rulli, la vettura viene guidata da un operatore verso un tunnel e poi agganciata da un trasportatore a rulli, il quale provvede, con un percorso di 130 metri, a trasferirla nel

reparto collaudo posto in un fabbricato separato. Al termine di questo trasportatore un altro operatore preleva la vettura sulla quale l'officina collaudo provvederà a tutti i controlli necessari, compresa una prova sulla pista lunga circa 2 chilometri.



14) La rampa per le prove di spunto e della frizione.

15) Il collaudo finale.



LA FINIZIONE

Dal collaudo, la vettura viene inserita in un sistema di montacarichi che la trasferiscono all'officina di finizione. Qui le vetture che richiedono ritocchi di vernice passano in un apposito impianto attrezzato con convogliatore birotale e cabina con forno.

Le operazioni di finizione avvengono lungo due linee

di revisione su tapparelle, lunghe 130 metri ciascuna e sulle quali sono eseguite tutte le operazioni di toeletta. Al termine la vettura passa in un impianto per l'applicazione della vernice protettiva (tectyl) sulla parte inferiore, e, se richiesto, agli impianti di ceratura protettiva su tutta la superficie esterna. terminate queste operazioni le vetture vengono inviate al piazzale di spedizione.

Gli impianti realizzati nello stabilimento di Chivasso consentono di attuare i programmi produttivi previsti dal piano quinquennale di ristrutturazione dell'Azienda. Eliminando le operazioni manuali di trasferimento della vettura da una linea di lavorazione alla successiva si è raggiunto un doppio obiettivo: alleggerire la fatica degli addetti e garantire la massima perfezione possibile al prodotto durante la fase di realizzazione.

VERRONE

«Il nuovo stabilimento di Verrone che inizierà l'attività produttiva nei primi mesi del 1974 sorge tenendo conto delle tecnologie e dell'organizzazione più avanzate in modo da creare unità operative in cui l'uomo meglio si inserisca e trovi rinnovato interesse e senso di responsabilità. In tal modo Verrone sarà allineato con i più moderni impianti e parteciperà alle esperienze in programma per migliorare l'organizzazione del lavoro». Queste parole del Presidente della Lancia sono una efficace e sintetica presentazione dell'impianto in costruzione nel comprensorio di Verrone-Salussola, in provincia di Vercelli.

Area di proprietà:

1.993.845 metri quadrati

Area recintata totale:

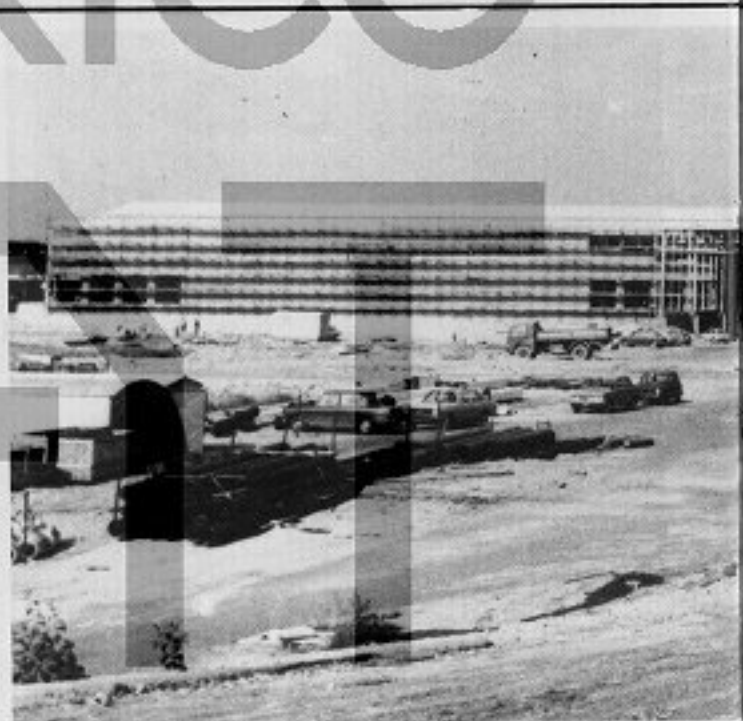
1.506.000 metri quadrati

Superficie coperta (1ª fase):

122.000 metri quadrati

Addetti (al 31/12/74):

2.100 (di cui 1.800 operai e 300 impiegati)



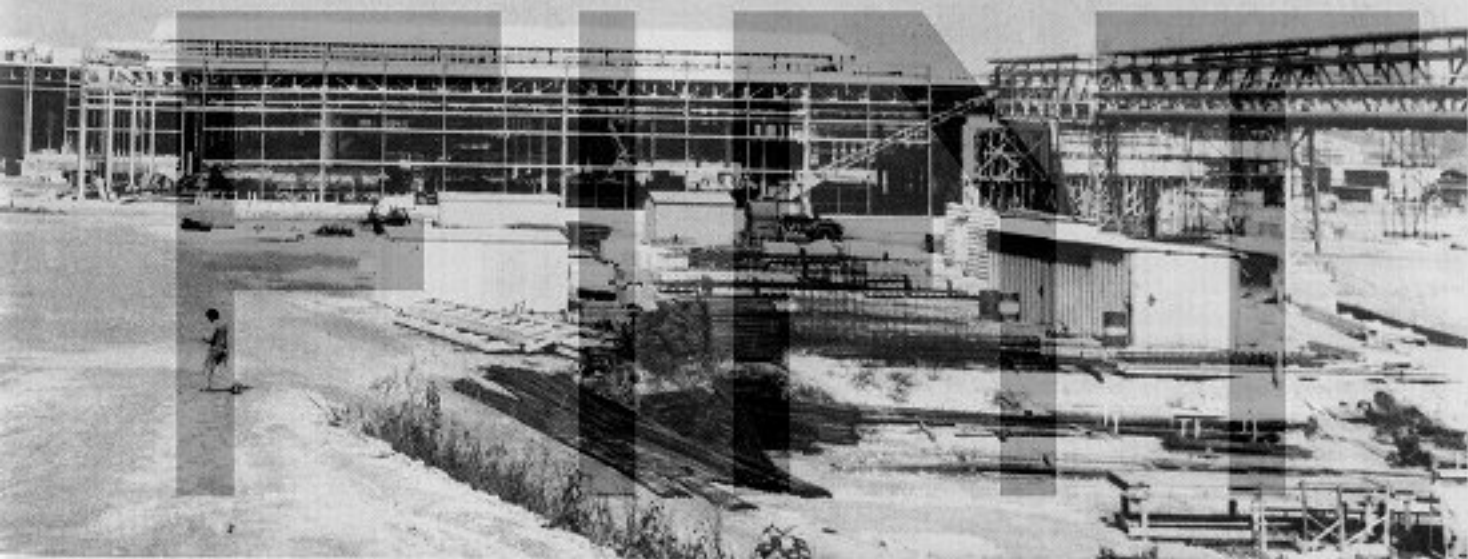
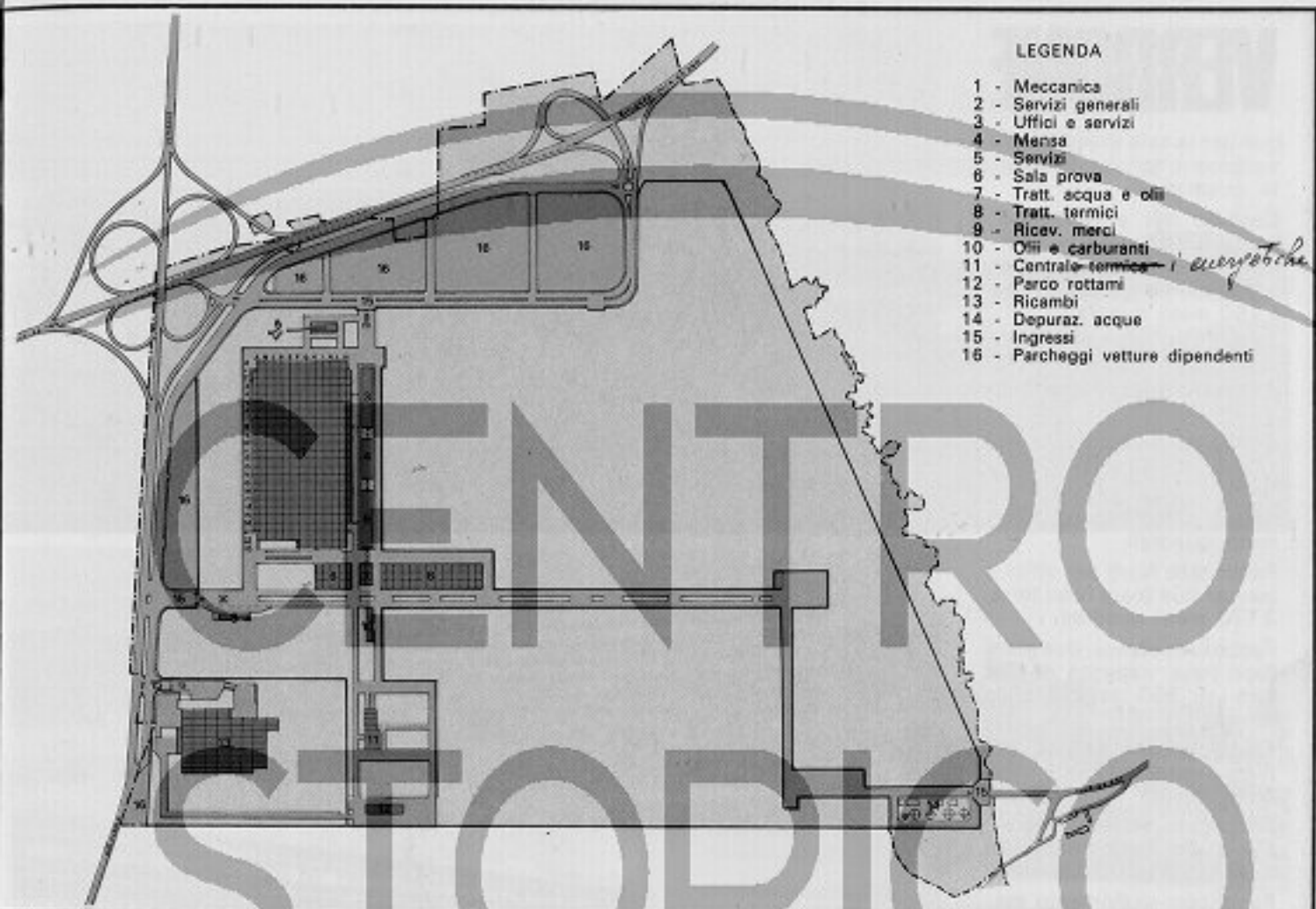
Destinato alla produzione di parti e complessivi meccanici, lo stabilimento sorge su un'area di 1.506.000 metri quadrati dei quali saranno coperti, al termine della prima fase dei lavori, circa

122.000. Esso comprenderà:

Officina meccanica per la costruzione e il montaggio di motori, cambi e sospensioni; coprirà una superficie di 68.300 metri quadrati e

LEGENDA

- 1 - Meccanica
- 2 - Servizi generali
- 3 - Uffici e servizi
- 4 - Mensa
- 5 - Servizi
- 6 - Sala prova
- 7 - Tratt. acqua e olii
- 8 - Tratt. termici
- 9 - Ricev. merci
- 10 - Olii e carburanti
- 11 - Centrale termica
- 12 - Parco rottami
- 13 - Ricambi
- 14 - Depuraz. acque
- 15 - Ingressi
- 16 - Parcheggi vett. dipendenti



vi potranno lavorare 1.850 persone in turni separati. Officina sala prova motori: per la messa a punto e il collaudo di motori; 3.250 metri quadrati, circa 70 addetti. Officina per i trattamenti ter-

mici dei materiali greggi e semilavorati e per la bonifica e la ricottura isoterica di particolari inerenti il motore, il cambio e la sospensione; 9.500 metri quadrati, 55 addetti.

Fabbricato trattamenti acque e olii: per lo stoccaggio in serbatoi degli olii per i servizi in sala prova motori e trattamenti termici, per il raffreddamento e il ricircolo, mediante vasche, delle ac-

1) Prospetti Sud.
In primo piano a destra la sala prova dei motori; in secondo piano l'officina meccanica.

VERRONE

que per la sala prova e per i trattamenti termici; 900 metri quadrati.

Centrale olii e carburanti: per lo stoccaggio e la distribuzione dei fluidi infiammabili alle linee di produzione; 1.150 metri quadrati.

Fabbricato compressori e sala quadri elettrici: 1.100 metri quadrati, 15 addetti in vari turni.

Centrale termica: 1.300 metri quadrati, 13 addetti in vari turni.

Tettoia parco rottami: 1.150 metri quadrati.

Fabbricato Nord per uffici e servizi: due piani fuori terra, 3.170 metri quadrati.

Fabbricato mensa: due piani fuori terra, capacità di due turni di 850 persone ciascuno.

Fabbricato Sud servizi: due piani fuori terra, 3.000 metri quadrati.

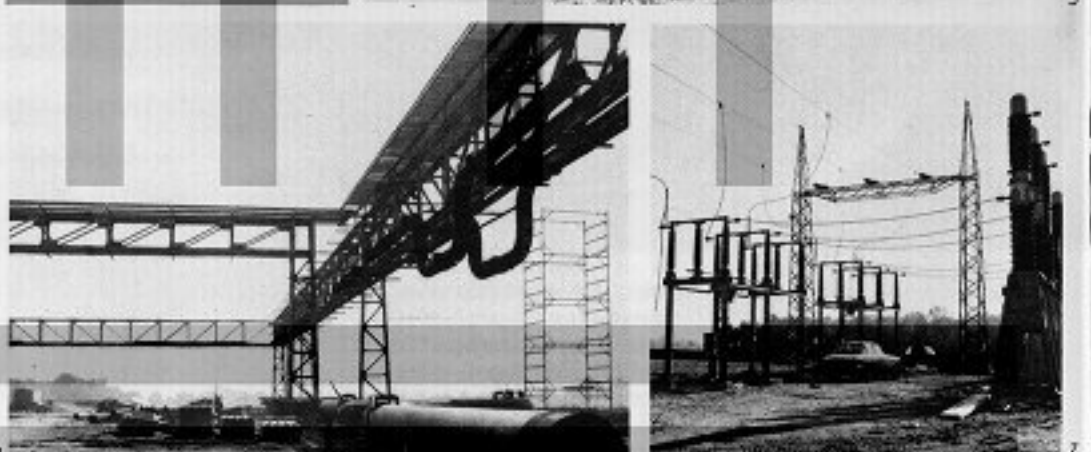
Fabbricato servizi generali: due piani fuori terra, 735 metri quadrati, 10 addetti.

Fabbricato ricevimento materiali: 430 metri quadrati.

Fabbricati minori: 4 fabbricati per sorveglianti in corrispondenza degli ingressi delle maestranze e degli automezzi; 300 metri quadrati, 28 sorveglianti.

Magazzino ricambi: 21.360 metri quadrati, 160 addetti.

Lo stabilimento di Verrone verrà dotato di un modernissimo sistema di depurazione delle acque di scarico, che comprende cinque differenti impianti: depurazione delle emulsioni oleose esauste e degli scarichi discontinui delle lavatrici; depurazione degli scarichi della fosfatazione; depurazione delle acque di verniciatura; depurazione delle acque di sverniciatura; depurazione delle acque e delle scorie solide cianurate. Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, l'eventualità di polluzioni gassose prodotte dalla centrale termica è da escludersi perché, non appena l'impianto di Verrone arriverà a condizioni di normale funzionamento, l'alimentazione delle caldaie avverrà esclusivamente mediante gas metano.



2) Fabbricato dei trattamenti termici, prospetto Sud.

3) Officina meccanica, prospetto Sud.

4) Pipe-track per collettori acqua surriscaldata, collettori acqua industriale e potabile dei pozzi, collettori aria compressa, cavi per alta tensione alle cabine di trasformazione.

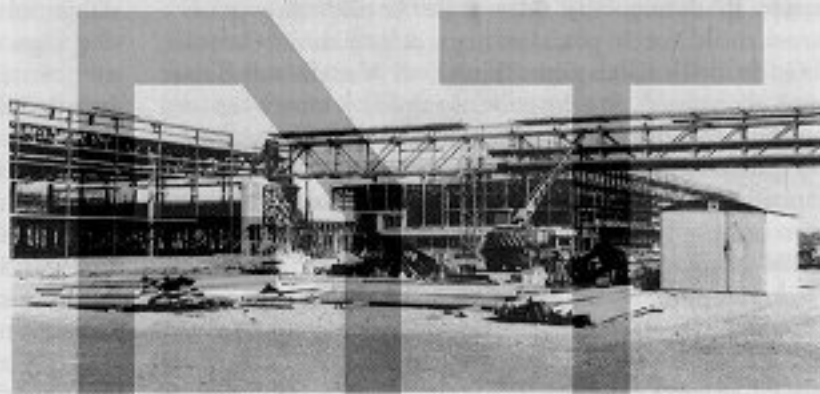
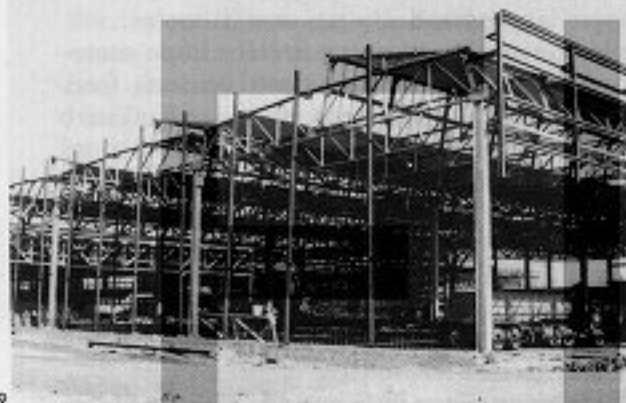
5) Fabbricato per sala compressori, centrale termica e centrale di trasformazione dell'energia elettrica.



