

An aerial photograph of a town nestled at the base of a large, rugged mountain. The town is spread out across a valley, with various buildings and roads visible. In the foreground, there are some industrial or construction sites with large white structures. The mountain in the background is partially covered in snow or light-colored rock. The overall scene is a mix of natural beauty and human development.

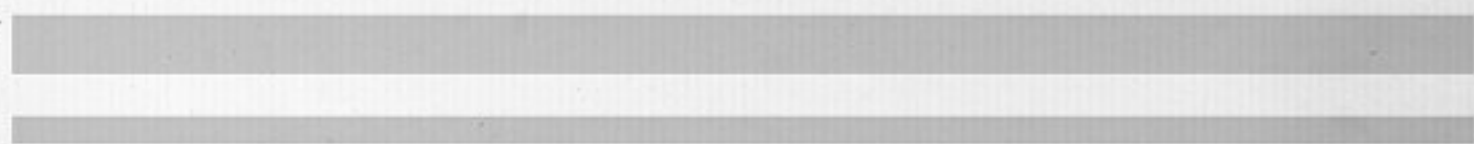
ANICA

CENTRO STORICO

FEST



CENTRO
STORICO
FIAT





Periodico di informazione
edito e distribuito
dalla Lancia & C. S.p.A.
Fabbrica Automobili, Torino
numero 34, 2° semestre 1974



**Lancia Verrone
e Chivasso**

Ferruccio Bernabò
Automobile domani



Alberto Vigna
Leonardo,
l'eterno
contemporaneo

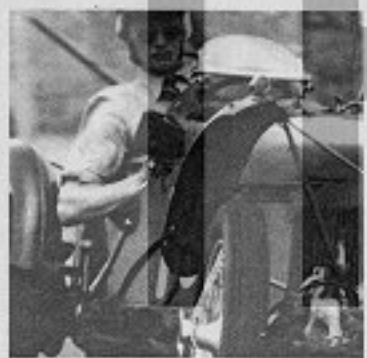
Claudio Nobis
Guida breve
all'offshore
la «Formula 1»
d'altomare

Gino Rancati
Aspettando
l'East African
Safari



**Cronache
del Lancia Corse**

Athos Evangelisti
Mike Parkes:
dalla Ferrari
alla Lancia



Massimo Di Marco
Per gli HiFi Lancia
una settimana
dei campioni



Renzo Trionfera
La più bella
di tutte le regine



Alfredo Toniolo
Dietro la facciata

Maria Luisa Migliari
A tavola con un avo

Lucia Sollazzo
Un inverno
morbido e caldo

Si fa per... sterzare



Responsabile:
Sandro Fiorio

Realizzazione a cura
del Servizio Stampa
Lancia

Progetto grafico:
Studio Emmerre
di Bologna

Impianti e stampa:
Officine Grafiche Calderini
Bologna Milano Roma
Finito di stampare il 30/9/74.

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

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

Distribuzione in omaggio
Spedizione in
abbonamento postale
gruppo IV

I disegni sono di:
Giorgio Cavallo (64).
Le fotografie sono di:
Archivio I.G.D.A., Milano (16, 17, 18,
19, 20, 21, 22, 23, 24, 25); Tiziano
Bianchi, Padova (34, 35, 36, 37, 38);
Emilio Chiesa, Torino (42, 45); La-
bruzzo, Palermo (37, 38); Aldo Mar-
tinuzzi, Milano (33, 35); Andrew Mar-
riot (32, 33); Olympia, Milano (55,
56, 57, 58); Quattroruote, Milano (30,
31).

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

LANCIA VERRONE

La nouvelle usine Lancia de Verone, aux alentours de Biella, occupe actuellement 700 personnes mais, vers la fin de l'année, ce nombre atteindra les 1000 unités. Sa construction fut décidée vers la fin de 1971, les travaux débutèrent au mois de mai 1972 et ce ne fut qu'au printemps '73 qu'elle est entrée en fonction. On peut donc affirmer, sans crainte de démentie, qu'il s'agit-là d'un véritable record soit du point de vue des temps de réalisation des installations, soit de celui de l'agencement des machines-outils et, enfin, soit au regard de la rapidité de l'entrée en production.

C'est un record dont l'importance peut être tirée des chiffres se rapportant à la naissance et à l'évolution de l'usine de Verone. L'agencement d'une surface clôturée de 1.600.000 m², la construction de 16 bâtiments et d'un magasin de pièces détachées faisant partie de l'établissement (ce qui donne une surface couverte totale de 120.000 m²) ont demandé un terrassement de 1.200.000 m³, l'emploi de 130.000 mètres cubes de béton, de 5.500.000 kg de charpentes en fer, de 750.000 kg de conduites et la réalisation d'un réseau d'égouts convoyant les eaux industrielles et se développant sur 17.500 mètres.

A Verone on produit, pour l'instant, les boîtes-pont Fulvia et Beta (300 par jour) mais on a aussi envisagé, d'ici la fin de l'année, la construction des suspensions, des arbres de roues et des freins. Le projet d'origine de l'établissement prévoit déjà la possibilité de futurs agrandissements organisés au cas où le développement de l'activité devait le demander. Le magasin des pièces détachées, couvrant une surface de 20.770 mètres, a été calculé pour satisfaire à un mouvement de matériel de 8.800 tonnes par an.

Le système de stockage automatique, desservi par des ponts grueurs, a une capacité de 42.000 articles répartis dans 19.000 casiers. Le milieu de travail est agréable. Tous les locaux de l'usine sont soumis à une ventilation forcé qui assure, en dehors du chauffage, une évacuation adéquate de l'air vicié en fonction des besoins spécifiques. Ces renouvellements d'air sont étonnés à partir d'un minimum de 3 par heure (atelier mécanique, pavillon-cantine et services collectifs) jusqu'à un maximum de 10 (atelier des traitements thermiques). Une attention toute particulière a été réservée à la dépollution des eaux de décharge. L'établissement peut compter, en effet, sur deux systèmes de dépollution, l'un pour les eaux biologiques, l'autre pour celles technologiques. Les eaux biologiques sont oxygénées et traitées par la méthode des boues actives, de façon à accélérer le processus naturel de minéralisation des substances organiques. Avant d'être déchargées ces eaux sont décantées: une partie des boues est renvoyée dans la zone d'oxygénation et l'autre est éliminée. Les eaux technologiques bénéficient d'abord d'une première décantation qui permet d'éliminer les huiles et les substances en suspension floconneuses de façon à absorber les substances encore en suspension et les faire précipiter. Avant d'être évacuées, les émulsions de refroidissement des machines-outils sont traitées dans une installation de décomposition des émulsions avec récupération de l'huile et convoyage du purin restant au système de traitement des eaux technologiques.

LANCIA CHIVASSO

L'usine de Chivasso, dont la mise en fonction remonte en 1962, occupe une zone de 1.225.350 mètres carrés avec une surface couverte de 198.243 mètres carrés et a une capacité de production globale de 600 voitures par jour.

Actuellement elle occupe environ 4.500 travailleurs dont 300 employés de bureau. La production se développe dans six ateliers: estampage des tôles; assemblage des coques; peinture des coques; montage des voitures; essai des voitures; finissage des voitures.

Les ensembles mécaniques y arrivent depuis d'autres usines Lancia ou du Groupe.

Atelier d'estampage des tôles (16.200 m²)

Il renferme 14 grandes presses, 15 presses moyennes et 26 presses petites qui forment tous les habillages extérieurs de la coque et les pièces principales des ossatures.

A la fin de 1974, 13 autres grandes presses iront augmenter la capacité de production de cet atelier.

Les tôles, coupées, par des cisailles, arrivent aux presses sur des chargeurs spéciaux. Le mouvement des pièces entre les presses à lieu par bras mécaniques ou par transporteurs à bande. L'atelier d'estampage des tôles dispose aussi d'une salle pour l'entretien et la révision des matrices, équipée de 57 machines-outils. Les déchets de tôle sont amenés à l'installation de paquillage par un convoyeur de 1500 mètres de longueur.

Atelier d'assemblage des coques (26.000 m²)

Il renferme 15 machines à souder multiples (y compris les machines à souder en transfert pour les portes et les planchers), 100 machines à souder fixes et 250 machines à souder suspendues. Les coques sont assemblées sur des carrousels de masters qui en assurent ainsi l'uniformité et la précision. Les sous-ensembles en tôle plus importants et volumineux parviennent aux carrousels sur des convoyeurs aériens. Ceux-ci sont programmés sur un certain rythme de production et disposent d'un système de chargement et déchargement automatisé. Le sous-ensemble est soudé sur deux lignes de convoyers bi-rail de 80 mètres chacune: l'achèvement et la révision ont lieu sur deux lignes bi-rail disposant chacune de 300 mètres de longueur. Le développement des convoyeurs aériens est de 10.000 mètres environ (y compris les magasins suspendus).

En outre 6 robots pour le soudage automatique des sous-ensembles vont bientôt être mis en service. Le magasin des tôles embouties est complètement automatique, dispose de 7000 casiers et est commandé par ordinateur.

Atelier de peinture des coques (19.000 m²)

Il renferme: le circuit de phosphatation automatique avec une longueur de 90 mètres; le tunnel de l'application du fond par procédé électrophorèse, servant tous les types de voitures, dont la capacité est de 600 coques en 15 heures; le circuit de giclage des émaux synthétiques, à même de peindre 500 coques en 15 heures; le circuit de giclage des émaux métalliques avec un débit de 100 coques en 15 heures.

Chaque cabine de giclage est alimentée directement par l'installation centralisée de mélange et distribution des peintures; chaque cabine a une capacité d'application de sept couleurs synthétiques et trois métalliques.

Le complexe des convoyeurs, aériens et au sol, s'étale sur 6000 mètres.

Dans cet atelier de peinture les coques arrivent et partent sur des convoyeurs aériens bi-rail.

Atelier de montage des voitures (45.000 m²)

Les coques peintes sont stockées dans un magasin suspendu dont la capacité est d'environ 180 unités et, de celui-ci, programmées par un terminal à lecture par fiches perforées, sont envoyées automatiquement à une des trois lignes de montage.

Le long de ces lignes on monte la peausserie, l'installation électrique, les ensembles mécaniques, l'installation de freinage, les roues, etc. Tous les ensembles principaux arrivent sur des convoyeurs aériens, dont le développement est d'environ 20.000 mètres. Le montage des ensembles mécaniques, se fait par un convoyeur au sol qui positionne l'ensemble par dessous la caisse.

Aux côtés des ces lignes, on trouve des stations de préparation des ensembles, comme les fils électriques, la suspension avant complète de moteur et boîte-pont, les pare-chocs, les glaces, etc. Les roues parvenant depuis l'installation d'équilibrage, qui se trouve juste à côté de l'atelier de montage, sont amenées dans le magasin des pneus par des convoyeurs aériens à déchargement automatique.

Au bout de la ligne de montage on a aménagé des stations pour le tassement des composantes de la voiture sur un dispositif de cahotement, pour le contrôle du pincement des roues, pour le réglage des phares et pour l'essai sur galets.

A côté des lignes de montage trouvent place les magasins pour les matériaux qui arrivent de l'extérieur de l'usine. Parmi ceux-ci il y a les deux magasins à stockage automatique par casiers: un pour les produits finis avec 13.000 casiers et l'autre pour la sellerie et peausserie avec 1500 casiers.

Essai des voitures

Après l'essai sur galets, les voitures passent à travers un tunnel de 130 m, desservi par un convoyeur au sol et arrivent aux lieux des essais de fonctionnement. Le cent pour cent des voitures est soumis à un essai sur piste. Celle-ci a un développement de 3500 mètres, un macadam spécial pour le contrôle des bruits, une rampe avec une pente de 20% pour le contrôle du broutage éventuel de l'embrayage et, enfin, un gué pour le contrôle de l'étanchéité. L'essai de fonctionnement intéresse tous les organes en mouvement de la voiture et tous les appareils de bord.

Atelier de finissage des voitures

La voiture, désormais essayée, est envoyée au finissage au moyen de deux monte-charges. Dans cet

atelier on complète la voiture par ses atours et, sur deux lignes de transporteurs à plaques, on procède aux opérations de nettoyage-lavage finales. En outre, se mouvant dans un circuit desservi par un convoyeur bi-rail et équipé de cabine de giclage et d'étuve à basse température, les voitures qui en ont besoin reçoivent les dernières retouches à leur peinture. Enfin, comme toute dernière opération, les voitures sont amenées à la station d'application du teetyl (une huile protectrice) et, en cas de destinations particulières, du voile de cire de protection. D'ici elles gagnent le parc de stockage dans l'attente d'être livrées.

L'usine de Chivasso va bientôt disposer d'un système de contrôle de la production, programmé par ordinateur, qui suivra les différentes phases d'avancement des voitures jusqu'à leur stockage. Par ce système il est possible de repérer la position exacte des voitures et les exigences de matériel le long des lignes et de pouvoir ainsi en régler le flux selon les besoins.

L'ordinateur sera aussi en liaison avec les magasins automatiques pour rendre plus aisé le contrôle des stocks.

L'AUTOMOBILE ET SES LENDEMAINS

Comment sera l'automobile du futur?

Quels seront ses lendemains au sein de la société? La deuxième surtout est une question de fond légitime qui, aujourd'hui, est posée dans bien des milieux, à tous les niveaux de culture.

Il y a seulement quelques années nul n'aurait envisagé la question sous sa facette négative; on aurait bien pu converser sur le futur de l'automobile mais en termes d'expansion de la production ou d'évolution technique ou de progrès technologique ou encore en fonction des valeurs esthétiques.

Mais, jusqu'à hier, aurions nous pu penser qu'on pût mettre en doute le rôle économique, social, universel de cet objet créé par l'homme pour les besoins de l'homme et qui, dans ses quatre-vingts ans d'existence, permit à la société de prendre un essor prodigieux?

La contestation de l'automobile avait commencé à se manifester vers la fin des années soixante, lorsqu'il était devenu à la page de la mettre à l'indice pour un nombre toujours croissant de méfaits: à partir de la congestion des zones métropolitaines, jusqu'à la pollution atmosphérique, de la responsabilité dans les accidents de la route à l'aliénation des masses, bouleversées par le mythe de l'automobile comme promotion sociale. Puis on trouva que la façon de la fabriquer était erronée; on découvrit le coût social de l'automobile qui est trop élevé par rapport au bénéfice global que la collectivité en tire. Nous ne voulons affirmer que, en ligne générale, ces théories étaient à rejeter en bloc sur le plan dialectique. Nous remarquons uniquement que tout problème se résoudrait par lui-même si au progrès matériel s'accompagnaient toujours les mesures civiles de la part de ceux qui de ce progrès en sont à la fois les protagonistes et les participants.

Mais nous nous rendons compte de poursuivre une utopie. Enfin, la secousse finale avec la grande crainte de l'hiver passé, la crise pétrolière (qui, aujourd'hui nous sommes lentement en train de la réaliser, était un artifice, probablement arbitraire, mais qui a atteint ses buts, à l'avantage exclusif de quelques privilégiés et au dam de tout le monde): «l'époque de l'automobile est finie» — affirma-t-on.

C'est le début de la civilisation post-pétrolière. Chez nous, le premier, le deuxième dimanche d'août-dernier, au cours du sombre décembre de l'année dernière, furent accueillis avec une étrange réjouissance (et bien des gens, en agissant de bonne foi, croyaient que les Italiens fussent vraiment plus mûrs, prêts à supporter des sacrifices pour l'intérêt de la communauté); ceci n'allait pas durer, et aux craintes et aux plaintes légitimes de force catégoriques atteintes par l'arrêt de la circulation les jours fériés, s'ajoutèrent les bougons et l'intolérance des autres. Et cependant l'industrie automobile marchait vers le colapsus. De toute façon les conséquences sont toujours présentes. L'essence est de nouveau-là (on en a toujours eue) mais elle est très chère: il a suffi d'y augmenter le prix pour la faire jaillir comme avant, ou même davantage. Toutefois l'automobile continue à être accusée de tous les maux; ceux qui basent leurs raisonnements sur les impressions n'ont jamais cessé de la voir, en tant que consommation de luxe, comme la cause première de la maladie de l'économie.