6) Pipe-track. Partenza dalla centrale termica, per la sala compressori e la centrale di trasformazione elettrica.

7) Stazione d'arrivo dell'energia elettrica a 120 kV.

8) Prospetto Ovest della sala prova motori, sulla destra. A sinistra scorcio del fabbricato dell'officina meccanica.



9) Struttura del fabbricato sala prova motori.

10) Pipe-track. Arrivo al fabbricato sala prova motori (struttura a sinistra).

11) Cantiere: baracca per uffici di cantiere. Opera in corso per fognature e sullo sfondo il pipe-track.



PIRATI VERI E CORSARI DEL GIOVEDÌ

CENTRO STORICO

Martinica, «Les Boucaniers»: su venticinque ettari di terreno, due donne, l'architetto Noelle Jamet e la decoratrice Ludmilla Weiler hanno realizzato in versione «duemila» un tipico agglomerato urbano del tempo della filibusta.

Quando l'Atlantico e il Mar delle Antille sono gonfi e paurosi, molti vecchi pescatori negri della Baia del Galeone, del Golfo della Santissima Trinità, di Vauclin, di Sainte Anne, accendono fuochi sulle spiagge. Attorno ad essi attendono pazienti che la furia delle onde si plachi. Mandano giù a lenti sorsi il loro infernale rhum bianco e spesso ingannano il tempo rievocando le gesta dei pirati, che un tempo furono il terrore di quelle coste. Gli uomini di mare della Martinica sanno tutto sulle fasciose avventure dei corsari. Le appresero dai loro nonni, continuano a narrarle ai loro figli. Realtà e fantasia si fondono e si confondono nelle loro storie, sino a diventare leggenda. Nelle notti di tempesta, i «senza paura» della filibusteria incrociano ancora coi loro vecchi legni su questi mari. Un antico canto negro dice: «Jean Lafitte è sempre tra noi. Fu impiccato all'albero maestro della sua «Revanche», gettarono il suo corpo nel mare, ma Lafitte riemerse e divenne immortale. E, adesso, continua a navigare col suo trealberi sui mari delle Antille. Sul suo vascello lo hanno raggiunto i più famosi bucanieri: Teach Barba Nera, Morgan Testa Rossa, Giovanni l'Olonese, Testa di Pietra, Montauban il Coraggioso. C'è anche Francis Drake, il vincitore dell'Invincibile Armada. La notte, quando il sole è annegato nell'azzurro profondo del mare, Marie Read e Annie Bonny, le eroine della filibusta, intrecciano sul ponte della «Revanche» le

danze selvagge dei predatori. I pirati non hanno più età: chi vaga sulle onde da tre o quattro secoli, chi da cento-cinquanta o duecento anni. Ma sono tutti giovani, forti, imbattibili. Li impiccarono, li bruciarono vivi, o li uccisero in combattimento, ma nessuno di loro è mai morto sul serio. Come sarebbero potuti morire? In cielo non entrarono, perché i santi non ce li volevano. Ma neppure Satana li volle all'inferno, perché erano stati più cattivi e più furbi di Satana. Condannati a restare in eterno sul mare, un giorno torneranno sulle spiagge della Martinica. Jean Lafitte amava questa terra dei fiori. Un giorno tornerà con i suoi compagni...».

Al sud della Martinica, dove l'Atlantico s'innesta nel Mare delle Piccole Antille, il quadro generale, in effetti, è sempre molto corsaresco. Alla Pointe d'Enfer i vecchi cannoni, rosi dal tempo e dalla salsedine, sono sempre puntati verso il mare. Dal Picco de la Borgnesse, l'antico forte continua a dominare minaccioso sul «Cul-de-sac du Marin» (così sulle carte, come al tempo dei pirati), il piccolo golfo di mare limpido e calmo nel quale Jean Lafitte tentò più volte di trovare rifugio. La scena non è diversa da quella di qualche secolo fa. O, se qualcosa è mutato, è mutato solo per ricordare meglio il tempo dei corsari. Di fronte al forte de la Borgnesse, al di qua di una strettissima fascia di mare, è sorto da qualche anno un villaggio strano: Les



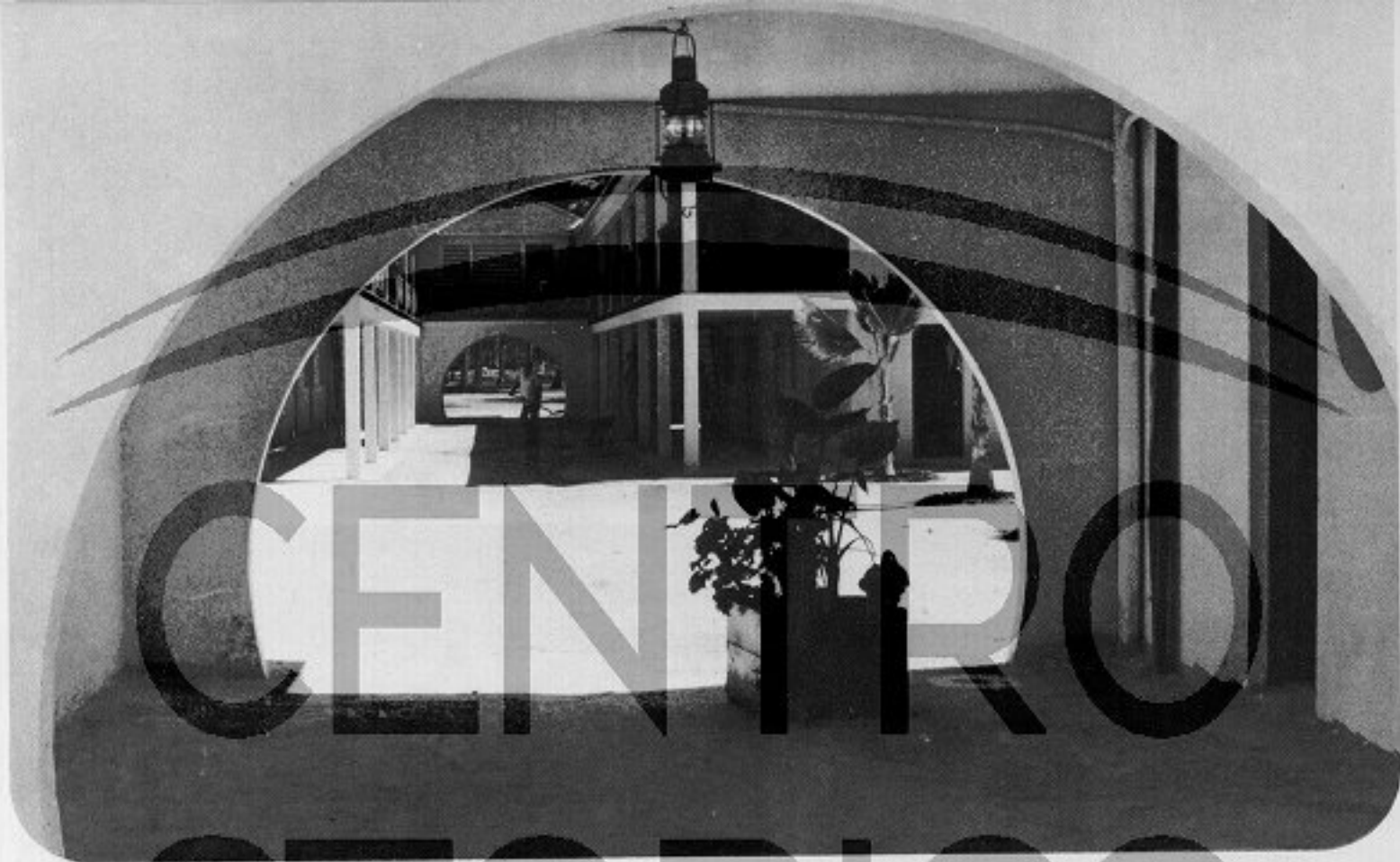
di Renzo Trionfera

il muro del suono della fantasia. Nel singolare scenario di «Les Boucaniers», può ritrovarsi di colpo immerso in un mondo di Corsari Neri, di arrembaggi, di regine dei Caraibi strappate agli imbelli governatori spagnoli dagli audaci conquistatori della filibusta. Soprattutto se, tra un «planters» e l'altro, dalla gente del luogo non si è sentito parlare che di Jean Lafitte e dei suoi diabolici stratagemmi per passare indenne col suo vascello dinanzi alle rotonde bocche dei cannoni da guerra. Ed ecco che il quinto «planters» ha compiuto il miracolo, abituale sotto questi cieli. Ha fatto arrivare d'improvviso quel giorno di cui parla l'antica nenia negra.

La «Revanche» ha lasciato le acque dell'Atlantico, ha doppiato la Punta dell'Inferno, è entrata nel Mare delle Antille. Ha sfiorato virando al largo la piccola città di Sant'Anna, da cui una volta sparavano contro le navi corsare. I pirati non sanno che molti dei cannoni che tiravano palle incatenate per buttar giù gli alberi dei velieri sono finite ai piedi di vecchi monumenti, o all'ingresso di qualche villa nascosta tra i palmizi. Su su, in alto, sotto il vessillo nero col teschio, la vedetta corsara scruta l'orizzonte. «Villaggio nuovo in vista», grida verso il ponte del realber; «niente cannoni, niente soldati...». Per i pirati condannati a vivere in eterno è giunto il grande momento. Morgan, Drake, l'Olonese, Montauban tengono consiglio di guerra. «Fuggire ancora? Tornare a ballare sulle onde?» Trecento duecento anni di mare sono tanti. Meglio tentare l'avventura a terra. Dalle casse corrose dalla salsedine si tirano fuori le arrugginite sciabole d'arrembaggio. La «Revanche» mette la prua sul «Cul-de-sac du Marin». Da un boccaporto emerge, un po' assonnato, un personaggio strano, tutto vestito di nero, una grande piuma di struzzo che gli pende dall'ampio cappello, anch'esso nero. Non c'è da sbagliarsi, è Enrico di Roccabruna, signore di Ventimiglia, detto — in virtù del vestito, appunto — il «Corsaro Nero».

Boucaniers. Un nome che è tutto un programma. Su venticinque ettari di terreno — dodici di giganteschi palmizi svettanti verso il cielo — due donne, l'architetto Noelle Jamet e la decoratrice Ludmilla Weiler, hanno realizzato un complesso che rende in versione «duemila» un tipico agglomerato urbano del tempo dei filibustieri. L'iniziativa è dovuta ad un notissimo club turistico francese, specializzato nell'invasione pacifica di alcuni tra i più incantevoli angoli del mondo. Costo: quattro milioni di dollari (ante-svalutazione); capacità: un migliaio di abitanti, tra ospiti e «residenti».

Qui, se il paesaggio si scopre all'immaginazione, qualcosa di più violento stimola la fantasia: il «planters punch», il ponce dei piantatori. Un dito di sciroppo di canna da zucchero, quattro di rum bianco, due di rum rosso e poi succo d'arancia o di pompelmo quanto basti per riempire un bicchiere già quasi colmo. Una miscela, infernale o sublime a seconda dei punti di vista, capace di dare al sogno il vigore della realtà. Questo «planters» inganna. Al primo incontro col palato sembra del tutto innocuo. Va giù come l'acqua, insomma. Un bicchiere dà energia, due rendono allegri, quattro fanno rasentare quello stato di «ivresse» che, detto in francese, è meno brutale ma non diverso dall'ebbrezza alcolica nostrana. Chi riesce a sostenere l'impatto con un quinto «planters» supera agevolmente



I grandi ci sono tutti. Pronti al combattimento, mentre l'antico vascello accosta lentamente ad un nitido pontile di legno.

Si affianca ad un altro trealberi, che i corsari non hanno mai visto: sottile, agilissimo, bianco che più bianco non si può. Niente cannoni a bordo, niente ciurma. Sul ponte, una bionda favolosa, in bikini «abbronzatura totale». Marie Read e Annie Bonny impallidiscono d'invidia. I corsari la guardano con gli occhi sbarrati. Ma la donna non è intimorita. Cinguetta verso gli uomini del mare: «How do you do?». Alle sue spalle compare un tipo atletico, biondo, sorridente. Sembra venire da un mondo sconosciuto. Per i corsari, naturalmente. Indossa una tuta subacquea di gomma e la gomma, al tempo dei pirati, non era stata ancora inventata. «Hallo!», grida festoso. Si cala una maschera sul volto e si tuffa in mare. Un vago terrore assale quel pugno di uomini intrepidi, rotti a tutte le emozioni. È Drake che riprende il dominio di sé e degli altri. A terra!, grida. I corsari scendono lenti, guardinghi sul piccolo pontile. Impugnano le vecchie scimitarre. C'è nell'aria qualcosa di strano, di assolutamente inedito per loro. Arrivano ai primi edifici: bassi, lindi. Un paio di uomini stanno calando i remi in una barca sottile. Li guardano senza curiosità. «Happy day», dice uno dei due. «Bonjour mes amis, ça va?», dice l'altro. Il Corsaro Nero, per non smentire se stesso, sorride e s'inchina ad una brunetta in topless. Drake, l'Olonese, Morgan si stringono uno all'altro. Quale insidia? Quale tranello? Poco distante, a piombo sul mare, una costruzione a tre piani, rotonda, mostra un cartello: «Café du port». Puntano decisi in quella direzione.

Ai piedi della scala, Morgan si dà coraggio: «Oste della malora, acquavite per tutti», grida. «I beg your pardon?», gli risponde un compassato boy martinicano che non comprende l'inglese arcaico di Testa Rossa.

Ma ecco qualcosa d'inatteso. Si fa avanti sorridente e festoso un personaggio strano: cappello di paglia a falda stretta, occhiali da sole, basettoni a spazzola, una camicia a fiori e un paio di calzoncini stretti che arrivano fino al ginocchio. Questi, sì, alla corsara. Senza orli, sembrano tagliati con un coltellaccio. I pirati li portavano così, perché non avevano di meglio; oggi si chiamano «bermuda alla selvaggia». L'uomo incede sicuro. Gli sono intorno alcune ragazze, bionde e brune, qualcuna snellissima, qualche altra florida. Ce n'è d'ogni tipo. Una più bella dell'altra. Sorridono, agitano le mani in segno di festa. L'uomo coi basettoni impugna un piccolo strano oggetto: ci parla dentro e la sua voce riecheggia da ogni parte. «È il demone?», chiede quasi tremante l'Olonese. «Welcome to buccancers», «Bienvenus aux boucaniers», tuona il sorridente personaggio, nel suo megafono a transistor. Jean Lafitte, che per la sua nazionalità francese — essendo in terra di Francia — si è imposto agli altri come capo, strappa l'altoparlante all'uomo in «bermuda». «A me, filibustieri!», grida. E la sua voce riecheggia dura e imperiosa nel villaggio. «Mille squali!», esclama l'Olonese; «Morte dell'inferno!», incalza un altro corsaro; «Per le corna di Belzebù!», gli fa eco Testa di Pietra. Le esclamazioni tipiche dei filibustieri nei momenti di pericolo suscitano entusiasmo tra i residenti di «Les Boucaniers». Accorrono signore in bikini, che sorridono e applaudono; alcuni ospiti americani ne approfittano per brindare con altri «planters». L'uomo in «bermuda» è divertito; toglie a Lafitte il megafono e dice, prima in francese e poi in inglese: «Ottimo, questo travestimento. Ma riprenderemo stasera la festa piratesca». Si presenta: è il capo del villaggio.



Le Boucaniers

il pittoresco villaggio dove gli ospiti vivono in assoluta libertà sotto lo sguardo divertito o assorto dei martinicani. La piccola rada è dominata dalla stravagante architettura del «Caffè del Porto».