L'automobile un produit de luxe, un bien superflu de la société des consommations? Essayons donc de nous en passer avant de nous amuser à pontifier; tâchons de comprendre à travers les chiffres, dont la rigueur logique ne tolère aucune contradiction, le phénomène de la motorisation vu dans le sens global d'un système profondément articulé.

Sans tenir compte du premier demi-siècle, où seulement aux Etats-Unis l'automobile était populaire, nous trouvons que, en 1948, la production mondiale

de véhicules atteignait le chiffre de six millions quatre cent mille unités, tandis que celle italienne n'était que de 128.000 unités; en 1955 le chiffre total avait plus que doublé, tandis que chez nous il était de 270.000 unités.

Cinq années plus tard on avait une production mondiale de 15 millions six cent mille véhicules dont 650.000 en Italie; en 1970 les chiffres montaient respectivement à 28 millions deux cent quatre-vingt mille et 1.855.000; l'année dernière à 38 millions 800 mille et 1.960.000.

Dans cette même période la circulation mondiale a passé depuis un peu plus de 50 millions de voitures, camions et autobus jusqu'à 280 millions; et en Italie depuis 416 mille unités jusqu'à 14,8 millions d'unités. Chez nous le rapport habitants par véhicule est descendu de 1,32 à moins de 4. Est-ce là un signe de consommations supérieures?

Mais pourquoi alors les Pays à économie dirigée, à partir de l'Union Soviétique pour arriver à la Pologne, de la Yougoslavie à la Roumanie, ont eux aussi, depuis longtemps, laissé tomber tous les préjugés concernant l'automobile, en reconnaissant même à cette dernière le rôle de propulseur de l'économie nationale et ont tâché de réduire le «gap» par rapport à l'Occident en construisant de grands complexes industriels et en réalisant les infrastructures routières indispensables?

Restons en Italie où l'automobile — a-t-on écrit en dessinant une image bien efficace — «a été, dans les années qui suivirent la dernière guerre, la fusée à laquelle nous sommes accrochés pour sortir du sous-développement: une fusée bien plus puissante de ce qu'on ne pense généralement». En effet: en 1959 circulaient sur nos routes 1.500.000 voitures environ (excepté, naturellement les camions et les autobus), et le revenu national brut n'était que de 24.000 milliards; en fin de 1973, les automobiles avaient dépassé les 13.500.000 unités tandis que le revenu (en liras constantes) n'avait que redoublé. Bref, tandis qu'en 14 ans le revenu brut a redoublé les voitures en circulation ont atteint un chiffre neuf fois plus élevé.

Mais pour arriver à comprendre l'importance de l'automobile dans notre économie, il va falloir nous baser encore une fois sur des chiffres.

Abstraction faite de la dépression économique actuelle qui a bouleversé bien des calculs, voire devis et budgets, on comptait en Italie vers la fin de 1973 250 mille personnes préposées à la production automobile, de pièces détachées, d'éléments mécaniques et au moins 200 mille qui en assuraient la réparation et l'entretien; 50 mille chargés du commerce de l'automobile; 100 mille ceux qui travaillaient au raffinage, à la distribution et à la vente des carburants et des lubrifiants; plus de 100 mille les travailleurs de l'industrie des pneus, du caoutchouc et des matières plastiques exploitées par l'industrie automobile; 12 mille les loueurs de voitures. Nous atteignons ainsi un chiffre total tout près de 750 mille personnes dont le travail dépend directement de la production et de la circulation des voitures: en moyenne, deux millions et demi d'Italiens tirent leur subsistance de l'automobile. Et cela ne suffit pas. On estime approximativement (un calcul précis n'est point possible à cause des nombreux éléments variables qui sont en jeu) que les environ 15 millions de véhicules qui circulent en Italie demandent des frais courants impressionnants: plus de 7500 milliards de liras.

Et ce chiffre ne tient pas compte des frais indirects comme, en premier lieu, les travaux routiers et le tourisme, pour lesquels on estime de dépenser (1973) respectivement 700 et 2500 milliards.

Tirons-en donc les conclusions: nous arrivons à dépasser les 11 mille milliards (très probablement, après la grêle de mesures économiques et fiscales qui s'est abattue sur les contribuables au début de l'été et qui a vu, encore une fois, l'automobile dans l'œil du cyclone, ces calculs seraient à revoir, mais la substance du discours n'aurait à changer). Ces données peuvent donc rendre l'idée de ce que représente l'économie de l'automobile laquelle absorbe, à elle toute seule, ou absorberait il n'y a pas tellement longtemps, au moins le 12 ou 13 pour cent de notre revenu national calculé en liras courantes.

Or, que cela plaise ou non et puisque nous vivons dans une époque qui est axée sur l'économie, ce qui entraîne que chaque facteur de développement est une condition du système, il ne devrait pas être permis de prononcer des condamnations en se basant sur des considérations de nature émotive. Tout en n'étant pas contraints de regarder à l'économie comme à un moyen de rachat, il faut tout de même garder une certaine cohérence et ne pas arriver à mépriser ce dont nous nous servons et dont nous ne pouvons plus nous passer. Comme c'est justement le cas de l'automobile considérée dans toutes ses composantes.

Le discours sur la circulation de moyens à moteur considérés comme le propégoïsme économique se rapporte étroitement à celui des routes qui en sont

à la fois la condition «sine qua non» et la conséquence.

Tout le monde se souvient que, face à l'impétuosité du développement de la motorisation, notamment entre 1955 et 1966, le problème le plus grave qui se posa aux administrateurs — Etat, Provinces, Mairies — fut celui de l'insuffisance du réseau routier italien et non pas uniquement point de vue pénurie de kilométrage global mais aussi et surtout par le fait d'être arrêtés à des caractéristiques techniques périlleuses par rapport aux nouvelles conditions d'emploi, ce qui entraînait des embouteillages dus au défaut d'artères de délestage traversant les grandes zones métropolitaines ou encore, tangentiellement à celles-ci.

Les conséquences étant bien manifestes sur l'économie des transports! La politique des autoroutes ayant été conduite de façon satisfaisante, on se pencha ensuite sur le réseau ordinaire en y faisant aussi un bon travail. Et pourtant la contestation n'a même pas épargné et n'épargne toujours pas, la civilisation de la route. Les motivations fondamentales qui ont donné origine aux campagnes écologiques sont bien respectables; nous sommes tous d'accord sur la nécessité d'améliorer la qualité de la vie même à travers la sauvegarde bucolique du paysage. Les perplexités surgissent au moment où l'on veut frapper d'un ostracisme aveugle — difficultés financières à part — des œuvres qui ont l'intention d'accélérer le progrès, lequel, comme dans le cas de la sécurité routière, n'est pas seulement matériel mais aussi civil. Et, conjointement à cette dernière, n'est-ce pas là une amélioration de la qualité de la vie que d'avoir la possibilité d'atteindre, grâce aux routes, des paysages autrement inaccessibles?

Ce sont donc des temps bien difficiles pour l'automobile que l'on veut aussi maintenant indiquer, en fait que dissipatrice de carburant, comme une des causes principales du déficit de notre balance des paiements.

Tandis que nous savons, sans possibilité d'erreur, que seulement le 11-12 % des consommations globales de pétrole est absorbé par les besoins de l'autotraction. De toute façon, en dehors de la période d'austérité, la force de dissuasion représentée par l'augmentation vertigineuse du prix de l'essence a suffi à limiter les consommations de l'automobile. Le fait de freiner le développement de la motorisation dans le secteur privé peut aussi être un genre de politique justifiable à condition qu'il soit contingent. Aller au-delà pourrait être une erreur très grave et entraîner des suites fâcheuses même de nature sociale.

Instrument de travail et de loisirs, donc un bien d'investissement et de consommation à la fois, l'automobile satisfait comme nul autre moyen, au besoin de mobilité caractéristique de nos temps: mobilité des hommes et des choses, rapide et ponctuelle au sein d'un système intégré et convenable.

Personne n'a jamais voulu admettre cette vérité fondamentale: l'automobile n'est devenue, pour le particulier et pour la communauté, qu'un simple service. Le fait de punir ou de mortifier son utilisation, en croyant ainsi d'avoir vu en elle un frein aux soi-disant nouveaux modèles de développement, pourrait engendrer un procès général de régression sociale.

Nous ne pouvons, ni nous le devons, sortir de cette société de l'automobile même si l'on peut convenir de l'opportunité d'une stratégie qui nous donne des villes différentes, un réseau de transports publics différent, et une organisation des loisirs différente.

Mais, et ceci est clair, tout cela ne pourra que continuer à être axé sur l'automobile.

CHRONIQUES DE L'ECURIE LANCIA

Si au Rallye Neige et Glace les voitures bleues pouvaient se retrancher derrière le mauvais choix des pneus, à la Ronde de la Giraglia rien n'avait été délaissé pour s'opposer à la marche de l'enfant terrible de Lancia. Mais Andruet avec un crescendo enthousiasmant des temps, déjà depuis les premiers tours, fait évanouir tous les espoirs de l'Alpine et de la Simca prototype de Fiorentino.

«Il s'envolait d'un virage à l'autre» affirme «Biche» la petite et vaillante coéquipière d'Andruet, «et la Stratos n'a jamais dénoncé le moindre problème». Avec cette victoire, Andruet-Biche, prennent nettement la tête du Championnat Français.

Tandis que l'on est en train de courir en Corse, et l'attention générale est presque monopolisée par cette compétition, une équipe de trois mécaniciens s'est rendue à Londres pour travailler sur la Fulvia de Mehta qui, après avoir mené à bonne fin l'«East African Safari», se prépare pour la plus grande aventure du monde dans le domaine des Rallyes: la «World Cup».

Douze mille miles d'enfer avec deux traversées du Sahara, désert aux sables périlleux, départ de Londres et arrivée à Munich, en Bavière, à travers presque toute l'Europe orientale. A la fin de la pre-

mière étape, à Kano au Nigéria, la Fulvia avait déjà montré les dents: elle occupe la première place du classement. Mais le sable ne pardonne pas et le moteur paraît fatigué. On prend immédiatement des mesures et, grâce au remplacement des pistons en plein désert, la voiture gagne Munich en septième position. Malheureusement elle sera disqualifiée par une bizarrerie du règlement. En effet pour la traversée de Tunis à Bari la voiture aurait dû être embarquée sur un navire de l'organisation, ce qui n'avait pas été possible à cause d'un retard de quelques heures. Ce fut toutefois un résultat de tout prestige pour une voiture qui avait mené à bonne fin un rallye comme le Safari. Plus de 20.000 km parcourus avec champignon au plancher sur des routes qui, de celles-ci, n'ont que le nom.

Mais maintenant les feux encadrent deux nouveaux objectifs: le «4 Regionie» à Pavie, un des rallyes classiques auxquels Lancia tient particulièrement et la «Targa Florio» où y remporter le succès est un des résultats les plus convoités par toutes les Maisons.

A Pavie nous trouvons deux Stratos: une confiée à Munari, le cadet, et l'autre à son fidèle bras droit Amilcare Ballestrieri. Il y a aussi Pelganta avec une Stratos privée, mais le lauréat du Trophée National des Rallyes n'aura pas de chance à Pavie. La course est pleine d'imprévus et les temps des premiers essais ne respectent pas les prévisions. Mais tout est bientôt résolu: après une réunion entre les techniciens de l'Ecurie Lancia, on décide de monter des pneus avec une nouvelle gomme. Dès ce moment les deux voitures vont damer le pion à tous les autres concurrents et inscrire leur nom à la première et deuxième place du palmarès.

Quelques jours de repos puis voilà le départ pour la Sicile où, en 1973, on avait frôlé le succès. Deux voitures au cordeau: une pour Munari-Andruet et l'autre pour Larrousse-Ballestrieri. Un nouveau venu donc chez Lancia et une heureuse rencontre avec un des pilotes les plus forts du monde. Ce sera justement Gérard à franchir par premier la ligne d'arrivée, après qu'une panne au moteur avait contraint Munari à l'abandon.

Victoire à la Targa: le trophée le plus envié par une Maison automobile et une ultérieure confirmation des qualités de la Stratos qui est en train de remporter autant de succès que la Fulvia et peut-être même davantage.

On regarde donc avec une certaine confiance au Rallye des Alpes Orientales qui a presque toujours été remporté par Lancia. Mais c'est justement ici, à Udine, que la malchance s'acharne contre les voitures de Munari et Ballestrieri qui, dès le début, occupent les premières places. Munari s'arrête pendant 7 minutes à cause de la défaillance du câble de l'accélérateur et perd ainsi toute chance de succès. Ballestrieri, nettement au commandement, doit s'arrêter à l'avant-dernière épreuve, d'abord à cause de la cassure d'un triangle de suspension et ensuite, après que les mécaniciens eurent accompli le miracle de le remettre en état de fonctionner, miracle auquel ils nous ont habitués, par la crevasse d'un pneu.

Un rallye qu'il faut vite oublier. Les satisfactions sont toutefois amenées par les clients. Cambiaggi et Pelganta, avec deux Stratos occupent la huitième et la onzième place absolue. Et, de même, les trois Beta Coupé de Tony Carello, Ravaioli et Ferraris, n'accusent aucune défaillance et se comportent très honorablement. Il faut encore en parler de ces clients sportifs étant donné qu'ils sont en train de se conduire remarquablement. Dans les rallyes nationaux les Fulvia continuent à récolter des succès et des nouveaux pilotes, comme Stagnari et Casarotto, se présentent sur la scène.

Pelganta continue à se tailler la part du lion dans les rallyes du Nord et Boretto, dans le groupe 4, s'est déjà bien habitué à la puissance du nouveau moteur et décroche désormais des temps de tout respect.

Il ne faut pas oublier Tony Carello, un «espoir» qui avait la lourde tâche de conduire la Beta Coupé sur les routes les plus inaccessibles: il s'agit-là d'une voiture neuve qui ne peut donc ne pas présenter certains inconvénients de jeunesse. Une ténacité et un mordant qui seront certainement récompensés: les cinq rallyes internationaux auxquels il a pris part l'ont toujours vu à l'arrivée.

Et, puisque nous venons de parler de Tony Carello, restons en famille avec son frère Fausto qui s'est blessé au volant de sa Fulvia lors du «Rallye della Lana» à Biella, et auquel nous souhaitons une prompt guérison.

In this issue:

LANCIA VERRONE

At present the new Lancia factory in Verrone, near Biella, employs 700 people, but towards the end of this year the workmen staff will reach the 1,000 figure. The actual resolution to build the plant was taken at the end of 1971, works commenced in May 1972 and by springtime, last year the factory became operative.

We can really say we managed to beat all records in building the plant facilities, installing the machinery ready for immediate production.

These noteworthy achievements are well supported by the figures related to the coming into existence and growth of Lancia in Verrone. Total enclosed area: 1,500,000 sq.m., sixteen different buildings in addition to the spare parts centre for a total covered area of 120,000 sq.m. To this purpose earth moving equipments had been employed to deal with 1,200,000 cu.m. of earth; 130,000 cu.m. of concrete used with steel structures, totalling 5,500,000 kg and 750,000 kg of steel pipes as well as waste water drains 17,500 m long.

At present the Verrone factory deals with Fulvia and Beta gearboxes production (daily output 300 units), however by the end of the year car suspension, wheel drive shaft and brake systems manufacture will commence. The factory original plans include facilities suitable for further expansion in order to comply with future production development. The spare part stores built over an area of 20,770 sq.m. can handle 8,800 tons of goods. 42,000 different items will be stored in 19,000 pigeon hole like, floor-to-ceiling racks provided with automatic handlers.

Care has been taken to provide good environment and work conditions. Up to date heating and ventilation systems provide suitable temperatures and adequate exchange of stale air to suite the various departments. Air changes take place 3 times an hour in the workshop and service buildings; 10 times every hour in the heat treatment shop.