Si presentano anche le ragazze che sono intorno a lui: Annie, Christine, Claude, Florence, Magdeleine, Janet, Carol. Sono le residenti «au pair» di «Les Boucaniers», che fanno gli onori di casa. Dopo di loro, martinicane in mezza minigonna, distribuiscono ai nuovi arrivati bicchieri colmi di una bibita che i pirati non riconoscono. «Solo aranciate?», esclama Carmaux, uno dei fedeli del Corsaro Nero. «Acquavite, acquavite per tutti!», gli fa eco Moko, il braccio sinistro del signore di Ventimiglia. Ma al primo sorso i volti si rischiarano. E i «planters» rendono allegri e disinvolti i pirati. Ormai il loro pieno inserimento a «Les Boucaniers» è questione solo di momenti. Il capo del villaggio riprende a parlare. Presenta ai nuovi arrivati il complesso corsaresco: «Ici le Café du port, là bas l'Union des marins, à droite la Belle Etoile, à gauche la Grande Decouverte, la Tortue...». Un rapido cenno per ciascun bungalow — in ogni stanza, acqua corrente fredda e calda, anche se quella calda da queste parti è superflua — e poi una descrizione minuta della topografia del villaggio. Trenta bungalow o edifici coloniali a due piani possono accogliere fino a seicento ospiti. Dietro di noi, la strada principale, la Rue du Port. Dà sul Quartier de la Place: tre ristoranti, un bar, una sala da ballo, boutiques, la posta. Ci sono anche un telex, il telefono, il telegrafo, ammesso che in questo ambiente di relax assoluto qualcuno voglia servirsi degli infernali strumenti della civiltà moderna. I grandi corsari non capiscono che cosa

siano il telex, il telefono, il telegrafo. Ma la mistura di fuoco della Martinica toglie loro il desiderio di far domande. Cominciano a sparpagliarsi in giro. Marie Read e Annie Bonny hanno puntato dritte verso la boutique. Non hanno franchi dei territori d'oltremare, solo dobloni d'oro. Ma il cambio non è difficile: gli americani ne fanno incetta. Il capo villaggio continua implacabile nelle sue presentazioni. Dice che ci sono nove caravelle a vela a disposizione per gli ospiti, e spiega che ci sono maestri di sci acquatico, di yoga e di judo. C'è anche un cambogiano esperto in massaggi. Ma i pirati si sono rapidamente mimetizzati. Sono scomparse le bende nere sull'occhio, così diffuse fra loro: molti le hanno tolte perché non sanno che sono tornate di moda, da quando fanno tanto Moshe Dayan. Sulla spiaggia, Marie Read e Annie Bonny in favolosi due pezzi si spalmano crema solare sul viso e sul corpo. Morgan, torso nudo e mutandoni al ginocchio, è al bar. Non riesce a tenere il conto dei planters' punch che ha bevuto. Ha gli occhi lucidi. Racconta storie un po' forti, proprio da corsari. Gli americani continuano a non capire il suo inglese; i francesi si appagano della sua mimica. Jean Lafitte ha capito che, dai tempi in cui era qualcuno, è passato

più di un secolo e mezzo. E ha attaccato un bottone al maestro di nuoto. Vuole notizie di Napoleone: non sa più nulla di lui, dopo Waterloo. «Siamo quasi coetanei, per questo m'interessa. Morto nell'821, vero? Lo stesso anno in cui giustiziarono me. Se fosse stato più crudele, più corsaro insomma, avrebbero respinto anche lui dal cielo e dall'inferno, e adesso starebbe tra noi. Peccato. E Joséphine che fine ha fatto? Bella donna, Marie-Josèphe-Rose Tascher; conobbi anche il visconte de Beaumarnais, il suo primo marito. Lo ghigliottinarono in Francia nel 1794. E Joséphine due anni dopo sposò il generale Napoleone Bonaparte. Bella ma irrequieta, forse, questa splendida martinicana. Voglio andare dai suoi parenti, qui al villaggio de La Pagerie dov'è nata. Non è lontano, vero?». «Il sindaco di Trois Ilets», lo informa il maestro nuotatore, «ha messo su un piccolo museo bonapartista. È proprietario della zona de La Pagerie: coltiva canna da zucchero e storia. Trae vantaggi doppi dalle sue terre. Tre franchi a testa, per visitare il museo, dov'è raccolto quel che s'è potuto di Joséphine. C'è il lettino nel quale dormì da bambina e qualche mobile che appartenne alla sua famiglia. Molte stampe d'epoca, molti ritratti dell'Imperatrice e, quel che più conta, alcune lettere d'amore di Napoleone. Uomo in gamba, quel sindaco. È un medico martinicano, si chiama Rose-Rosette. Ha il senso del turismo e degli affari. Pensa anche alle cartoline. E alle bibite, naturalmente...».

E Morgan Testa Rossa, Francis Drake, l'Olonese, Montauban dove sono finiti? Qualcuno, forse, sotto la tettoia del «barbecue» si sta facendo arrostito una bistecca. Qualche altro, magari, è al ristorante del primo piano a familiarizzare con americani, francesi, tedeschi, italiani. È trascorsa appena mezz'ora dal loro arrivo, ma i nuovi ospiti sono già tutti integrati. È inevitabile, in questo straordinario villaggio. Si giunga dal mare o dal cielo (l'aeroporto di Lamentin è a quaranta minuti di macchina), si abbiano due o trecento anni come i corsari condannati ad un'eternità randagia sui mari, o solo cinquanta o trenta o venti, l'inserimento è rapido per tutti. Anche per gli americani, che arrivano qui un po' sospettosi, ma scoprono subito il fascino e la comodità di questa vita naïf, semplice, naturale. Amano vestirsi da pirati e folleggiare come non riescono a fare sulle spiagge affollate di California.

Il Corsaro Nero ha fatto amicizia col capo villaggio. «con "Les Boucaniers" — spiega il capo — è stato realizzato il nostro sogno di ragazzi. Chini sui libri d'avventura, diversi dai fumetti dei supermen di oggi, sognavamo corsari, assalti ai galeoni, belle creole rapite, approdi in queste terre misteriose e affascinanti, tesori nascosti, fiori tropicali carnosi, sensuali, ananassi a portata di mano, in luogo di quelli in scatola della domenica. Sognavamo le donne delle Antille, slanciate, flessuose, con gli occhi come perle nere. Chi non ha fantasticato di trovarsi in queste terre, sotto questo cielo, in questi mari così popolati di storia e di leggende? Chi non ha sognato di vivere «nature» tra questi palmizi svettanti, a un passo dall'Equatore? Ed è sull'onda dei sogni che è nato «Les Boucaniers». Per riproporre con le comodità di oggi un clima e un



paesaggio d'altri tempi. Aria corsara, sì, ma ormai a portata di tutti. Per venire qui non ci sono più i fragili vascelli d'una volta. I quadrigetti arrivano all'aeroporto di Lamentin da Parigi in meno di dieci ore...».

Il Corsaro Nero ascolta trasognato. «I quadrigetti? I grandi uccelli meccanici che solcano il cielo? Ai miei tempi erano sogni irrealizzabili! Quante cose nuove in meno di due secoli. Questi nuovi mezzi di trasporto, oltre tutto, hanno tolto qualunque possibilità d'azione a noi pirati. Quali arrembaggi potremmo tentare?». «Certo», ammette il capo villaggio, «con gli atrei c'è poco da arrembare. Ma di pirati, purtroppo, ce ne sono tuttora. Non sguainano più le loro sciabole ricurve, non gridano più "Avanti, uomini del mare!", come gridavate voi. Bastano una pistola, una bomba, e ti dirottano un apparecchio. Questi pirati moderni, tuttavia, sembra che ora si siano dati una calmata. Gli aerei, quelli che arrivano o partono da Lamentin (dove vendono il vero rum bianco "trent'anni", introvabile in Europa, e alligatori imbalsamati a cinque, dieci dollari l'uno) sono sempre gremiti. Sarà il fascino postumo di Joséphine l'Imperatrice, saranno i planters' punch, o la possibilità di vivere alla corsara come facciamo noi a Les Boucaniers, o l'illusione di trovare in qualche angolo remoto un tesoro nascosto, saranno tutte queste cose insieme, ma gli stranieri alla Martinica arrivano sempre più numerosi. Anche voi pirati veri, date retta a me: lasciate la vostra vita errante sul mare. Non andate più alla ricerca di fantastiche avventure o di favolose battaglie. Non fate la guerra, fate il week-end. Qui tra noi. Potreste unire l'utile al dilettevole: mentre vi godete il sole delle



Fort de France, capitale della Martinica. La passeggiata è dominata dalla statua della imperatrice Joséphine e i bar su ruote sono aperti a tutte le ore del giorno. Fra le cose da vedere il museo dedicato a Joséphine.

Antille, troveremmo il modo di farvi svolgere corsi di antica pirateria, per organizzare finte battaglie nel Cul-desac du Marin. Penso già al successo dell'iniziativa. Poter dire "Ci sono tra noi il Corsaro Nero, l'Olonese, Morgan, Sir Francis Drake, quelli autentici" farebbe di questo villaggio un'attrazione unica al mondo».

Ma l'effetto *planters* sta rapidamente venendo meno. I grandi della pirateria, adesso, appaiono più sfumati, quasi in dissolvenza. Il loro destino, la loro condanna è il mare. No, non possono accogliere l'allettante invito del capo villaggio. Salgono lentamente sulla «Revanche». Jean Lafitte ha gli occhi lucidi dalla commozione. Pensa al povero Napoleone, finito come finì a Sant'Elena. Morgan ha anch'egli gli occhi lucidi, ma solo per via del rum

bianco. Il Corsaro Nero è triste. Volge dal ponte un ultimo sguardo a Les Boucaniers. Cerca la brunetta in topless, mille volte più adorabile della superata regina dei Caraibi, la donna per la quale tanto combatté e soffrì un paio di secoli fa. La «Revanche» si stacca dal molo di legno. Un attimo. È scomparsa del tutto. Addio corsari... No, eccoli ancora. Ci sono Morgan, Drake, l'Olonese, Carmaux, Moko. Tutti, insomma. Contornati da uno sciame cinguettante di Marie Read e di Annie Bonny. Non era un sogno, dunque. Ma l'effetto *planters* s'è innestato nella realtà attuale. No, non sono i corsari veri, questi. Sono tutti americani di oggi. Texani, newyorkesi, californiani. Dimenticavo: è giovedì. È il giorno della festa in costume d'epoca. Come il giovedì romano, insomma, il giorno in cui i turisti americani indossano tuniche da antichi romani per il settimanale festino neroniano. Tutto il mondo è paese, ormai.

R.T.

Il Regio

di Vittorio Mazzonis

due secoli di vita torinese

Gli occhi fissi sul Regio in fiamme, seguivano atterriti e increduli il dramma: molti piangevano, sentivano, quei torinesi, che qualcosa della loro vita stava per finire, che un pezzo di Torino scompariva in quel rogo e per sempre.

CENTRO
STORICO

FINIT



Gli ultimi quindici anni di vita del Regio, prima dell'incendio, li ho praticamente vissuti giorno per giorno con il teatro, anzi direi in teatro. Mi spiego: mio padre dal 1922 al 1943 (quindi ancora qualche anno dopo la distruzione, quando le stagioni si allestivano in altre sale cittadine) è stato l'amministratore delegato della Società del Teatro Regio, cioè della società che gestiva il teatro, alla quale subentrò dopo la guerra l'Ente Autonomo.

Tra gli altri, facevano parte del Consiglio di quella società Edoardo Agnelli, scomparso prematuramente nel luglio del 1935 quando da poco — se non sbaglio — ne era stato eletto presidente, e Vincenzo Lancia. Erano naturalmente i due personaggi più importanti del Consiglio, sempre pronti ad intervenire quando occorreva per risolvere grane e situazioni difficili, che naturalmente non mancavano. Lancia poi era un colto musicofilo, appassionato wagneriano, assiduo alle recite e anche alle prove dove qualche volta, con quel suo caratteristico parlare calmo e sommesso, dava giudizi e faceva osservazioni da esperto conoscitore.

Per quanto riguardava mio padre, in pratica era per il Regio di allora quello che oggi si dice «sovrintendente». Appassionati di musica per tradizione, e della musica lirica particolarmente, il Regio era diventato un po' la nostra seconda casa. Devo dire subito che a quei tempi, dietro il sipario del Regio lavorava una grande famiglia, unita, affiatata, compatta e piena di entusiasmo che aveva la sola aspirazione di contribuire a far fare bella figura al Regio. Questo entusiasmo e questa passione (è noto

CENTRO STORICO



TEATRO REGIO TORINO

STAGIONE 1921-22
PROGRAMMA
UFFICIALE



quale potentissima molla sia in teatro (la passione) prendeva tutti, a tutti i livelli: dall'orchestra agli elettricisti, dai maestri sostituti alle comparse, ai cori, ai macchinisti, al corpo di ballo, perfino alle maschere di sala. Uno spirito di corpo, insomma, sincero e convinto che si trasfondeva anche nei maestri concertatori e direttori e negli artisti. Il famoso aforisma «tutti per uno e uno per tutti» poteva benissimo calzare nel caso nostro: «Tutti per il Regio e il Regio per tutti».

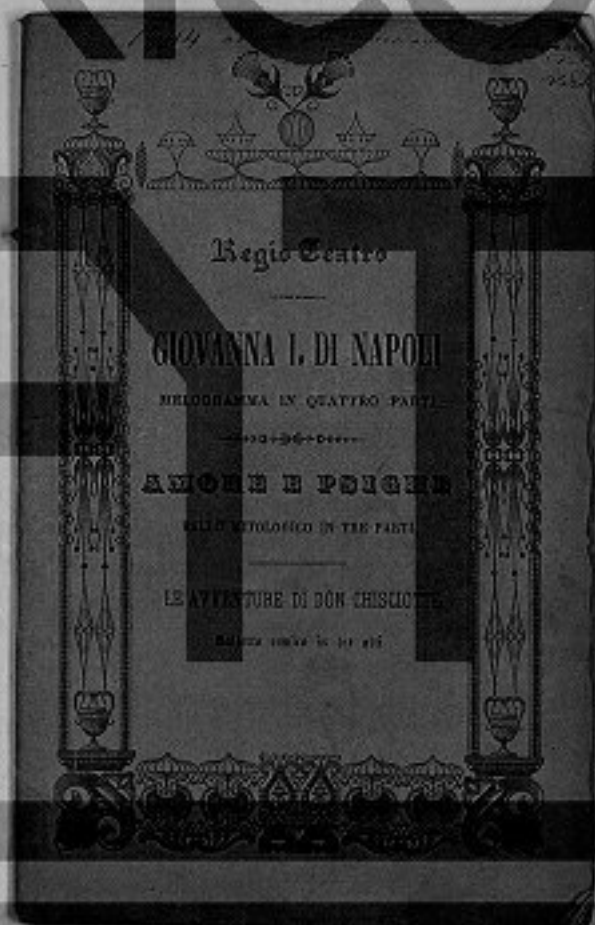
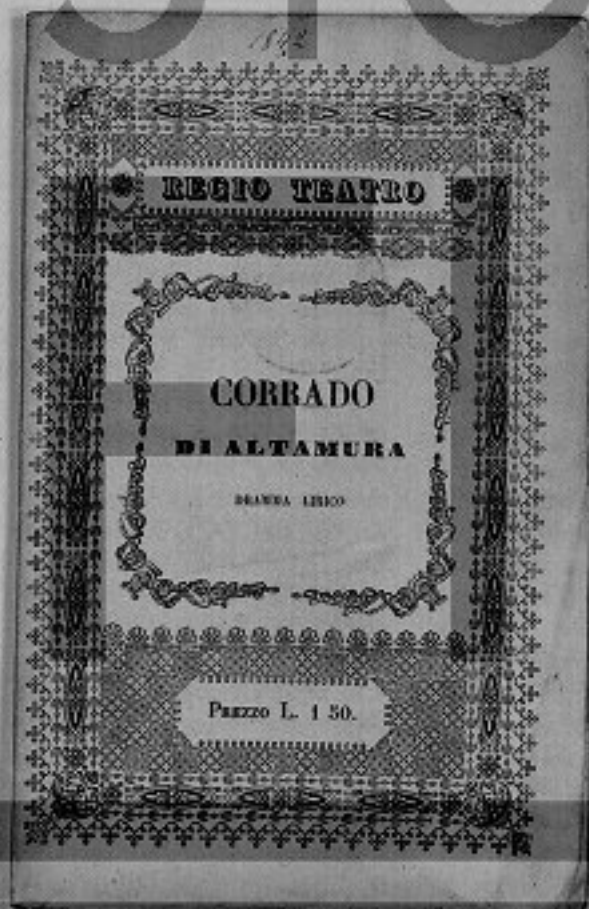
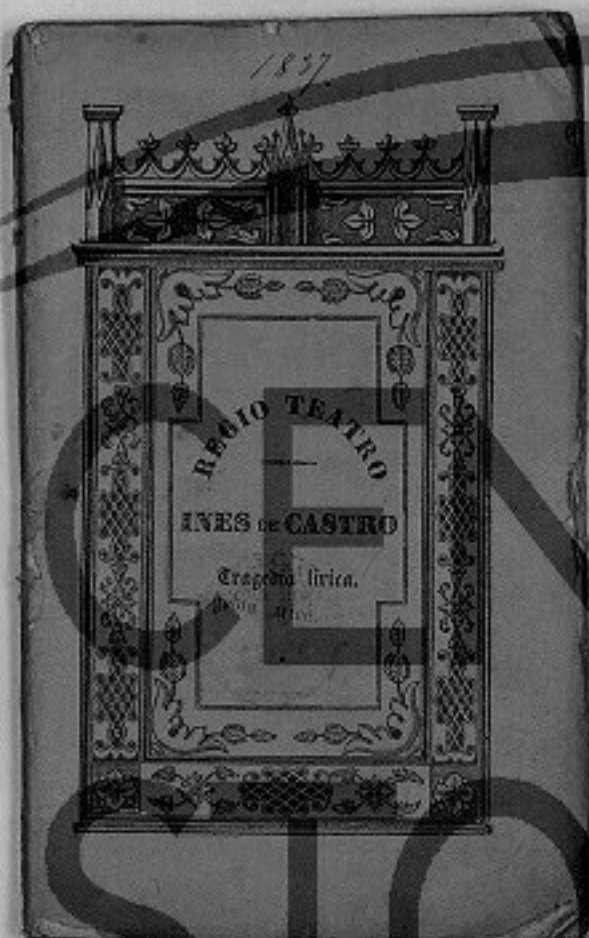
Questa familiarità non impediva però che vigesse una disciplina esemplare, rimasta proverbiale nell'ambiente dei grandi teatri italiani. Ancora recentemente ho avuto occasione d'incontrare degli artisti, nostri scritturati di allora, e tutti, ricordando l'ambiente disteso, amichevole del Regio, ne ricordavano anche la famosa disciplina, e direi con un senso di simpatica nostalgia. Potrei a questo riguardo raccontare episodi di certi artisti, anche di quelli che andavano per la maggiore, in bel modo ridimensionati e fatti scendere dal loro Olimpo nel quale credevano di essere intangibili. Per meglio comprendere come andavano le cose a quei tempi, dirò un particolare che mi sembra significativo: il coro era formato esclusivamente da artigiani, da professionisti,

La copertina del programma ufficiale per la stagione 1921-22 e alcuni libretti di opere rappresentate al Regio intorno al 1840.

da bottegai, da impiegati che prestavano la loro opera per pura passione, dietro un modesto compenso (al quale avrebbero anche rinunciato) sacrificando nelle prove e nelle recite le ore di libertà e di riposo.

Il momento più atteso della grande famiglia del Regio era quello che seguiva immediatamente l'ultima recita della stagione. Appena calato il sipario, la direzione del teatro riuniva cori, orchestra, comparse, macchinisti, elettricisti, coreografi, maschere, tutti insomma, nella vasta sala prove del coro. Dopo un rapido bilancio della stagione, ognuno si prendeva la sua parte di merito e di riconoscenza per la collaborazione e per il lavoro svolto, senza distinzione di livello, fra strette di mano, abbracci e vino, tanto vino spillato direttamente da non so quante damigiane che, manco a dirlo, venivano regolarmente svuotate fino all'ultima goccia. La festa, alla quale prendeva parte anche una rappresentanza di fedeli loggionisti, finiva con le prime luci dell'alba e non tutti i partecipanti erano in grado di tornarsene a casa saldi sulle gambe. Gente semplice, alla buona, espertissima, instancabile — e ne hanno fornito tante prove in occasioni difficili — che per il loro Regio avrebbero dato l'anima.

Bei tempi, nei quali la città contava sì e no 600 mila abitanti, quasi tutti torinesi *intus et in cute*, un poco chiusi e tradizionalisti se si vuole, ma gelosi e fieri delle loro cose. Il Cavallo di Bronzo, la Mole Antonelliana, la Consolata, il Cottolengo, il Regio, la Fiat, la Lancia e mettiamoci anche Superga, la Sindone e il Valentino; queste erano le cose (tanto diverse, ma pur tanto legate fra loro) di cui i torinesi degli anni venti e trenta erano gelosi e si sentivano padroni. Lasciamo andare, non avevano poi tutti i torti! Torniamo al Regio. Quale posto occupasse veramente nel cuore dei torinesi questo teatro, me ne sono reso conto soltanto nella notte dell'incen-



Pagina autografa di Puccini del finale della *Bohème* (la morte di Mimì) rappresentata in prima assoluta al Regio il primo febbraio 1896 sotto la direzione di Toscanini. Nella pagina accanto uno scorcio del palcoscenico del Regio. La sala in una serata di «tutto esaurito». Una «coda» in attesa di entrare.

dio, fra l'8 e il 9 febbraio del 1936, quando ho visto migliaia di torinesi (quanti erano? tremila, cinquemila, diecimila?) di tutti i ceti e di tutte le età, uomini e donne — molte donne anche verso le tre del mattino, incuranti del freddo — quattro gradi sotto zero —, assiepati dietro le transenne e i cordoni di sicurezza che dividevano a metà piazza Castello, sui due lati di palazzo Madama.

Sembravano statue: inchiodati, non un gesto, non una esclamazione, non una parola. Un silenzio terribile, angoscioso, rotto soltanto dal crepitio delle fiamme, dal fragore dei crolli, dagli ordini secchi, perentori dei vigili del fuoco. Gli occhi fissi sul Regio in fiamme, seguivano atterriti e increduli il dramma; molti piangevano, sentivano, quei torinesi, che qualcosa della loro vita stava per finire, che un pezzo di Torino scompariva in quel rogo e per sempre.

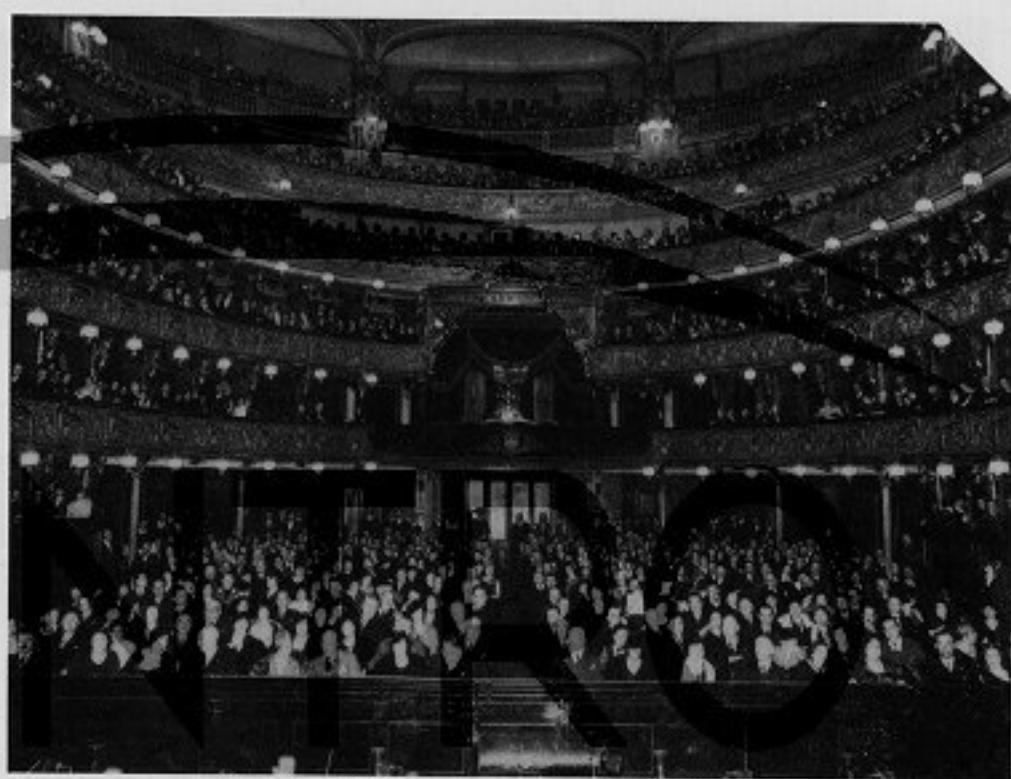
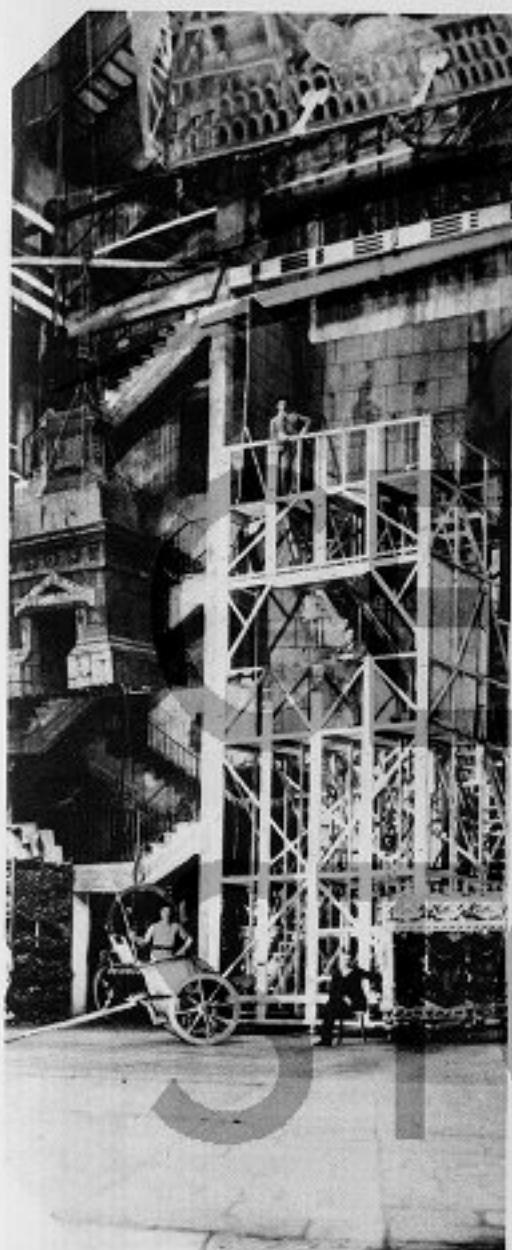
Ancora oggi mi chiedo come in piena notte la notizia dell'incendio abbia potuto spargersi tanto rapidamente nella popolazione in gran parte addormentata e come tanti torinesi abbiano abbandonato le case per correre in piazza Castello. Molti, certo, erano di quella grande famiglia di cui dicevo sopra e molti anche di quel pubblico severo, compassato ma attaccatissimo al suo teatro, al suo posto in sala, a quel palco, a quella poltrona, a quel numerato di platea, a quel distinto di galleria. Erano fatti così; bisogna capirli, in un certo senso scusarli, ma anche ammirarli. Al Regio i torinesi si sentivano un poco padroni, a casa loro, si conoscevano tutti come quando andavano a passeggio la domenica sotto i portici di piazza San Carlo o per i viali del Valentino.



A proposito di questo pubblico, vorrei dire che quella fama di freddezza, di scarso entusiasmo mi sembra una leggenda del tutto gratuita. Non si trattava, a mio giudizio, di apatia, di freddezza, di scarso entusiasmo, ma di gente colta, preparata, di intenditori dal palato fino che applaudivano e dimostravano la loro approvazione solo quando effettivamente vi era merito. Allora esplodevano con applausi travolgenti, altro che poco entusiasmo! Ricordo i pieneni con le code in piazza Castello per entrare in teatro e le interminabili ovazioni per il *Trovatore* con Pertile, per la *Lucia* con la Toti, per il *Mefistole* con De Angelis, per il *Barbiere* con Galeffi, per la *Manon* con Gigli. Roba da far tremare i muri! E potrei continuare l'elenco citando anche opere non di repertorio e senza il grande artista

che sveltava su tutti, ma dove però l'insieme dello spettacolo era riuscito perfetto in tutti i particolari, equilibrato dalla prima all'ultima nota, come per esempio nei *Quattro rusteghi* di Wolf Ferrari (opera molto indovinata, ma certo non di repertorio e nemmeno molto popolare), nell'edizione del 1925, di cui si fecero undici recite — dico undici — sempre con «tutto esaurito» e un pubblico entusiasta che ne chiedeva ancora altre.

Che fosse un pubblico particolarmente preparato e colto, e quindi esigente, lo dimostra anche la spiccata simpatia che ha sempre avuto per le opere di Wagner, nelle quali invariabilmente si registravano degli esauriti. Ricordo in proposito il grandioso successo ottenuto dalla *Tetralogia* nel 1935, per la quale furono fatti degli abbona-



menti speciali che andarono letteralmente a ruba.

Il Regio ha in un certo senso rappresentato un aspetto dei costumi, dei gusti, delle abitudini, del modo di vivere dei torinesi, e non soltanto nei suoi ultimi anni di vita, di cui ho parlato sopra, ma da molto prima, penso dalla stagione 1868-69 in modo particolare, che si deve considerare una tappa fondamentale nella sua storia e l'inizio del suo periodo migliore, perché in quell'anno assunse la carica di maestro concertatore e direttore d'orchestra (tenendola per 14 anni) Carlo Pedrotti il quale portò un profondo e vigoroso impulso di rinnovamento dei vecchi sistemi e dell'ambiente in genere del teatro lirico, che dal nostro Regio si estese a tutti gli altri teatri.

Pedrotti fu in Italia il primo e vero

maestro concertatore e direttore d'orchestra nel senso moderno e completo del termine, concentrando in una sola persona quelle funzioni che fino allora erano state divise, con grave pregiudizio per l'omogeneità dell'esecuzione. Con lui si aperse un nuovo capitolo nella storia del teatro lirico e la figura del direttore d'orchestra assunse una fisionomia e un'importanza che prima non aveva mai avuto. Questo va detto anche ad onore e gloria del nostro Regio dal quale, in tal senso, partì quello che si potrebbe dire il «rinascimento» del teatro lirico.

Non bisogna infatti dimenticare che, pur con qualche non trascurabile lacuna, il Regio diede un valido contributo alla cultura musicale in genere e alla storia del melodramma in particolare. Nell'arco di due secoli, per

la precisione 196 anni dal 1740 al 1936, ben centottanta furono le opere rappresentate in prima assoluta al Regio. Questa cifra però non deve impressionare ed esser presa alla lettera. La maggior parte di esse andarono in scena fra il 1741 e il 1880 all'incirca, cioè nel periodo in cui vigeva una consuetudine — quasi obbligatoria specialmente nei primi cento anni — per i musicisti di scrivere appositamente per i grandi teatri lirici una o due opere per ogni stagione.

Se questo da un lato dimostra il posto di indubbio rilievo che il nostro Re-

TEATRO REGIO

Impresa Società Anonima Teatro Regio

FUORI ABBONAMENTO

FUORI ABBONAMENTO

Questa sera Martedì 7 Aprile, ore **20,30** precise

ULTIMA DEFINITIVA

RAPPRESENTAZIONE dell'Opera

NERONE

Tragedia in 4 atti - Parole e Musica di **ARRIGO BOITO** (Proietta: G. Ricordi & C.)

Nerone	AURELIANO PERTILE	Tigellino	ERNESTO DOMINICI	Il Tempiere	ANTONIO CASTIGLIANO
Simon Mago	MARCELLO JOURNET	Gobrias	LUIGI CILLA	Terpnos	M. N.
Famuel	CELESTINO SARDE	Dositheo	CARLO WALTER	Primo Viandante	LUIGI CILLA
Asteria	MARIA CARENA	Perside	MARIA VALVERDE	Secondo Viandante	GIUSEPPE SARDE
Rubria	LUISA BERTANA	Cerinto	N. N.	Lo Schiavo ammonitore	NATALE VILLA

Maestro Concertatore e Direttore d'Orchestra:

ARTURO TOSCANINI

Maestro del Coro: **ANDREA MOROSINI**

Maestri sostituti: GIUSEPPE ANTONICELLI - GIOVANNI COLUCCI - GIORGIO FEDERICO GHEDINI - FERRUCCIO NEGRELLI - ILARIO RE - IGNAZIO TANTILLO.

Maestro Saggiatore: EMILIO DELEIDE - Maestra Coreografa: GIACINTA CELLINI - Direttore di Scena: ENZO CELLINI
Prima Danzatrice: ALMA ZULIANI

100 Professori d'Orchestra

120 Coriste e Coristi - **40** Ballerine della Scuola di Ballo del Teatro
Bandisti - **400** Comparse e Corifee.

Direttore Generale della messa in scena: **GIOVACCHINO FORZANO**

PREZZI

Ingresso Platea, Palchi e prima Galleria L. **30** - Ingresso seconda Galleria L. **15** - Ingresso terza Galleria L. **10**
Poltrone L. **100** - Poltroncine L. **70** - Posti numerati in Platea L. **50**
Posti distinti in 1ª Galleria L. **80** - Posti numerati in 1ª Galleria L. **60**
Posti distinti in 2ª Galleria L. **40** - Posti numerati in 2ª Galleria L. **35**
Posti distinti in 3ª Galleria L. **30** - Posti numerati in 3ª Galleria L. **25**

PALCHI: 1ª e 3ª ord. L. **300** - Centrali di 3ª ord. dal N. 10 al N. 14 compreso L. **400**

2ª ord. L. **350** - Centrali di 2ª ord. dal N. 9 al N. 11 compreso L. **450** - 4ª ord. L. **200**

(Tutto oltre l'ingresso e il diritto erariale del dieci per cento)

Il Teatro, per l'ingresso alla Platea e 1ª Galleria, si apre tre quarti d'ora prima, e per l'ingresso alla 2ª e 3ª Galleria un'ora prima dello spettacolo.
Prima dell'inizio dello Spettacolo, il Teatro sarà per un istante oscurato. All'aprirsi del velario, tutte le porte d'accesso saranno chiuse, essendo vietato, durante l'esecuzione, di accedere alla Platea ed alle Gallerie.

Terminato lo Spettacolo è assicurato un Servizio speciale Tramviario.