Care has been taken to install efficient waste water depurators. The new factory is provided with two different waste water depurator systems. One deals with biological sewage, the other decontaminates the factory by-products waste water.

Biological sewage undergoes a special oxygenation process with the aid of a further treatment using active muds; this to speed up the natural decay process of waste organic matter. Prior to the actual release into the main sewer, waste water decantation process takes place, during which part of the muds are conveyed back to the oxygenation plant, and the rest discarded.

The waste water from manufacturing by-products undergoes a first decantation in order to separate oils and aqueous suspensions. Residual water is treated with flocculating agents to aid precipitation of residues.

As for the disposal of cutting oils used in machine tool operations a separate system is provided to break down emulsions, recovering the cutting oil and conveying residual waste matter to the by-products water depurator.

LANCIA CHIVASSO

The Chivasso Plant, which came into operation during 1962, spreads over an area of 1,225,000 sq.m., with a covered area extending over 198,243 sq.m. and a production capability rated at 600 cars of all models per day.

Employees at present amount to roughly 4,500, including 300 office employees. The manufacturing takes place in six workshops as follows: sheet metal pressing, bodywork assembling, bodywork spraying, car assembling, testing and finishing. The mechanical units are sent over from other Lancia plants, or of the Group of Companies.

The sheet metal pressing shop
(16,200 sq.m.)

It is made up of 14 big presses, 15 mean presses and 26 small presses which produce all the bodywork outer panels and the main components of the car framework.

At the end of 1974, other 13 big presses will be installed to increase the work capacity.

The sheet metal panels after being cut by the shears

are moved to the presses by special carriers. The handling of the panels from press to press is ensured by mechanical arms, or belt conveyors.

The sheet metal pressing shop is provided with a bay equipped with 57 machine tools for servicing and overhauling the dies.

The sheet metal off-cuts are carried to the cabbaging equipment by a conveyor 1500 m long.

Bodywork assembling shop
(26,000 sq.m.)

This workshop is provided with 15 multiple welding machines (including the transfer welding machines which process the doors and the floor pans), 100 stationary and 250 portable welding machines.

The body shells are assembled on jigs which move in loops and ensure uniformity and precision.

The sheet metal sub-assemblies more difficult to process and bulky are moved to the loops on overhead conveyors, rated as per the production schedules and featuring automatic loading and unloading systems. The floor pans are assembled on two dual rail conveyors, 80 m long each and the body shell completion and inspection are effected on two dual rail lines, 300 m long each.

The overall length of the overhead conveyors amounts to about 10,000 m (including the buffer stocks).

Moreover, six robots for the sub-assemblies automatic welding are about to come into operation.

The store for the drawn panels consists of 7000 sections and is automatic controlled by a computer.

Bodywork spraying shop
(19,000 sq.m.)

It is made up of the automatic phosphatizing system, ring-shaped and 90 m long, electrophoretic priming equipment having a capacity of 600 units per 15 hours and treating all car models, synthetic enamel spraying equipment, ring shaped and with a capacity of 500 trucks per 15 hours and the metallic enamel spraying facility, ring shaped and with a capacity of 100 trucks per 15 hours (each truck carries a body shell).

Every spraying booth is fed from the centre paint mixing and distributing plant and can apply up to seven synthetic and three metallic colours.

The overall length of the overhead and ground conveyors attains 6000 metres.

The body shells to and from the spraying shop are handled by dual rail overhead conveyors.

Car assembling shop
(45,000 sq.m.)

The painted body shells are stored in an overhead stock having a capacity of about 180 units and from here they are automatically allotted to the three assembling lines by a punched card controlled terminal. The assembly lines provide to fit the upholstery, electric system, mechanical units, brake system, road wheels and any other component. Overhead conveyors, almost 20,000 metres long in the whole, supply the assembly lines with all the main components.

The mechanical units are carried by a ground conveyor (trolley) and then fitted to the body shell from below.

Other systems, such as the wiring, front suspension complete with engine and gearbox, bumpers, glasses and so on are prepared alongside the assembly lines.

The road wheels complete with tyres are fed from the balancing plant, located in the tyre store alongside the assembling shop, via overhead conveyors featuring automatic unloading.

The end section of the assembly line includes the jerking plants where the car components are tested for proper settling, road wheel toe-in checking, headlamp aiming and roller bed testing.

The stores for the units and materials supplied by outside firms are located alongside the assembly lines and include two stores featuring automatic shelving systems, one for the finished parts having 13,000 sections and one for the upholstery with 1,500 sections.

Car testing shop

After being tested on the roller bed the cars are moved by a ground conveyor through a 130 m long tunnel to the working test. Each car is fully tested on a track 3500 m long. This track features stretches of special pavement to spot any noise, a slope with 20 per cent gradient to test the engine for stalling on feeding in the clutch and a ford for the water sealing test.

The working test concerns all the car moving parts and systems.

Car finishing shop

After the testing, the car is sent over to the finishing department through two elevators. In this shop the cars are fitted with the trims, cleaned and finally prepared on two 130 m long lines featuring slat conveyors. Moreover all the paint touch-ups are

effected on a ring shaped plant equipped with spraying booth and low temperature oven featuring dual rail conveyor. Finally the car moves on to the equipment where the «Tectyl» protecting coating is applied to the underbody and if required also through a plant which sprays wax all on the car outside and then moved on to the shipment yard. A system to check the production through an electronic computer is coming into operation at the Chivasso plant, this system checks the processing up to the delivery to the store. In this way the exact position of the cars on the lines and the requirements of the various parts are quickly known and therefore the supplies can be effected more regularly. Moreover the computer will be connected to the automatic stores to facilitate checking the stocks.

THE MOTORCAR TOMORROW

How will the future motorcar be?

What will be its rôle, its future in the society of tomorrow? Especially the second is a question proper after all, we hear asked today in many places by people having any degree of culture. Only a few years ago, it would have appeared quite not to be put for its negative implicit meaning, at the least we could have talked together on the future of the motor car in terms of numerical growth, technical development, technological progress, or about the function of its aesthetic values.

But could we imagine up to yesterday that we would question the economical, social and universal rôle of this object, made by man for the man requirements and that during the eighty years of its life has so greatly speeded up the progress of the human society?

The motorcar had begun to be contested in the second half of the sixties, when it became nearly an intellectual fashion to charge it with an increasing number of mischiefs, such as city congestion, air pollution, responsibility in road accidents and alienation to the people overwhelmed by the myth of the motorcar, intended as social promotion. Then they discovered the way it was built was wrong and that the «social costs» of the motorcar would be too high, as to the comprehensive advantages it affords to the community. We do not mean that these theories, as a matter of principle, had to be totally rejected on a dialectic level. We wish only to point out that any problem will be solved by itself, if the material progress would be joined by the proper behaviour of he who is protagonist and shares this progress.

But we realize we are running after an utopia. Lastly, the ultimate shock with the great fear of last winter, the oil crisis, that, as we are now slowly realizing, was artful, probably arbitrary, notwithstanding it has attained its goals with exclusive advantages for a few people only and damaging all the others.

«The era of the motorcar has come to an end» — «The post oil civilization has begun» — people said.

The first and the second Austerity Sundays were welcomed by us, in the grey December last year, with queer pleasure and many people thought, in good faith, that really Italians had more mature minds, and were now available for sacrifices in the interest of the whole community. But after a short while, the justifiable worries and protests from many categories of citizens who were damaged by the ban of road traffic on Sundays, were joined by grumbling and intolerance from everybody.

Meanwhile the motorcar industry saw the threat of a breakdown stand out clearly. Anyhow the consequences have remained. Petrol is now thoroughly available again (it has always been) but very expensive.

It was sufficient to increase the price to have the petrol gushing as and more than before. Nevertheless the motorcar continues to be charged as responsible for all evils. He who reasons out of impressions has not stopped believing that the motorcar is the major responsible for the unhealthy economy because it is a luxury article.