Domani Mercoledì 8 Aprile, alle ore **20,30** precise (3ª d'Abbonamento)
Scenote DISPARI

Seconda Rappresentazione dell'Opera **SIGERIDO**

Il manifesto dell'ultima recita del Nerone avvenuta il 7 aprile del 1925. A destra l'ultimo cartellone del Regio.

gio occupava in quel periodo della vita musicale italiana ed europea, dall'altro però bisogna ammettere che il livello qualitativo di quelle opere era modesto, e salvo poche eccezioni, la maggior parte finì presto in un immenso dimenticatoio. Il valore artistico delle opere rappresentate in prima assoluta al Regio aumentò invece a mano a mano che il loro numero diminuiva, con il passare di moda di quella consuetudine di cui ho detto. Il periodo veramente più importante e qualificante in questo senso per la storia del teatro lirico ebbe inizio al Regio con la prima assoluta della *Loreley* di Catalani (16 febbraio 1890), e continuò con le prime di due fra le più famose opere pucciniane: *Manon Lescaut* (1° febbraio 1893) e *Bohème* (1° febbraio 1896) sotto la direzione, quest'ultima, di Toscanini; con *Le maschere* di Mascagni (17 gennaio 1901) in concomitanza con altri sei teatri italiani; e con *Francesca da Rimini* di Zandonai (9 febbraio 1914).

Altri eventi memorabili furono la prima edizione in italiano del *Crepuscolo degli dei* diretta da Toscanini (22 dicembre 1895); la prima italiana della *Salomé* di Riccardo Strauss diretta dall'autore (22 dicembre 1906); la prima europea di *Madame Sans-Gêne* di Giordano (28 febbraio 1915) e infine la prima italiana di *Il gallo d'oro* di Rimski-Korsakov (18 febbraio 1925), opera di alto pregio artistico, ma rarissimamente rappresentata.

In questo lusinghiero quadro di non comune livello culturale e artistico (sul quale per altro vi sarebbe ancora molto da aggiungere), non manca però qualche lacuna, come ho accennato, e la maggiore, diciamo

subito, è che nessuna opera dei quattro grandi — Rossini, Bellini, Donizetti e Verdi — comparve in prima assoluta sulla ribalta del Regio. Non si deve credere che esistesse una prevenzione particolare al riguardo, anzi, penso abbiano giocato soltanto determinate circostanze, come succede alle volte negli eventi di questo mondo, così come — guarda caso — qualcuno fra i più famosi cantanti di tutti i tempi, per circostanze del tutto fortuite, non venne mai al Regio. Caruso, Titta Ruffo, Scialapin, la Malibran, la Galli-Curci, Martinelli, Fleta, De Lucia per citare i più prestigiosi di quei grandi assenti.

Ora il ricostruito Regio nasce in un periodo di profonda trasformazione nei gusti, nei costumi, nelle abitudini, nel modo di pensare e di vivere di noi tutti. L'arte e la musica, però, sono ancora ben vive e di gran cuore auguriamo al nostro risorto teatro di riprendere il suo glorioso cammino e di riconquistare quel posto fra gli eletti che di diritto gli spetta.

V. M.

TEATRO REGIO

STAGIONE CARNEVALE QUARESIMA

1935-1936 - ANNO XIV

OTELLO

Dramma lirico in 4 atti - Versi di Arrigo Boito - Musica di Giuseppe Verdi

Prospetto G. Bazzoli & C.

La Traviata

Libretto in 3 atti di F. M. Piave - Musica di Giuseppe Verdi

Prospetto G. Bazzoli & C.

Madama Butterfly

Ma John L. Long e David Belasco

Trapezi-giapponesi di L. Filica e G. Giacca - Musica di Giacomo Puccini

Prospetto G. Bazzoli & C.

RISURREZIONE

Dramma in 4 atti (tratto dal romanzo di Leone Tolstoj) - parole di Cesare Manzoni - Musica di Franco Alfano

Prospetto G. Bazzoli & C.

Carmen

Dramma lirico in 4 atti tratto dalla novella di P. Mérimée

parole di F. M. Piave e L. Alfano

Musica di Georges Bizet

(Ces. Manzoni Sceneggiato)

L'Elisir d'Amore

Melodramma in 3 atti di Felice Romani

Musica di Gaetano Donizetti

(G. Bazzoli & C.)

LIOLÀ

Opera in 3 atti - Parole di Arrigo Foa (dalla commedia di Luigi Prandelli) - Musica di Giuseppe Verdi

(Prospetto G. Bazzoli & C.)

NUOVA PER TORINO

Il Barbiere di Siviglia

Melodramma buffo in 3 atti di C. Sterpi

Musica di Gioacchino Rossini

(G. Bazzoli & C.)

Tristano e Isotta

Opera in 3 atti di Riccardo Wagner

Traduzione italiana di P. Fiorini

(G. Bazzoli & C.)

TURANDOT

Dramma lirico in 3 atti di G. Adami e R. Simon

Musica di Giacomo Puccini

(Prospetto G. Bazzoli & C.)

ELENCO ARTISTICO (per ordine alfabetico)

Spicci:

LIANA AVOGADRO - MERCEDES CASPI - MARIA GARENA - GINA GIGNA - CLIO ELMO - NINI GIANI - LYANA GRANI - ROBERTA PAMPANINI - CLAUDIA PEDERZINI - FIERA PAMPOLINI CASALI - ADELAIDE SARACENI - NERDA SATTA - ENE TIOZZI - ROSINA TORRE - CESARINA VALOBRA - EMILIA VERA - GIUSEPPINA ZINETTI

Spicci:

FERNANDO ALFONSI - ERNESTO BADINI - NINO BERTELLI - AUGUSTO BRUF - GIUSEPPE BRAVURA - DARIO CASALI - LUIGI CILLA - GIUSEPPE DE LUCA - AUGUSTO FERRARIO - CESARE FORMICHI - CARMELO MAUCERI - PIERO MENESCALE - FRANCESCO MERRI - ANGELO MINGHETTI - ETTORRE NAVA - ETTORRE PARMIGIANI - BENZO PIGNI - AFRIO POLI - AUGUSTO ROMANI - JOSE SANTIAGO FONT - TITO SCHIPA - ANTONINO TRIANTOU - MARCELLO VENTURINI - GIOVANNI VOJER

Maestri Concertatori e Direttori d'Orchestra:

FRANCO GHIONE

per TURANDOT: **ALBERTO EREDE** — per MADAMA BUTTERFLY: **ARTURO SIGISMONDO**

Altro Maestro: **ROSARIO CASTAGNINO**

La prima rappresentazione (della sua repertorio) avrà luogo il 6 Gennaio 1936 con l'opera: RISURREZIONE



Raffaello

il pittore

«senza destino di morte»

Nella sua breve vita terrena, il grande artista iniziò un nuovo corso dell'arte italiana ed europea ed avviò la pittura nel mondo su nuove strade.

Chi giungesse verso sera ad Urbino non abbia fretta ad ascendere il colle e ad entrare nella antica città. Il consiglio è in specie rivolto a chi arriva a questa meta — una delle più prestigiose delle tante prestigiosissime in Italia — in automobile, pellegrino della bellezza in terra marchigiana, terra che sembra il Creatore abbia fatta dopo aver visto i quadri di Piero della Francesca: un panorama scandito con ritmi di geometrica perfezione, dominato da un cielo che ha trasparenze di cristallo, nel quale i colori si stemperano delicatamente in tinte di acquarello.

Si arriva, per buone strade che corrono nel collinoso entroterra della marina adriatica, ai due poggi contigui — Urbino: *urbs bina* — a questo che fu Municipio romano difeso da una posizione strategica e da munitissime mura. Un anello di strade ne circonda la base e poi si arrampicano dal piazzale della ferrovia in larghi tornanti o in erte scorciatoie verso il centro storico. Allora il nostro automobilista faccia prima una deviazione: dalla Porta Valbona, dal borgo Mercatale si rechi, percorrendo un tratto della Nazionale, al Colle dei Cappuccini e alla sua chiesa, dalla semplice facciata dominata da tre arcate, circondata di cipressi che non inducono a pensieri di tristezza, ma soltanto di serenità. Qui giunto, guardi verso Urbino che gli si apre di fronte e raccoglie gli ultimi raggi del sole sovente infiammandoli le sue antiche case; vedrà dinnanzi la facciata «dei Torricini» del palazzo ducale dominante le terse proporzioni dell'«architettura-cristallo» concepita da Luciano Laurana, il celebre architetto dalmata, per dare inconfondibile aspetto ad armoniosa consistenza alla reggia dei Montefeltro che tennero una delle corti più brillanti e fastose del Rinascimento italiano. Se il cielo si arrossa, anche il palazzo sembra prendere fuoco ed i suoi mattoni diventano brace ed acquistano misteriose trasparenze.



di Alberto Vigna



Così idealmente preparato all'incontro con la città, il visitatore vi faccia ingresso per ammirare più da vicino la ritmica proporzione delle forme dei vari edifici e l'equilibrio delle linee e delle masse. In uno di questi, più modesto, ma non privo di una sua nobiltà, situato nella strada che dalla piazza ruscella giù appena curva e falcata verso le mura unite ad uno degli angoli con la Fortezza Alborno, in una notte del 1483 — taluni dicono fosse il 28 di marzo venerdì santo ed altri il 6 aprile — non si dormiva. La famiglia era in attesa di un lieto evento che si compì poco dopo le ore tre.

Nel grande camino della cucina ardevano i ceppi per far bollire le grandi pentole di acqua; era stato necessario persino smontare il macchinoso girarrosto — ancora oggi lo si può vedere — per sganciare le catene che legano il movimento alle ruote collegate con i pesi.

Le donne erano in faccende. Giovanni, il padrone di casa che portava il patronimico Santi o De Santi era in ambascie per la nascita del suo primogenito; la puerpera Magia di Battista di Nicola Ciarla, nella camera da letto del primo piano, dalla ampia volta legata ai muri con una serie di leggiadre vele, era donna gracile e di non molta salute. Si sgravò con fatica di un bimbo per la nascita del quale questa casa è divenuta oggi un santuario e una meta degli appassionati di pittura di tutto il mondo. Un artista-genio ricordato in una lapide in cui è detto — con sintesi tanto più acuita per lui che morì così giovane — «Senza destino di morte — in questa piccola casa — il divino pittore Raffaello — vide la luce», e la scritta prosegue dicendo: «Dunque adorane il nome e il genio — né ti colga stupore del luogo —. Scherza nelle vicende mortali la divina — possanza

e spesso in umili parvenze — suol nascondersi il sublime».

Modesta, ma non priva di una certa nobiltà la casa del Sanzio. Nella parte più a valle il padre aveva bottega e banco di vendita. Era anch'esso artista orafo, pittore (diceva il Vasari: «Non molto eccellente sì bene uomo di buono ingegno») arredatore e sovente chiamato a palazzo per decorare di estrose scene e quinte ed impannate di stoffe i saloni della reggia per le feste del Duca Federico, perfetto e compiuto esemplare di principe dei suoi tempi (ne abbiamo vari ritratti; il più celebre è quello fattogli da Piero della Francesca in cui sempre egli compare col profilo a sinistra poiché volle essere così rappresentato per nascondere una larga ferita che aveva ricevuto in un torneo nel quale riportò la frattura della base nasale e la perdita dell'occhio destro).

In questa casa — oggi museo ove si trovano un disegno di sua mano, altri di celebri artisti o riproduzioni o incisioni e mobili dell'epoca — Raffaello trascorse l'infanzia che non fu molto lieta ed attristata da gravi lutti: per prima morì la madre il 7 ottobre 1491. Poco dopo il padre Giovanni Santi si risposò con una tal Bernardina e dalle nozze nasce una figlia Elisabetta, ma di nuovo la morte batte all'uscio il 1° agosto 1494 e si porta via Giovanni Santi. Con la matrigna e la sorellastra Raffaello e la famiglia paterna avranno gravi e lunghe liti.

Dei momenti sereni della giovinezza resta però un ricordo: un affresco che ancor oggi si può vedere proprio nella stanza natale del pittore. Taluni, pur ottimi critici, vogliono sia la sua prima opera; altri, forse con maggiore aderenza alla realtà delle date, la attribuiscono al padre. Nella pittura, ora distaccata dal muro, è raffigurata la Madonna



La gravida.
Firenze, Palazzo Pitti



Ritratto di Tommaso.
Firenze, Palazzo Pitti

in atto di leggere, con il Bambino che a testa china dorme tranquillo, serenamente appoggiando una guancia al petto materno. Una gentile tradizione afferma si tratti non di un quadro a soggetto religioso, ma di un idillio familiare. Giovanni Santi vi avrebbe ritratto la moglie (l'amava molto) ed il piccolo Raffaello che nei suoi primi autoritratti e talvolta anche nelle sue pitture giovanili ha lasciato i segni di una profonda e sottile malinconia; la dolcezza dello sguardo pare soffusa da un delicato velo d'ombra e di sogno.

In questa casa (merita ricordare che, rimasta sempre in

proprietà privata, venne riscattata nel 1873 per pubblica sottoscrizione e per munificenza di un nobile inglese Morris Moored aperta al pubblico) Raffaello non visse a lungo dopo la morte del padre. Da un documento relativo alle liti con la seconda moglie del genitore risulta che il 13 maggio del 1500 Raffaello aveva già lasciato Urbino. Sembra che nel 1496 egli avesse avuto richiamo a Perugia dal Vannucci, più noto come il Perugino, tanto che a soli diciassette anni riceve commissione di un'opera importante: l'incoronazione del Beato Nicola da Tolentino che egli firmò con l'attribuzione di Maestro e il suo



Il sogno del cavaliere.
Londra, National Gallery

nome precedeva quello del ben più anziano suo collaboratore Evangelista da Pian di Meleto.

L'esame delle sue opere di quel periodo ha fatto sorgere in un critico esperto ed acuto come il Longhi il sospetto di un precedente soggiorno in Toscana che avrebbe rinsaldato le dolcezze del Perugino con la vigoria leonardesca e con la saldezza plastica dei Della Robbia.

Negli ultimi anni del '400, o nei primi del secolo appena iniziato, Raffaello aveva concluso l'alunnato presso il Perugino e già aveva firmato, scrivendo il suo nome nel frontespizio del tempio che corona la scena di uno dei

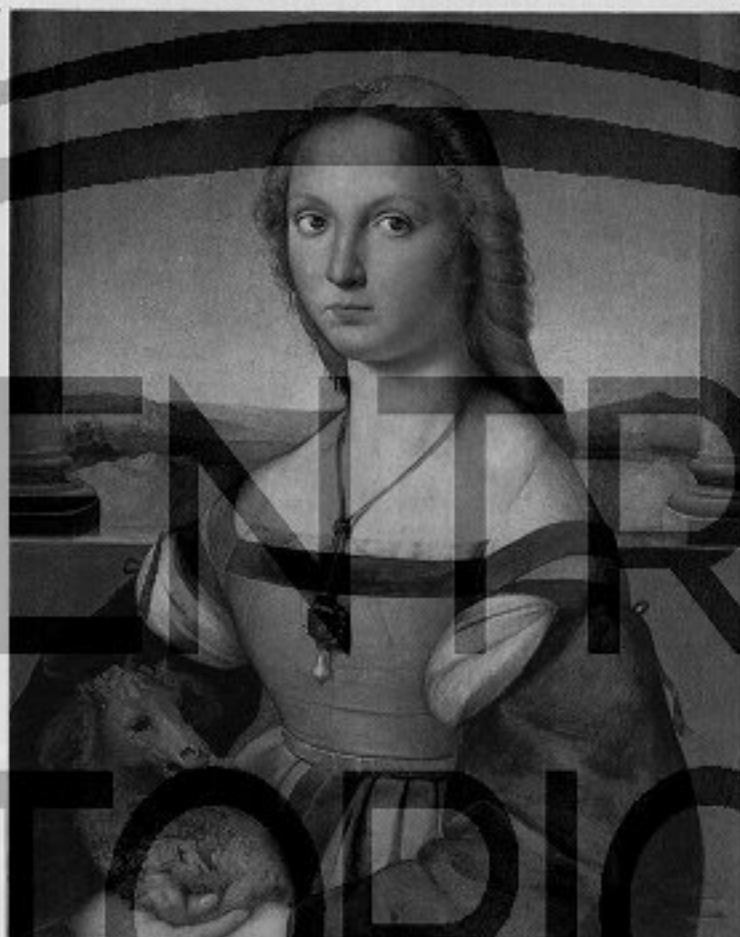
suoi più celebri dipinti, «Lo sposalizio della Vergine», uno dei quadri che sono al vertice dell'arte pittorica di tutti i tempi ed aveva appena compiuto i venti anni. Si era già spiritualmente distaccato dal maestro con la tendenza a semplificare la composizione, classicamente accentuandone l'impianto architettonico. Il 1° ottobre del 1504 Giovanna Feltria, consorte di Giovanni della Rovere, raccomanda con una sua lettera al gonfaloniere Giovanni Soderini di Firenze «Raffaello pittore da Urbino il quale avendo buono ingegno nel suo esercizio» intendeva trasferirsi nella città toscana. Ciò avvenne poco dopo, in una data

imprecisata dell'autunno. Malgrado la giovinezza era ormai celebre tra i pittori e tra gli uomini delle Corti ed i principi od i grandi mercanti o le potenti badesse dei conventi che erano in grado di ordinare opere costose e di molto impegno. Così egli entrò — mirabile epoca della vita italiana — nell'ambiente in cui operavano simultaneamente Michelangelo e Leonardo — che già aveva iniziato la Gioconda — collaborando al profondo rinnovamento alimentato dai maestri della seconda metà del '400. Le sue opere di quegli anni portano un eco chiaro delle esperienze del Vinci, pur conservando la naturalezza dei ritmi che gli era propria, l'incanto dei colori, la seduzione dei paesaggi. È questo il tempo della Madonna Ansidei, dell'incoronazione di Monteluce (per questa tela ebbe come acconto 30 ducati) della Sacra Famiglia con

agnello, della Bella Giardiniera ed altre celeberrime. Il 24 aprile 1508 Raffaello scrive da Firenze allo zio, fratello della madre, Simone Ciarla; il 5 settembre invia a Francesco Francia una lettera da Roma. Tra quelle due date nel frattempo era avvenuto il suo trasferimento da Firenze a Roma dove era stato chiamato da Papa Giulio II ed in quegli anni anche Michelangelo era chiamato a Roma, mentre Leonardo era tornato a Milano. A suggerire al Papa il nome di Raffaello era stato il Bramante, forse unito a lui da una lontana parentela peraltro mai potuta chiaramente accertare.

Giulio II intendeva far affrescare le stanze dove si era rifugiato, non sopportando oltre di vivere in quelle decorate con gli emblemi inseriti dal Pinturicchio e gli stemmi del suo predecessore papa Alessandro Borgia di infausta

Ritratto di giovane donna con il liocorno.
Roma, Galleria Borghese



memoria. Gli ricordavano un'epoca che era meglio dimenticare.

Raffaello trovò altri artisti intenti all'opera, il Sodoma, il Bramantino, ma in breve rimase l'unico responsabile dei lavori del grande ciclo. Entro il 1511 era compiuta la decorazione della prima stanza detta poi della Segnatura dal nome del tribunale ecclesiastico che in essa ebbe sede. Con gli affreschi delle stanze Vaticane Raffaello arricchì il patrimonio culturale dell'umanità di uno dei suoi maggiori monumenti, mentre continuava a produrre tele quali la Madonna del Velo o quella Aldobrandini o il ritratto di Giulio II così semplice ed intenso con quell'abbandono che Michele Prisco definisce «*presago della morte fisica — del corrompimento della carne — che allo sguardo del vecchio papa conferisce una fissità più dolorosa che rassegnata*».

È così proprio Raffaello incarna il sogno estetico del Rinascimento perpetuandolo nel tempo secondo il principio che egli stesso enunciò: «*Il pittore ha l'obbligo di fare le cose non come le fa la natura, ma come ella le dovrebbe fare*». Il Sanzio seppe subito porsi al centro dell'ambiente culturale romano, divenire esponente delle idealità della Corte papale e dello stesso Pontefice che si spensero poi rapidamente sotto il regno del suo successore Leone X eletto l'11 marzo 1513, uomo più portato all'azione e a una cultura classicheggiante, che intendeva ridare prestigio alla nuova Roma papale sulla rievocazione delle grandezze dell'Urbe imperiale.

Allora il linguaggio di Raffaello diviene più drammatico e più ricco di effetti illuministici, così da porsi alla testa dei nuovi interessi culturali fondando una scuola sempre



più ricca di allievi che lo aiutavano nell'esecuzione delle commissioni, tante da imporgli la necessità di questi aiuti, essendo d'altra parte egli convinto che della superiorità della invenzione e dell'idea sulla materiale esecuzione e nello stesso tempo sicuro della abilità manuale delle persone alle quali affidava la finizione ed il compimento tranne per gli ultimi ritocchi.

Il 1° aprile del 1514 il Sanzio è nominato architetto della Basilica di San Pietro quale aiuto del Bramante, che sostituisce poi nella direzione dei lavori il 1° agosto, alla morte di questi. In quei mesi termina la Stanza di Eliodoro e ne scrive al Castiglione di cui farà un mirabile ritratto. Un breve pontificio gli affida il 27 agosto 1515 la custodia degli antichi resti di Roma. L'otto novembre Raffaello si reca a Firenze chiamato con i maggiori architetti per studiare il progetto della facciata di San Lorenzo.

Di quegli anni negli archivi restano molti documenti nei quali si fa cenno a pagamenti di anticipi o di saldi per opere del Raffaello. Che era uomo da sapersi far pagare bene, tanto che Sebastiano del Piombo, geloso per essere stato messo a confronto con il Sanzio per l'esecuzione della Trasfigurazione — ed uguale rincrescimento e gelosia e disappunto ebbe il «divino pittore» —, scrivendo a Michelangelo lo definì «principe della Sinagoga» con chiaro riferimento all'ingordigia dell'urbinate. Certo Raffaello divenne ricchissimo. Tenne una specie di corte domestica, con i molti allievi, verso i quali fu sempre generoso, e le sue donne che furono diverse anche se fra tutte una è rimasta nella storia e nelle leggende, ritratta in un quadro in cui le delicate virginee tenere sembianze delle sue Madonne lasciano il posto a una pittura superbamente sensuale. È noto universalmente il celebre ritratto della Fornarina, dal naso un poco aquilino dagli occhi grandi e scuri distanti tra loro e le lunghe ciglia nere come i capelli densi e pesanti; vera rappresentazione di un amore profano dopo tanta arte sacra.

Di lei si hanno poche notizie. Si sa che il suo nome era Margherita Luti, figlia di un fornai e che era nata nel 1485. Quando il Vasari ne parla, dice che Raffaello «la amò fino alla sua morte e di lei fece un ritratto bellissimo — oggi a Pitti» noto come «La donna velata», ma le sue sembianze ritorneranno — angelicate — nella madonna di San Sisto, in quella di Foligno e nella sua famosissima Madonna della seggiola che Nathaniel Hawthorne ha definito «il quadro più bello del mondo».

Sembra che Raffaello l'abbia vista per la prima volta mentre si bagnava nel Tevere. La volle come modella per la Galatea e se ne innamorò talmente che Agostino Chigi, il quale aveva commesso al pittore un quadro che tardava ad essere eseguito, preoccupato per la insolita svogliatezza del maestro nel terminare l'opera, intervenne personalmente, a suon di quattrini, a persuadere il padre ad inviare «la donna» — è sempre il pettegolo Vasari a raccontare il fatto — a stare in casa in quella parte dove Raffaello lavorava, il che fu cagione che il lavoro venisse a termine».

La casa era la villa della Farnesina allora in costruzione. Forse merita ricordare che c'era anche un fidanzato della ragazza che si chiamava Tommaso Cinelli; era evidentemente un ingombro ed una scomoda presenza che tuttavia Raffaello sopportava; ma il potentissimo Chigi lo fece mettere in prigione con un banale pretesto. Di lui si sa

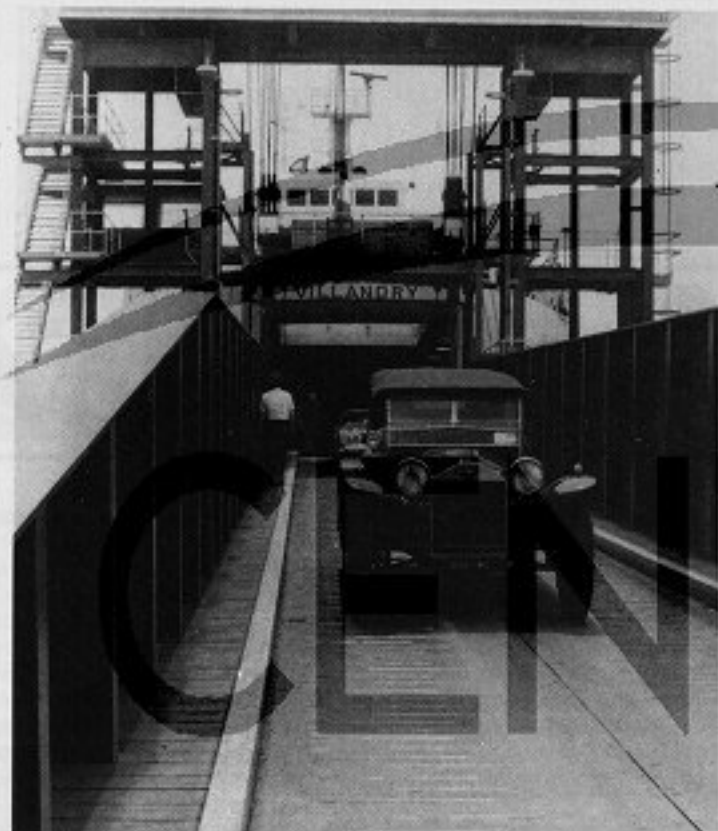
che morì combattendo nell'assedio di Roma del 1527. La Fornarina, da semplice popolana e serena ragazza, divenne avida di piaceri e ricchezze, capricciosa e spregiudicata, civetta tanto da circolare talvolta gli allievi stessi del suo amante. Tuttavia, quando il pittore morì giovanissimo, la Fornarina rimase talmente colpita dal dolore e dal lutto che spontaneamente si rifugiò presso il Conservatorio di Santa Apollonia in Trastevere, che si chiamava anche Casa di Palozza, un convento e rifugio per ragazze traviate. Per molti anni in Trastevere rimarrà una casa nota come «Palazzetto dei Sassi Parione» con una lapide che diceva «Qui visse colei che l'amore di Raffaello rese celebre».

Delle donne di Raffaello sarebbe lungo fare l'elenco. Era giovane, bello, famoso, ricchissimo, ben voluto e ricercato da tutti. Quando conobbe la Fornarina era quasi fidanzato con Maria Bibbiena, la ricca nipote del Cardinale Bernardo Divizio; ma l'amore travolse i consigli di opportunità e di prudenza. Al suo nome resterà però legata una certa fama di smoderatezza negli amori, tanto che quando il 6 aprile del 1520 — lo stesso giorno della nascita e pure un Venerdì Santo — Raffaello morì a soli 37 anni, vi fu chi disse (e Vasari puntualmente riferì) che la causa del decesso fosse da ricercare in eccessi di carattere erotico. Invece la morte venne da una febbre di otto giorni, acutissima, forse per malaria o per il freddo preso durante una visita ai lavori in Vaticano e per un incauto salasso praticatogli. Certo le male lingue dissero «che attendendo ai suoi amori così di nascosto avvenne che una volta disordinò più del solito» dato che era «persona molto amorosa ed affezionata alle donne e di continuo presto ai servizi loro».

Registrando il decesso non si mancò di accennare al cordoglio «d'ogn'uno e del Papa» e si fece cenno alla stima dei beni lasciati: 16 mila ducati. In una lettera del Michelangelo ad Antonio Marsilio si dice che la scomparsa «lascia questa corte in grandissima ed universale mestizia». Ad Alfonso d'Este fu scritto dal suo agente Paolucci «Raphael de Urbino hoxi si è sepolto a la Rotonda (Pantheon) ed è morto di una febbre continua ed acuta».

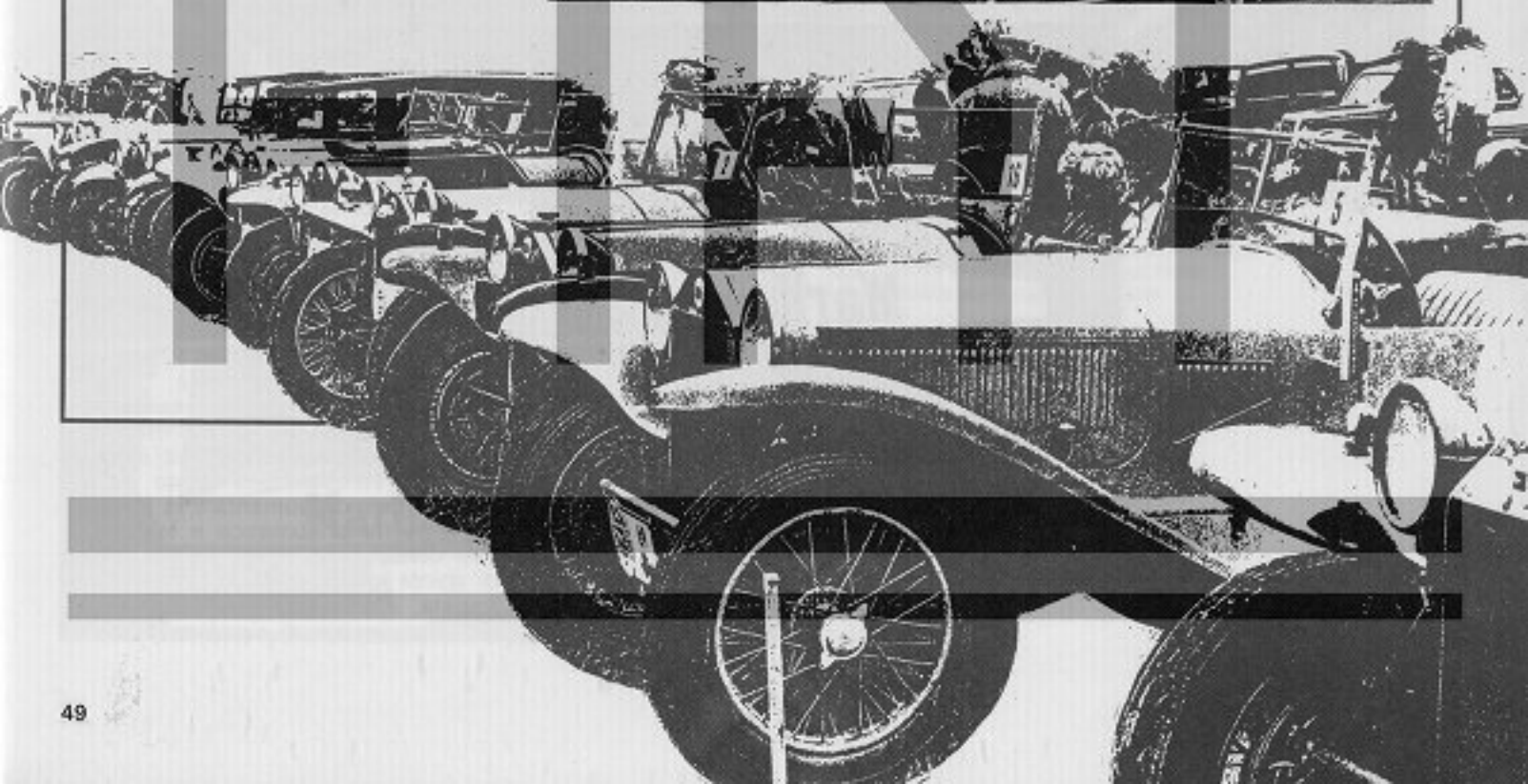
Per la veglia funebre fu collocata dietro alla spoglia mortale del pittore la grande tela della Trasfigurazione, alla quale stava lavorando e che era incompiuta ed il Vasari scrive «la quale opera nel vedere il corpo morto e quella viva, faceva scoppiare l'anima di dolore».

Forse altri pittori dopo di lui sapranno dare emozioni più profonde e dirette che non Raffaello, chiuso in un prezioso Olimpo di calibratissime composizioni; ma il suo fascino, quello che fu definito il suo mistero, forse consiste in una perfetta serenità quasi sovrumana, da sembrare inafferrabile e lontana. Forse più pregnante di tutti tra i vari giudizi espressi è quello di un altro pittore: Anton Raphael Mengs che nel 1786 scrisse «La causa per cui le opere di Raffaello a prima vista non piacciono ugualmente a tutti si è che le sue bellezze sono bellezze della ragione e non degli occhi; onde non sono sentite subito dalla vista, ma soltanto allorché abbiano penetrato nell'intelletto...». O perché, come diceva Goethe «Raffaello è sempre riuscito a fare quello che gli altri vagheggiavano di fare». Resta comunque e sempre l'uomo che ha iniziato un nuovo corso dell'arte italiana ed europea; un uomo che ha avviato la pittura nel mondo su nuove strade.



Organizzato dal Lancia Club d'Italia, in collaborazione con il Lancia Club britannico, un raduno ha portato sedici «vecchie» Lancia, appartenenti ad altrettanti soci italiani, da Courmayeur, luogo di raccolta e di partenza, fino a Beaulieu, una città inglese sede di un famoso museo dell'automobile. L'itinerario di avvicinamento è stato percorso in tre giorni con tappe quotidiane di 500 chilometri, e una volta raggiunta la meta le vecchie e instancabili «signore» hanno partecipato a concorsi di eleganza e anche a gare di velocità sul circuito di Silverstone. Del gruppo italiano facevano parte due Lambda, una Ardena, due Augusta, quattro Aprilia, due Aurelia B20, una Aurelia B10, una Aurelia B24 e tre Flaminia. Oltre a dimostrare l'ineccepibile forma di queste «grandi» automobili, la manifestazione ha anche rappresentato la testimonianza del particolare rapporto che si è sempre creato fra le automobili Lancia e i loro proprietari.