Is the motorcar a luxury instrument, a superfluous product of the present society of high consumption? Let us try to do without it before playing with moralizing sentences. Let's try to consider the phenomenon of motorization, in its comprehensive meaning as a system much articulated, through the figures, the logical rule of which does not allow for any contradiction.

Disregarding the first half of this century, when the motorcar had attained a popular dimension in the United States only, we find that the world production of motorcars in 1948 had been 8,400,000 units, of which only 128,000 in Italy. In 1955 the overall figure had been more than doubled, whilst the production in our Country attained 270,000 motorcars.

Five years later, 15,600,000 units were manufactured in the world and 650,000 in Italy; in 1970, 28,280,000 in the world and 1,855,000 in Italy and last year 38,800,000 and 1,960,000 respectively. During the

same period the road traffic has increased from slightly more than 50,000,000 cars, trucks and buses to 280,000,000 and in Italy from 415,000 to 14,800,000 units. In our Country the inhabitants-to-motor-vehicles ratio has diminished from 112 to less than 4.

Is this superfluous consumption? But then why also the Countries having an economic policy of state intervention, such as Soviet Union, Poland, Yugoslavia and Rumania have removed from a long time all prejudices against the motorcar and recognized its rôle as a propeller of the home economy and try to reduce the gap they have with the Western Countries by building great manufacturing plants and the indispensable road network?

Let's refer to Italy again, where, as it has been reported using a very efficacious sentence — «the motorcar has represented for us in this post-war period, the rocket we have clung to to get out of the under-development».

It is a rocket more powerful than we usually believe. In effect, in 1959 slightly more than a million and a half cars circulated on our roads (that is without counting trucks and buses) and the gross income was 24,000 thousand millions only. At the end of last year, the motorcars had become more than 13 millions and a half, whilst the income (intending the Lira value steady) had doubled only. In other words, while in fourteen years the gross income has doubled, the cars on circulation have been increased nine times. But in order to understand how important the motorcar is in our economy it is necessary to resort to the figures again.

Apart from the present economic depression which has broken accounts, budgets and estimates, they reckon that at the end of 1973 the people employed in the production of motor-vehicles, components and mechanical parts in Italy were 250,000; 200,000 employees at least in the repair and maintenance concern, 50,000 people working in the motor-vehicle trade, about 100,000 workers employed with the refining, distribution and selling of fuels and lubricants, more than 100,000 people working in the manufacturing of tyres, rubber and plastic components used in the motor-vehicle industry, 12,000 car-hire business.

We get therefore a total amount very close to 750,000 employees, work of whom depends directly on the manufacturing and use of motor-vehicles.

Therefore about two millions and a half Italian people earn their living from the motorcar industry. This is not enough. They deem that roughly, as it is impossible to make a precise reckoning owing to too many variable items to be taken into consideration, that about 15 millions motor-vehicles circulating in Italy account for an impressive figure of more than 7,500 thousand millions Lira in out-of-pocket expenses. And this figure does not account for the incidental expenses, first of all road works and tourism, estimates of which (1973) amount to 700 and 2,500 thousand millions each respectively.

Summing up, these expenses exceed 11,000 thousand millions. (Very probably, after the shoveling of economical and fiscal measures on the taxpayers at the beginning of Summer, that has seen the motorcar once again at the cyclone center, the reckoning above should be reshuffled a great deal, but the substance of this conversation would not change). In conclusion, this is the motorcar economy which alone accounts, or accounted up to a short time ago, for 12, or 13 per cent at least of our home income in legal currency.

Now, whether one likes, or not, as we live in an epoch which is mainly based on economy, so that every factor of development depends on the system, it should not be right to pass judgements by merely resorting to considerations of emotional nature. Moreover, without need to believe fully economy to be a means for redemption, coherence would require people not to despise what they use and could not do without. This is just the case for the motorcar considered in all its aspects.

The conversation on the circulation of the motor-vehicles, intended as an economical propeller, is strictly linked to the subject of roads, as roads are its presupposition and consequence.

Everybody remembers that owing to the rapid development of motorization, the most serious problem facing the Public Authorities — State, Provinces and Communes — especially in the period from 1955 to 1966, was just the inadequacy of the road network, not so much and not only for what concerns the insufficient length of the system, as for the technical characteristics which were no longer suitable for the conditions of use which had changed. This problem was also represented by traffic throttles due above all to the lack of roads passing through, or by-passing the large urban areas. This resulted in serious consequences for the economy of transports.

After implementing the motor-roads policy in a fairly positive way, also a good work was carried out for the ordinary roads. Nevertheless not even the road civilization has been spared, and is spared at present by the contesting people.

The basic motives that have given rise to the environmental protection campaigns deserve much respect, we all agree on the necessity to improve the standard of living also through the protection of the pastoral scenery of our countryside. The perplexities arise when they would ostracize indiscriminately — apart from the financial difficulties — works intended to promote a logical leap forward towards progress, which in this instance is not only material, but civil too, intended as an improvement to road safety. Moreover, is not the possibility given us to plunge, thanks to the roads, in sceneries, which would be quite unreachable otherwise, an improvement to the living standard?

In short, these times are difficult ones for the motorcar, which is also charged now, as a fuel waster, to be one of the main culprits for the deficit of our balance of payments. Whereas it has been fully proved that only 11-12 per cent of the overall oil consumption is ascribed to the requirements of motor-vehicles. Anyhow apart from austerity, the deterrent represented by the rapid rise in the petrol price was sufficient to contain the consumption of fuel by motor-vehicles.

Slowing down to a certain extent the «private» motorization growth, it could be a justifiable policy as long as it represents a set of planned contingent measures. Further restrictions could develop serious consequences particularly for what concerns the social aspects. The motorcar as used nowadays for work and pastime is an investment and a capital good at the same time, nothing like a motorcar meets the present need of commuting freedom, typical feature of these days and age. Free movement of people and goods, achieved in the fastest and most prompt possible way within an integrated and suitable system. No one has ever admitted this fundamental reality: «the car has become for the individual as for the community a mere facility». By inflicting punishments or humiliating its use, thinking at the same time to procrastinate the so called new patterns of life, it would certainly imply a set-back for the civil society standards. Neither we must, nor we should pull out from the motorcar structured system, though we should think in terms of new strategies in order to obtain different as well as better towns, public transport network and adequate structures to aid people cope with their spare time. In other words we can unmistakably state that the basic element of our present structures cannot be anything else but the motorcar.

LANCIA RACING TEAM REPORTS

Whereas the «Voitures bleues» brought forward the excuse that wrong tyres were chosen for the «Rally Neige et Glace» Lancia set off to fight the «enfant terrible» in the «Ronde de la Giraglia» contest. Andruet, from the very first laps with a steady crescendo, and splendid performance, nibbles away all hopes of both, the «Alpine» and the extremely fast Simca prototype driven by Fiorentino.

— The Stratos was whizzing round the corners — Miss «Biche» quotes: the tiny, experienced lady navigator, also the car showed no trouble at all. With this excellent result, Andruet-Biche are clear in the lead of the French Championship. While the motoring event goes on in Corsica and the sporting world attention entirely drawn by this competition, in London a team of three litters is working on Mehta's Fulvia. The rally driver who, having recently completed the East African Safari, is getting everything set for the greatest venture in the rallies world: the «World cup» 12,000 miles of hell, twice across the treacherous sands of the Sahara desert, starting from London through most Eastern Europe Countries to the finish line in Munich. At the end of the first stage in Kano, Nigeria, the Fulvia rules the contest: the car is first in the lead, though the sand does not spare the engine which is already worn out.

A remedy was soon found: a quick overhaul and pistons changed right in the middle of the desert enabled the car reach Munich and win the seventh place. Pity though, for some odd reasons in relation to the competition rules, the car was not classified. For the Tunis-Bari crossing this car was supposed to board the organization's ship, but unfortunately it did not make it for a delay of few hours. Quite a remarkable result, considering the car had just returned from the exhausting Safari. Over 20,000 kilometres covered at full throttle on roads that could hardly be called dirt-tracks.

Meanwhile two dates of top importance are approaching: «The Tour Seasons» meeting due in Pavia; one of the classics in rally competitions where Lancia looks very much forward to take part. Also the most prestigious of all, Targa Florio.