**CON LE
VECCHIE LANCIA
FINO IN
INGHILTERRA**



AERODINAMICA

Un'indagine sulle medie realizzate dalle autovetture da competizione nei diversi autodromi rivela che i tempi sul giro sono migliorati statisticamente negli ultimi cinque anni, a parità di categoria o di formula, dell'uno e mezzo per cento all'anno; e questo uno e mezzo per cento può essere equamente attribuito alle incrementate prestazioni dei pneumatici, ai miglioramenti del gruppo propulsore,

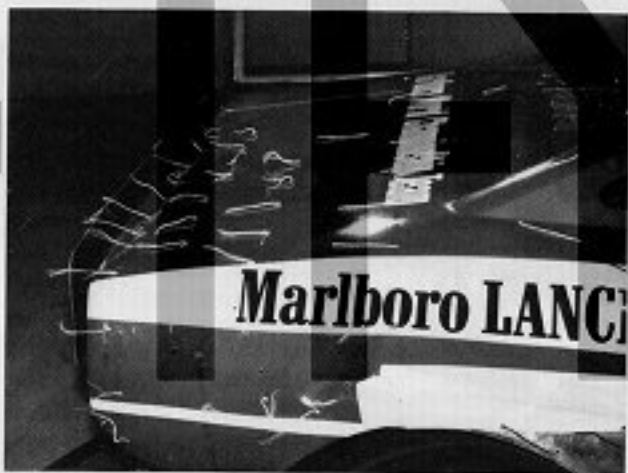
e allo studio raffinato delle esigenze aerodinamiche.

Il concetto di aerodinamica, oggi determinante ai fini del risultato, è stato per lungo tempo male interpretato nel campo delle competizioni: una vettura era considerata ben riuscita se presentava una buona penetrazione, e la ricerca era essenzialmente orientata all'aumento della velocità massima.

Solo negli ultimi dieci anni, dopo che è stato sviluppato ed assimilato il concetto di tenuta di strada e di stabilità, sono state prese in considerazione anche le forze verticali di origine aerodinamica. Agli effetti della massima efficacia della vettura in curva, è necessario raggiungere un raffinato equilibrio fra le forze centrifughe, le forze centripete generate dal contatto pneumatico-strada, la loro suddivisione fra asse anteriore e posteriore, ed una ragionevole costanza di comportamento col variare del raggio e quindi della velocità di percorrenza delle diverse curve.

L'omogeneità di comportamento è un problema che ha angustiato a lungo chi si dedica ai problemi di stabilità nel campo delle competizioni; poteva infatti capitare che una vettura onesta nelle curve lente diventasse sovrasterzante (cioè con tendenza a partire di coda) nelle curve veloci (dove si fanno principalmente sentire gli effetti aerodinamici) o viceversa. Studi teorici, ricerche e sperimentazioni hanno dimostrato che una delle principali cause di anomalie di questo genere era rappresentata da forze verticali di origine aerodinamica non bene equilibrate. Al fine di controllare ed indirizzare queste forze, dal 1965 in poi abbiamo potuto notare l'apparire dei primi embrionali alettoni e «spoiler» che sono andati evolvendosi in accurate forme di carrozzerie deportanti e in dispositivi della più raffinata origine aerodinamica; ma soprattutto si è arrivati ad una più corretta interpretazione dei fenomeni aerodinamici e ad una loro efficace applicazione.

Nella progettazione delle attuali automobili da competizione, l'obiettivo di una bassa resistenza all'avanzamento è tuttora presente, ma contemporaneamente ad esso si cerca di realizzare una spinta verso il basso tale da aumentare la forza di contatto fra pneumatico e terreno con conseguenti maggiori possibilità di spinte longitudinali in accelerata e frenata, e trasversali nelle curve. Si cerca inoltre di ripartire



Studio alla Galleria del vento del comportamento aerodinamico della Stratos.

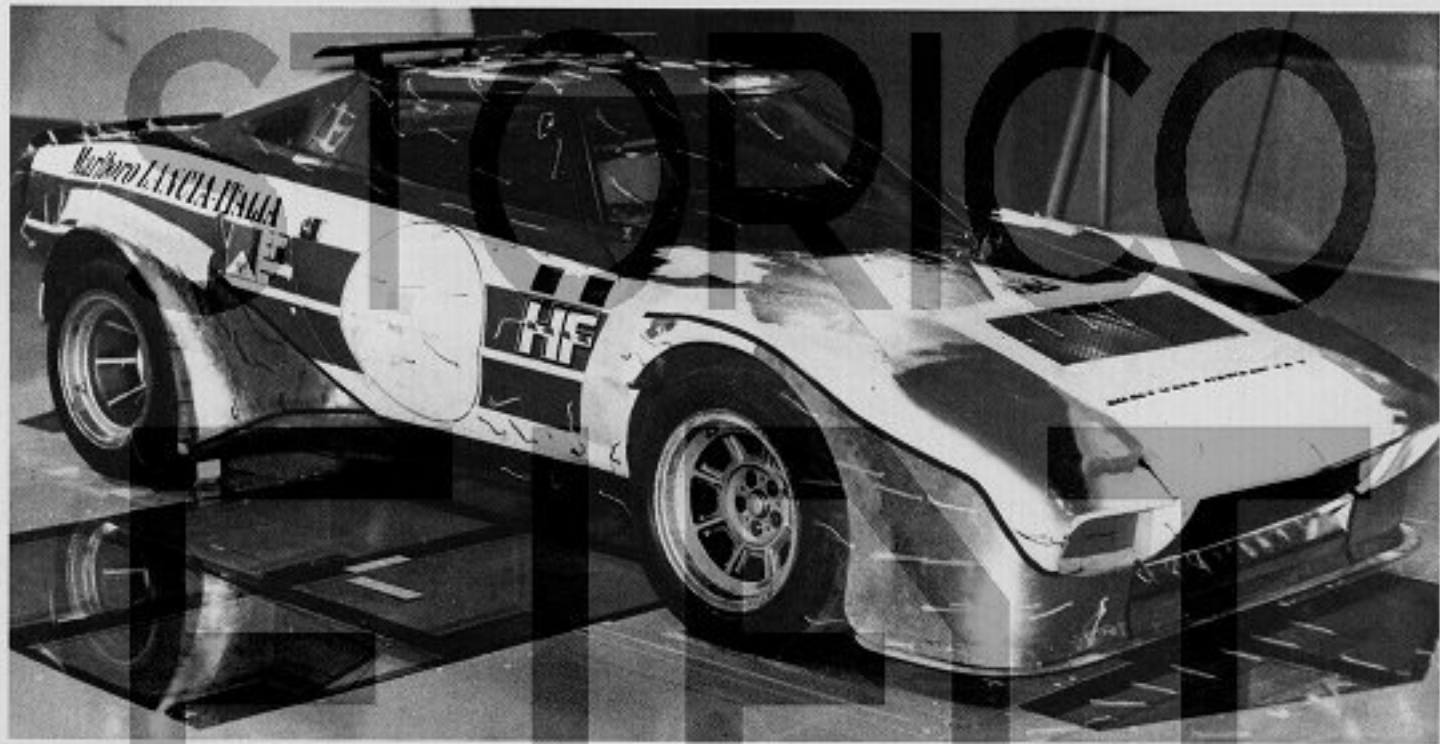
Nelle due immagini le prove di un particolare tipo di alettone e di una soluzione che prevedeva soltanto l'alettone di coda senza deflettore sul tetto.

accuratamente tali spinte fra i due assi, in modo da conservare a tutte le velocità un ragionevole equilibrio. Come spesso è accaduto, questi concetti derivati dalle corse hanno trovato una pratica applicazione nelle vetture destinate all'uso stradale e se in una berlina normale di ragionevole peso e di velocità contenuta i fenomeni di portanza aerodinamica hanno un effetto scarsamente

rilevante, in vetture leggere e di alte prestazioni, uno studio accurato diventa impegnativo. Per questa ragione la «Stratos» è stata sottoposta a prove e verifiche alla galleria del vento, prove che hanno dimostrato un soddisfacente equilibrio di forze, associato ad una buona penetrazione; inoltre, per il massimo sfruttamento delle possibilità della vettura su percorsi

particolarmente tortuosi, e per una più accurata «taratura» con le gomme «racing» sono stati aggiunti, per la versione competizione, dei dispositivi, quali spoiler anteriore, deflettore sul tetto e spoiler posteriore, che hanno permesso un alto grado di competitività anche nei confronti di vetture decisamente più potenti.

G. D.



Ecco la versione definitiva adottata in corsa: alettone in coda, deflettore sul tetto e grembiule sulla parte anteriore.

10.000 CHILOMETRI CON LA BETA

CENTRO STORICO





Guidato da Amedeo di Savoia
un raid invernale
ha portato due Beta
da Capo Spartivento a Capo Nord
con ritorno «via» Ginevra.

di Gianni Marin

Vi sono delle industrie automobilistiche che, chissà perché, hanno sempre il ruolo di «soubrette», di «prime donne». Fra queste è la Lancia, che per un motivo o per un altro è spesso di scena negli ultimi tempi. Ciò è avvenuto con particolare frequenza: ci sono stati, ad esempio, i successi dello sport con una vettura che si voleva non più competitiva, e c'è stata la nascita di nuovi modelli con la conseguente «corsa» a chi arriva primo nel dare la notizia «giusta» e con notevole anticipo...

La cosa però che ha fatto discutere in misura maggiore intorno a questa gloriosa Casa torinese è stata la nascita della «Beta».

Il nome, lo stile della carrozzeria, la scelta degli organi meccanici e tanti altri particolari, sono soltanto alcuni degli elementi attorno ai quali tecnici e non tecnici, utenti e non utenti hanno discusso. Ed è quindi logico che anche i giornalisti, soprattutto quelli specializzati, abbiano svolto in questo senso un ruolo di primo piano. Così anche nel mensile che dirigo, Gente Motori, della Lancia «Beta» se ne è parlato molto, sino al punto che per me e per i redattori che più mi sono vicini, era quasi divenuta un incubo. Volevamo fare qualche cosa; volevamo provare questa Lancia della nuova generazione in modo diverso dal solito «test» di tremila chilometri sul quale si sviluppano le nostre prove su strada; volevamo dimostrare che soprattutto in condizioni ambientali proibitive, quando una vettura deve lottare contro mille insidie, la «Beta» è in grado di cavarsela nel modo migliore.

Nel mondo dell'automobile, è onesto riconoscerlo, non è più il momento delle scoperte. Da quando Luigi Barzini compì il suo fantastico «raid» da Pechino a Parigi, ritengo che tutto quanto di più avventuroso si possa immaginare, sia stato fatto. Però è anche indubbio che un raid condotto in condizioni difficilissime, nella stagione invernale, magari puntando al nord dove neve, ghiaccio, nebbia sono i peggiori nemici contro i quali l'automobilista deve combattere, abbia ancora oggi un suo significato.

Discutendo attorno a ciò, valutando i lati positivi e negativi dell'impresa, è nata nella redazione di Gente Motori l'idea di compiere con la Lancia «Beta» un raid sfruttando la magnifica rete autostradale italiana ed europea, raggiungendo Capo Nord e rientrando via Ginevra dove a marzo si svolge l'ormai classico «Salone dell'Automobile» di primavera.

Sulla carta tutto sembrava estremamente facile, e la parte più ardua era rappresentata dalla scelta dell'uomo che avrebbe condotto in porto l'im-



10.000 CHILOMETRI



al Borro, una località a pochi chilometri da Arezzo, dove il «Duca» e la moglie, Claudia di Francia, si sono stabiliti subito dopo il matrimonio, non appena Amedeo terminò il servizio militare in Marina.

Una veloce galoppata lungo l'Autostrada del sole sin dopo Firenze per poi puntare verso Arezzo lungo la statale e finalmente il cartello indicatore: «Il Borro». Una stradina di campagna ed ecco il piccolo borgo dove il «Duca» ha fissato la sua residenza e dove, dal dicembre 1971, Claudia ha rimesso in funzione una antica bottega, una tabaccheria con miscela di vini e licenza per lo smercio di generi alimentari alla quale si reca puntualmente ogni giorno per vendere, assieme al sale e ai tabacchi, i prodotti delle sue terre, olio, vino, salumi e formaggi. Quando è a casa (ma è un fatto che si verifica raramente) Amedeo l'aiuta a confezionare grossi panini imbottiti o a fare i pacchetti.

Amedeo d'Aosta e Claudia di Francia mi accolgono sorridenti; l'impressione è quella di una giovane coppia moderna, affiatata e alla mano. Superato il primo attimo di diffidenza, perdono quell'aria sufficiente dovuta a un'educazione «di corte» e l'atmosfera che si crea è di tipo goliardico.

presa. Veloce riunione della redazione e discussioni a non finire; chi proponeva il campione d'automobilismo, chi il collaudatore di nome, chi l'attore, e poi il nome più «giusto»: Amedeo di Savoia Duca d'Aosta, un giovane molto noto non soltanto per la sua stirpe, ma soprattutto perché appassionato ed esperto di automobile, e protagonista, qualche anno fa, di una traversata del Sahara con una Fiat «124». Non rimaneva che contattarlo e il piacevole, ma in un certo senso anche ingrato compito, spettava

logicamente al sottoscritto. Fu, lo riconosciamo, la parte più drammatica di tutta l'avventura. Il «Duca», come ormai lo chiamavamo in redazione, non riuscivamo a trovarlo. Ora era nel Sahara a visitare pozzi di petrolio, ora nel Venezuela a tenere a battesimo non ricordo più quale festival canoro, ora a Parigi o a Ginevra a curare i suoi molti interessi. Il tempo passava e noi eravamo al punto iniziale. Finalmente, proprio come nei romanzi a fumetti, il «contatto» e il conseguente appuntamento:



Esponiamo ad Amedeo il nostro problema. Il «Duca» non promette nulla. Si riserva di dare una risposta entro quarantotto ore. Cosa che si verifica puntualmente. Il «Duca» accetta e pone una sola condizione: avere con sé il compagno di precedenti avventure automobilistiche, Enzo Bartone un apprezzato funzionario del Banco di Napoli di Cosenza, il solo che non lo avesse abbandonato durante la traversata del Sahara, quando il caldo, la sete e mille difficoltà avevano costretto alla resa tutti gli altri partecipanti. Era il minimo che si potesse chiedere.

La Lancia venne convinta a prepararci due vetture e così il 28 febbraio ebbe inizio l'avventura: Capo Spartivento (l'estrema punta dell'Italia) — Capo Nord — Ginevra. Due rosse («rosse» per modo di dire, perché il colore era stato scelto dal «Duca» cosa che aveva messo in difficoltà i responsabili della Lancia) Beta, attrezzate di tutto punto, ma alla fin fine pilotate da comuni, anche se bravi, automobilisti: il Duca d'Aosta, Enzo Bartone, l'inviato di Gente Motori Bru-



no Nestola, un operatore cinematografico un meccanico e un fotografo, Vanni Belli, un personaggio a modo suo che considerava un po' questo raid alla stessa stregua di una impresa di crociati. Notaio e appassionati attorno al «Duca» e al suo equipaggio, e finalmente il via. Non rifarò la cronaca del raid. Bruno Nestola ne fece a suo tempo un particolareggiato racconto sulle pagine di Gente Motori. Desidero fare soltanto qualche considerazione tecnica. Trentatré paralleli, seimila e duecento chilometri su strada è la

10.000 CHILOMETRI



distanza che divide Capo Spartivento in Calabria da Capo Nord, ultimo lembo di terra europea verso il Polo, alla quale si debbono aggiungere altri quattromila chilometri per rientrare a Ginevra.

Un itinerario interessante sotto il profilo turistico che alcuni automobilisti affrontano in estate, ma che nessuno aveva mai tentato in inverno: quattro metri di neve e temperature che arrivano sino ai quaranta sotto zero. Ed è proprio in queste condizioni ambientali che volevamo dimostrare che con una vettura media di buone pre-

stazioni, oggi, nessuna meta è irraggiungibile. Si è trattato di un «raid» che non consigliamo a tutti gli automobilisti, ma è chiaro che se l'automobile può superare tante difficoltà, se può marciare per più di cinquemila chilometri sulla neve e sul ghiaccio, se può partire al primo colpo dopo una notte all'addiaccio, allora sarà anche capace di superare tutti gli strapazzi a cui potrà sottoporla un utente normale. Perché se le caratteristiche fondamentali di una automobile possono essere apprezzate anche sulla distanza di un chilome-

traggio modesto, le doti più nascoste possono venire fuori solo dopo una lunga presa di contatto con il veicolo in esame. «Quando» — mi diceva Bruno Nestola — «si trascorrono trentotto e più ore a bordo di una vettura, allora ci si rende conto se è veramente comoda. Noi siamo stati costretti a questo tour de force, quindi sappiamo tutto sui sedili della «Beta», sul loro comfort, sulla possibilità di regolazione. Abbiamo potuto apprezzare l'insonorizzazione dell'abitacolo e la climatizzazione».

E ha anche aggiunto «Una automobile ci soddisfa al primo contatto, poi con lo scorrere dei chilometri ci si accorge che se piove, i vetri si appannano e non c'è nulla di più efficace del vecchio cencio; la carrozzeria si riempie di rumori, la distribuzione tende ad andare fuori fase; nevicata, e la tenuta di strada diventa un problema». La prova che abbiamo organizzato aveva lo scopo di accertare tutto questo e la veloce galoppata che si è conclusa a Ginevra ci ha convinto della bontà di questa nuova Lancia. Le finiture sono accurate, il motore è brillante, il cambio è dolce, il comfort è spinto al massimo grado, i freni sono potenti, ma soprattutto la «Beta» è una automobile stabile, sicura, che aiuta l'automobilista a togliersi da ogni impaccio, anche quando una lezione potrebbe riuscire utile all'utente spericolato.

Amedeo di Savoia e i suoi compagni di viaggio sono ritornati da tempo ai loro impegni. Ognuno di loro però ha conservato di questo «raid» qualche cosa, ma soprattutto la speranza che abbia un seguito: magari ancora più avventuroso, ancora più fantastico, ancora più lungo e difficile, ma che abbia una cosa in comune con la galoppata a Capo Nord: una Lancia.

G. M.

CON LA BETA



Un gruppo di partecipanti alla Lancia d'Oro. Seduto è Valentin Barrios, brillante vincitore del torneo.

Per la prima volta, la Lancia d'Oro è stata disputata come manifestazione riservata ad uno stretto numero di invitati. Dal 1962 infatti, data d'inizio, si era svolta ogni anno come manifestazione Open.

L'anno scorso l'avvenimento è stato incluso nel «British PGA Order of Merit», quando lo spagnolo José Canizares vinse l'undicesima Lancia d'Oro Open su spareggio a cinque buche con l'inglese Peter Townsend.

Quest'anno la Lancia ha deciso di cambiare impostazione alla gara, uniformandosi al «Lancôme Trophy» che si rifà alla gara «Chal-

lenge Crocodile», basata su nove campionati Open da svolgersi sul continente. Sono stati invitati alla manifestazione i primi tre classificati del «Challenge Crocodile Order of Merit» (Valentin Barrios, Donald Swaelens e Jaime Benito), quindi due vincitori del «Continental Opens» (Hugh Baiocchi, che si era classificato primo allo «Swiss Open» e Doug McClelland, vincitore del «Dutch Open»). Gli altri tre partecipanti hanno ricevuto l'invito dai patrocinatori della gara.

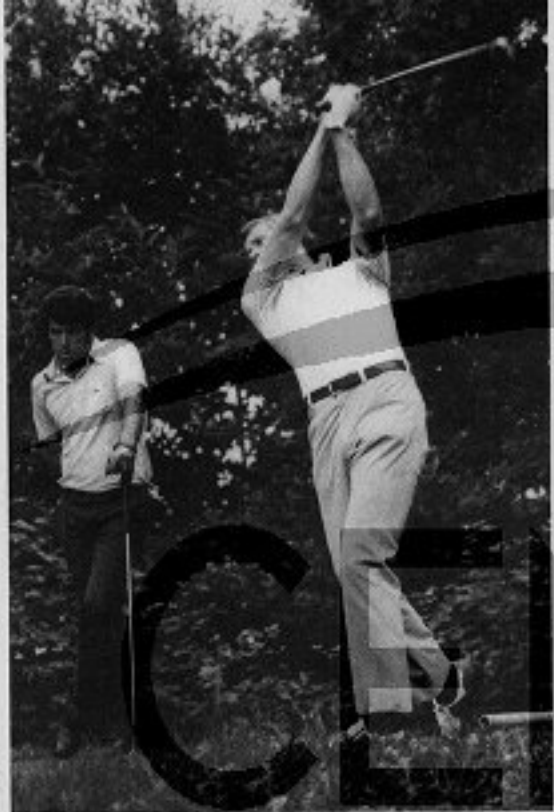
Il monte premi superava gli otto milioni di lire. La quota destinata al vincitore superava i due milioni.

Punteggi:

Valentin Barrios	69-68-71-211
Jaime Benito	74-69-70-213
Hugh Baiocchi	69-74-71-214
Dale Hayes	69-74-72-215
Roberto Bernardini	73-70-75-218
Doug McClelland	73-74-74-221
Doug Sanders	73-77-74-224
Donald Swaelens	71-77-72-224

**AL GOLF CLUB
DI BIELLA
UNA LANCIA
TUTTA D'ORO**





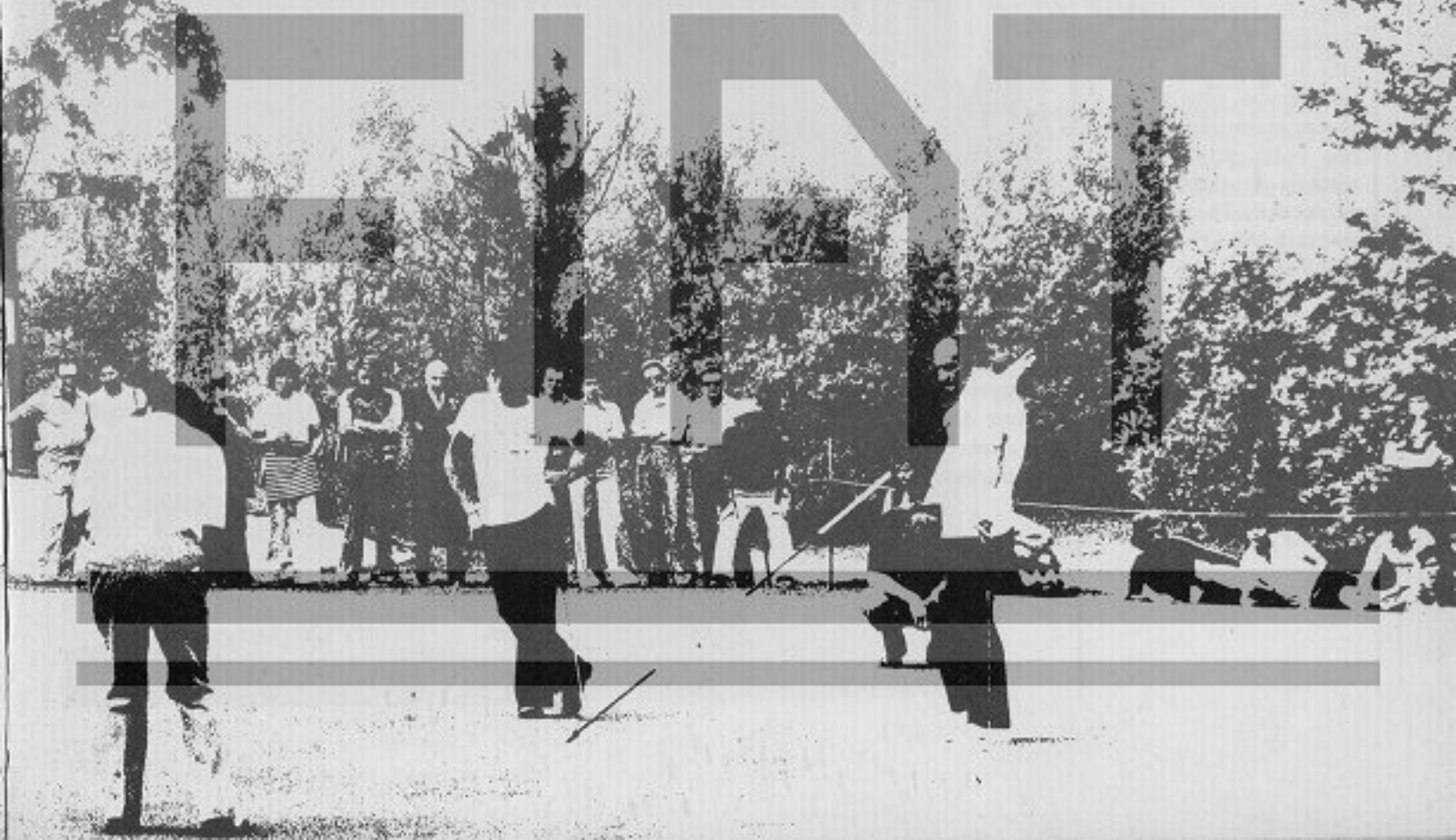
Il sud-africano Hugh Baiocchi.

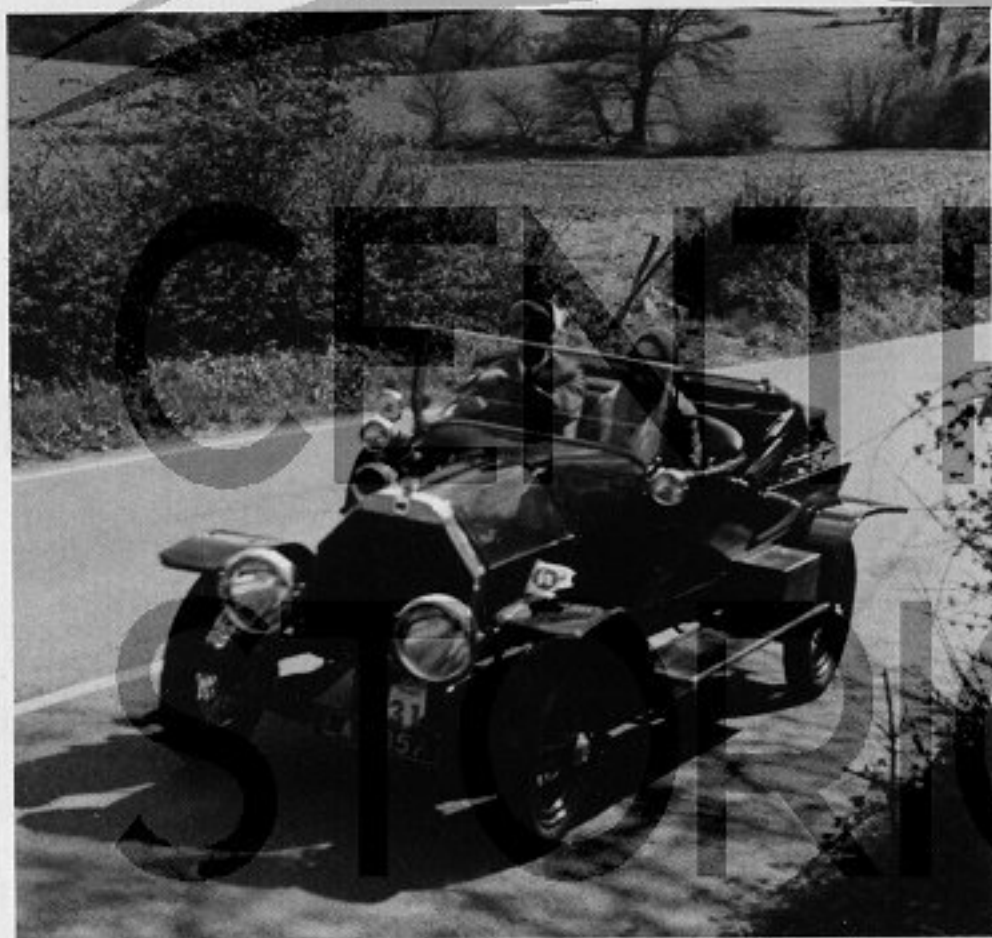


*Roberto Bernardini,
numero uno del golf italiano.*



*Un difficile colpo dal «rough»
di Dale Hayes.*





Un incontro fra «regine». Nel corso di una manifestazione organizzata dalla Lancia inglese, «Miss Britain» fotografata accanto alla Fulvia Coupé, una vettura che riscuote anche oltre Manica la simpatia dei giovani.



Si è svolta in Gran Bretagna la «replica» del Reliability Trial Manchester-Stratford on Avon, una famosa gara di resistenza organizzata la prima volta nel 1908. La vittoria è toccata ad una infaticabile Theta di proprietà di Mr. Oliver Gray di Devon.



Ancora una immagine dell'Inghilterra: il folto gruppo dei Dirigenti della rete di distribuzione e di assistenza della Lancia inglese.

Anche a Cipro, a cura della Demstar Motors Ltd la presentazione della Lancia Beta ha offerto l'occasione per una manifestazione alla quale hanno partecipato le autorità dell'isola, numerosi giornalisti e l'Ambasciatore di Italia.





In queste fotografie alcuni momenti della introduzione della Beta sul mercato britannico. Guidate da appartenenti all'organizzazione della Lancia inglese, le prime cinquanta vetture sono arrivate a Dover «via terra» e subito trasferite a Brands Hatch per essere provate, su questo circuito, dai rappresentanti della stampa.



Lancia: un'auto bella come la sua patria.

Il dr. Wunner di Freising in Baviera, per noi ignoto lettore di «Quattroruote», ha scritto alla Rivista una lettera — pubblicata nel fascicolo di ottobre — dalla quale ci piace stralciare il pezzo che riguarda la nostra Società, e che è un'ulteriore conferma di quanti nel mondo ricordano e amano la Lancia. «Lancia non è solo il nome di una Casa automobilistica con grandi tradizioni: è un simbolo! La Lancia è una ambasciatrice del suo Paese; la Lancia sembra racchiudere in sé le qualità migliori degli italiani: ricchezza di fantasia, tendenza al progresso, genialità e generosità.

Quando si incontra una Lancia all'estero, sembra che essa rechi con sé un alito della sua bella patria. La Lancia era quello che molte Case automobilistiche cercano invano di creare: una atmosfera.

Si dovrebbe perciò far di tutto per mantenere in vita questa marca».



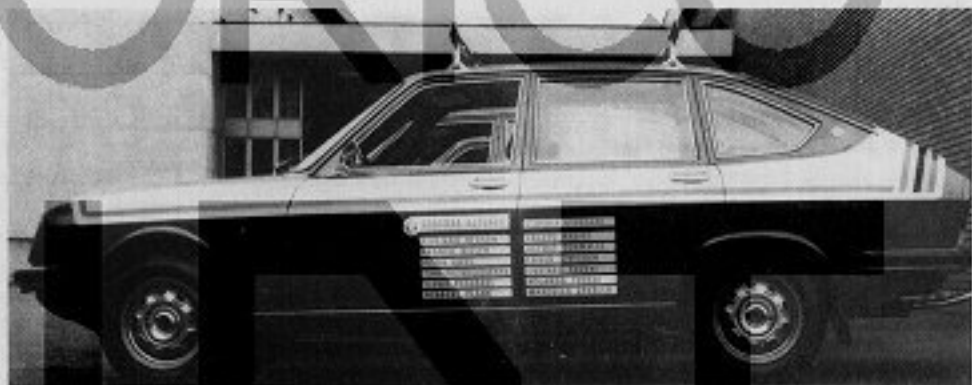
Il frequente ricorrere del nome Lancia in occasione di manifestazioni sportive di elevato livello, o in appoggio alle imprese di atleti di fama internazionale, può suscitare una domanda: qual è l'intenzione, o quale l'occasione, per questa insolita attività che supera i confini di un agonismo motoristico, del tutto comprensibile, per estendersi a discipline sportive, come lo sci, il golf, i tuffi, il tennis o l'atletica, del tutto estranee all'automobile? A una vocazione sportiva che può essere definita diretta, e che le proviene dalla competizione automobilistica che ha sempre rappresentato un punto fermo nella storia e nell'attività dell'azienda, la Lancia aggiunge

una vocazione sportiva «indiretta» che è la conseguenza della fiducia e della simpatia che un numero sempre crescente di sportivi praticanti dimostrano alle sue vetture. Si è così creato un rapporto particolare, che ha suscitato e facilitato l'interesse della Lancia per alcune attività sportive e per i loro protagonisti. Questa è una delle ragioni. Ma ce ne sono altre. Anche la scelta degli atleti o della manifestazione ai quali si associa il nome Lancia ha un suo preciso significato: uomini, avvenimenti e prestazioni sono sempre di classe elevata, di grande prestigio e di fama internazionale; come le vetture Lancia.

C'è inoltre il gioco delle analogie, che può trovare efficace esemplificazione nell'offerta delle vetture Beta ai componenti la squadra di sci alpino della F.I.S.I., che parteciperanno alla prossima coppa del mondo. La velocità e la precisione di una discesa agonistica in sci trova facile confronto con la velocità e la precisione delle vetture Lancia nelle competizioni che le hanno viste sovente brillanti protagoniste. L'abbinamento, inoltre, è avvenuto fra due squadre — Lancia Corse e Squadra italiana di Sci — entrambe campioni del mondo nella loro specialità.

vocazione sportiva

La squadra azzurra di sci alpino al Museo Vincenzo Lancia, attorno alla Beta del 1909. Poco dopo la Federazione Italiana Sport Invernali, nella persona del suo presidente cav. Omero Vaghi, riceverà dal direttore generale della Lancia, ing. Piero Gobatto, le chiavi delle 12 Beta che la Fabbrica ha messo a disposizione della squadra per la stagione invernale. A destra, una delle dodici vetture che portano sulla fiancata sinistra i nomi degli azzurri.





UNA LAMBDA AL MUSEO DI MONACO

Dire che la Lambda abbia rappresentato uno dei più classici, significativi modelli Lancia, può sembrare un luogo comune. Eppure non esiste trattato di storia dell'automobile che non riconosca a questa vettura, nata nel 1922, un posto fondamentale nell'evoluzione tecnica del veicolo a motore; che non si

soffermi a illustrare le sue priorità costruttive, scaturite dalle geniali intuizioni di Vincenzo Lancia: la carrozzeria monoscocca, il motore con i cilindri a V stretto, la sospensione anteriore a ruote indipendenti, l'innovatrice impostazione estetica.

È quindi perfettamente giustificato che

nelle più preziose raccolte di vetture «storiche» la Lambda abbia un ruolo di primo piano. E così nei musei dell'automobile di tutto il mondo, come il Deutsches Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft di Monaco di Baviera, dove è esposta, in perfetto stato di conservazione, una Lambda 4 serie del 1925, con cofano in plexiglass per consentire l'esame del motore. Un pannello ne illustra le caratteristiche tecniche.



Al gruppo dei Concessionari del Lancia Hi-Fi., si sono aggiunti, Francesco Bono, concessionario dal 1933, e Luigi Beretta, concessionario dal 1934. 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.

CENTRO
STORICO
FIAT

CENTRO
STORICO
FIAT