Two Stratos shall enter the Pavia meeting: one for the «Dragons», the other for his mate Amilcare Ballestrieri, besides Pelgatta with the privately entered Stratos. Unfortunately the young champion of the National Trophy suffered bad luck at Pavia. The competition is full of unexpected events and the times clocked during trials resulted well beyond

expectation; though steps were taken to straighten things up. The Lancia Racing Team experts decided then to fit tyres featuring a different rubber mix. This change of tyres did the trick. Surprisingly both cars roared away, leaving behind all other competitors to win the 1st and 2nd place at Salice.

A few days rest and away to Sicily where, back in 1973 we got very near an outright success. Two cars, side by side at the starting-line; with Munari-Andruet and Larousse-Ballestrieri at the wheel. Gerard Larousse, the new man at Lancia, one of the most successful drivers in the motorcar world. He'll be the man to finish first since engine troubles prematurely stopped Munari. The success achieved in the Targa event, one of the most lustrous trophies a motorcar manufacturer could aim at, consolidates the excellent quality of the Stratos that, having so far followed the Fulvia achievements, most probably it will go far beyond the great successes of this car.

Not without confidence we are looking forward to the «Eastern Alps Rally» almost each time won by Lancia. Unfortunately in this very occasion and more precisely in Udine bad luck struck again both cars driven by Munari and Ballestrieri respectively, already leading from the very beginning. Munari lost seven minutes when the accelerator control cable broke down, consequently he was cut off the race. Ballestrieri, well on the lead had to stop on the last run troubled by a broken suspension arm and finally halted owing to a punctured tyre.

A rally to be soon forgotten. A satisfactory note comes from the customers.

Cambiaghi and Pelgatta at the wheel of two Stratos classify themselves 8th and 11th over-all respectively. Excellent results were also achieved by the three trouble-free Beta coupes with drivers Tony Carello, Ravaioli and Ferraris.

Few more words should be spent on the splendid results achieved by our clever customer drivers.

The Fulvia models continue to scoop great wins in the National Rallies as new men, like Stagnani and Casarotto come to the scene. Pelgatta keeps on ruling the Rally Competitions up North and Boretto is now getting well-acquainted with the group 4 powerful new engine, clocking remarkable times.

Just a hint on Tony Carello, one of the great expectations, doing extremely well over the most impervious roads with his Beta coupe, a new car that should not be expected to be absolutely trouble-free for its production has only recently commenced. Such spirit and perseverance with no doubt will be rewarded: five entries in International Rally Competitions and he always managed to reach the finish line. Finally let us wish a speedy recovery to his brother Fausto who was involved in an accident at the wheel of a Fulvia in the «Rally della Lana» event in Biella.

In diesem Heft:

LANCIA VERRONE

Das neue Lancia-Werk in Verrone, bei Biella, beschäftigt gegenwärtig 700 Personen. Am Jahresende werden es 1000 sein. Der Bau des Werkes wurde Ende 1971 geplant. Die Bauarbeiten begannen im Mai 1972 und im vergangenen Frühjahr wurde mit der Produktion begonnen. Der Bau, das Ausstellen der Maschinen und der Übergang zur Produktion wurden mit einer derartigen Schnelligkeit vorgenommen, dass man von einem wahrhaften Rekord sprechen kann.

Einige Ziffern über das Entstehen und Wachsen des Lancia-Werks in Verrone verdeutlichen erst recht diesen Rekord. Die Vorbereitung des eingezäunten Geländes von 1.500.000 qm und der Bau der sechzehn Gebäude und des Ersatzteillagers (die 120.000 qm beanspruchen), verlangten die Bewegung von 1.200.000 Kubikmeter Erde, die Verwendung von 130.000 Kubikmeter Beton, von 5.500.000 Kilogramm Stahlstrukturen und von 750.000 Kilogramm Stahlrohrleitungen. Hinzu kommt der Bau der Abwasserkanäle von 17.500 m Gesamtlänge.

In Verrone werden gegenwärtig die Getriebe für den Fulvia und den Beta (300 Stück täglich) gebaut. Am Jahresende kommt die Herstellung der Aufhängungen, der Kraftübertragungen und der Bremsen hinzu. Im Grundprojekt des Werkes wurde bereits die Möglichkeit einer organischen Erweiterung im Falle der Produktionsentwicklung mit eingeplant. Das Ersatzteillager, das eine Fläche von 20.770 qm bedeckt, ist ausgelegt, um einen jährlichen Materialumsatz von 8800 Tonnen zu bewältigen. In den von automatischen Förderanlagen bedienten Hochregalen finden ca. 42.000 Posten in 19.000 Lagerstellen Platz.

Die Arbeitsstätten sind komfortabel. Alle Werkräume besitzen Anlagen für die Warmluftventilation, die nicht nur für die Heizung, sondern auch für den erforderlichen Luftwechsel sorgen. Dieser sieht z.B. den dreimaligen Wechsel pro Stunde in den mechanischen Werkstätten und in den Diensträumen und den zehnmaligen Wechsel pro Stunde in der Härte- und Vergütungsabteilung vor. Besondere Aufmerksamkeit ist der Reinigung der Abwässer gewidmet worden. Das neue Werk verfügt über zwei Reinigungsanlagen, und zwar eine für die biologischen Abwässer und eine andere für die technologischen Abwässer. Die biologischen Abwässer werden mit Sauerstoff angereichert und gemäß der Aktivschlamm-Methode behandelt, um den Naturprozess der Mineralisierung der organischen Substanzen zu beschleunigen. Das Wasser wird zuerst dekontaminiert. Ein Teil der Schlämme geht zu der Sauerstoffanreicherungszone und der Rest wird ausgeschieden. Die technologischen Abwässer erfahren zuerst eine Dekantierung, die die Trennung der Öle und der an der Oberfläche schwimmenden und dekantierbaren Substanzen ermöglicht. Die Wasserreste werden mit flockierenden Zusatzstoffen behandelt, damit sich die noch schwebenden Substanzen absetzen. Zur Beseitigung der Kühlelemente der Arbeitsmaschinen ist eine Anlage zur Abscheidung des Öls installiert worden. Die restliche Flüssigkeit geht zur Anlage, in der die technologischen Abwässer behandelt werden.

LANCIA CHIVASSO

Das 1962 in Betrieb genommene Werk Chivasso erstreckt sich über eine Fläche von 1.225.000 Quadratmetern, wovon 198.243 qm bebaut sind, und hat eine tägliche Produktionskapazität von 600 Wagen aller Typen.

Gegenwärtig werden ca. 4.500 Arbeitskräfte beschäftigt. Davon sind 300 Angestellte.

In den sechs Produktionswerkstätten erfolgt das Stanzen und Pressen der Bleche, das Zusammenschweißen der Rohkarossen, das Lackieren der Aufbauten, die Fertigmontage der Wagen, die Endabnahme und das Finish.

Die mechanischen Gruppen kommen aus anderen Werken der Lancia oder der Gruppe.

Presswerk (16.200 qm)

Es verfügt über 14 grosse Pressen, 15 mittlere Pressen und 26 kleine Pressen, die alle Aussenbleche der Wagen und die Hauptteile des Wagengerippes pressen.

Ende 1974 werden weitere 13 grosse Pressen die Anlage vervollständigen. Die von den Scheren zugeschnittenen Bleche werden in besonderen Behältern zu den Pressen befördert.

Der Transport von Presse zu Presse erfolgt mittels mechanischen Greifern oder Transportbändern.

Im Presswerk befindet sich auch eine Abteilung für die Wartung und Überholung der Presswerkzeuge. Sie verfügt über 57 Werkzeugmaschinen.

Die Blechabfälle werden auf einem Förderband von 1500 m Länge zur Paketieranlage transportiert.

Zusammenbau der Rohkarossen (26.000 qm)

Diese Werkstatt besitzt 15 Mehrpunktschweißmaschinen (einschliesslich der Transfer-Schweißmaschinen für Türen und Bodenbleche) 100 ortsfeste Punktschweißmaschinen und 250 bewegliche Punktschweißmaschinen.

Die Rohkarossen entstehen auf mit besonderen Vorrichtungen versehenen Karussellanlagen, die die Gleichmässigkeit und die Genauigkeit gewährleisten. Die wichtigsten und voluminösesten Untergruppen treffen bei den Karüsseln über Hochförderer in einem Rhythmus ein, der dem Produktionsrhythmus entspricht. Das Aufnehmen und Ablagen der Teile erfolgt automatisch. Das Zusammenschweißen des Unterbaus erfolgt auf zwei Linien doppelgleisiger Förderer von je 80 Meter Länge. Die Vervollständigung und die Nachbearbeitung der Aufbauten findet auf zwei Linien doppelgleisiger Förderer von je 300 Meter Länge statt. Die Hochförderer weisen eine Gesamtlänge von ca. 10.000 m auf (einschliesslich der Pufferlager).

Weiterhin werden demnächst 6 «Robot» zur automatischen Schweißung der Untergruppen in Betrieb genommen.

Das automatisierte Lager der Formblechteile besitzt 7000 Zellen und wird von einem Computer gesteuert.

Lackiererei (19.000 qm)

In dieser Abteilung werden folgende Arbeitsgänge durchgeführt: Die Phosphatierung (in einer automatischen Anlage von 80 m Länge), die Elektrolysebeschichtung und die Auftragung der Haftgrundmittel (für alle Wagen gleich) mit einer Leistung von 600 Einheiten in 15 Stunden; die Auftragung der synthetischen Lacke mit einer Leistung von 500 Aufbauten in 15 Stunden und die Auftragung der Metalleffektlacke mit einer Leistung von 100 Aufbauten in 15 Stunden.

Jede einzelne Spritzkabine ist mit der zentralen Misch- und Versenkeanlage verbunden. Dadurch ist die Möglichkeit gegeben, sieben synthetische und drei Metalleffektlacke aufzutragen.

Die Gesamtlänge der Boden- und Hochförderanlagen beträgt 6000 Meter.

Die Zulieferung und die Ablieferung der Aufbauten zur bzw. von der Lackiererei erfolgt mittels zweigleisiger Hochförderanlagen.

Fertigmontage der Karosserien (45.000 qm)

Die lackierten Aufbauten gehen von einem etwa 180 Einheiten fassenden Pufferlager ab und gehen automatisch, -von einem Lochkartenleser gesteuert- zu den drei Montagelinien.

Längs der Linien wird folgendes montiert: Die Innenausstattung, die elektrische Anlage, die mechanischen Gruppen, die Bremsanlage, die Räder usw.

Alle wichtigsten Gruppen gelangen über Hochförderanlagen von ca. 20.000 m Länge zu den Linien. Die Montage der mechanischen Gruppen erfolgt mittels Bodenförderer (toweyor), der die Gruppe unter dem Aufbau ansetzt. Neben den Linien erfolgt die Vorbereitung der Gruppen, wie die elektrischen Kabel, die Vorderradaufhängung samt Motor und Getriebe, die Stoss-Stangen, die Feststereisen usw. Die bereiften Räder kommen über automatisch ausladende Hochförderanlagen aus der Auswuchtanlage, die neben der Montageabteilung im Reifenlager untergebracht ist.

Am Ende der Montagelinie befinden sich folgende Stationen für: Die Setzung des Wagens auf einer Schüttelanlage; die Kontrolle der Vor- und Nachspur, die Kontrolle der Scheinwerfereinstellung und die Probe auf dem Rollenprüfstand.

Neben den Montagelinien befinden sich die Lager für das Material, das von auswärts kommt. In diesen Lagern sind auch zwei automatische Regallager enthalten: Eines mit 13.000 Zellen für die Fertigteile und ein anderes mit 1500 Zellen für die Sitze und Verkleidungen.

Die Endabnahme

Nach der Prüfung auf dem Rollenprüfstand werden die Wagen zu einem Tunnel gefahren und dort von einem 130 Meter langen Bodenförderer zur Endabnahme-Abteilung transportiert. Die Wagen werden auf der Prüftrasse einer eingehenden Prüfung unterzogen. Die 3500 Meter lange Prüftrasse besitzt Streckenabschnitte mit besonderen Belägen

für die Geräuschprüfungen, und eine Rampe mit einer Steigung von 20 Prozent zum Prüfen der Kupplung beim Anfahren, sowie eine Furt für die Prüfung auf Dichtigkeit.

Die Betriebskontrolle betrifft alle beweglichen Wagentteile und sämtliche Bordanlagen.

Das Finish

Zwei Lastenaufzüge befördern die abgenommenen Wagen in die Finish-Abteilung. Hier findet die Vervollständigung der Verzierungen und das Finish auf je zwei 130 Meter langen Linien statt. Weiterhin werden sämtliche Ausbesserungen an der Lackierung vorgenommen. Dies geschieht auf einem doppelgleisigen Förderer und in einer Lackierkabine, sowie in einem Niedertemperatur-Trockenofen. Der Wagen gelangt schliesslich zur Anlage, in der das Tectyl (Unterbodenschutz) und, wenn verlangt, auch das Schutzwachs aufgetragen wird. Nach Beendigung der vorgesehenen Arbeitsgänge werden die Wagen zum Versandplatz gebracht.

Im Werk Chivasso ist ein Computer-System zur Produktionskontrolle im Anlaufen, das die Wagen bis zur Abstellhalle steuert. Durch dieses System ist es möglich, den genauen Standpunkt der Wagen und das längs der Linien erforderliche Material zu erfahren. Auf Grund dieser Informationen kann man den Materialfluss entsprechend steuern. Die vorgesehene Verbindung des Computers mit den automatischen Lagern wird eine leichtere Kontrolle der Vorräte ermöglichen.

DAS AUTOMOBIL VON MORGEN

Wie wird das Automobil der Zukunft sein? Welches wird seine Rolle, seine Zukunft in der Gesellschaft von morgen sein? Vor allen Dingen die zweite ist im Grunde genommen eine gerechtfertigte Frage, die heute vielerorts in allen Gesellschaftsschichten gestellt wird. Noch vor wenigen Jahren hätte sie in ihrer negativen Form nicht gestellt werden können; noch weniger hätte man über die Zukunft des Automobils hinsichtlich der numerischen Expansion oder der technischen Evolution oder des technologischen Fortschritts oder der Funktion seiner ästhetischen Werte einen Dialog führen können. Hätten wir uns aber bis gestern vorstellen können, dass es möglich wäre, über die wirtschaftliche, soziale, universelle Rolle dieses für die Erfordernisse des Menschen vom Menschen geschaffenen Gegenstandes zu zweifeln, der in den achtzig Jahren seines Bestehens den Weg des menschlichen Konsums so stark beschleunigt hat?

Die Einwände gegen das Automobil begannen in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre. Es wurde fast eine intellektuelle Mode, es wegen einer wachsenden Anzahl von Missständen unter Prozess zu setzen, und zwar wegen der Überfüllung der Strassen und Plätze der Städte, der Luftverunreinigung, der Verkehrsunfälle, der Alienation der Massen, die vom Mythos des Automobils als soziale Förderung betört sind. Dann fand man heraus, dass die Art, in der man es baute, falsch war. Man entdeckte den «sozialen Aufwand» des Automobils, der im Verhältnis zum Gesamtnutzen, den die Allgemeinheit daraus ziehen würde, zu hoch sei.

Wir wollen damit nicht sagen, dass diese Theorien im Prinzip auf dialektischer Ebene in ihrer Gesamtheit zu verwerfen sind. Wir möchten nur bemerken, dass jedes Problem sich allein lösen würde, wenn der materielle Fortschritt immer von der Vernunft der Protagonisten und Teilnehmer dieses Fortschritts begleitet sein würde. Wir sind uns aber bewusst, eine Utopie zu verfolgen.

Und schliesslich der endgültige Schlag mit der grossen Furcht des vergangenen Winters: die Erdölkrise (die heute begreifen wir es langsam) künstlich und wahrscheinlich willkürlich heraufbeschworen wurde, die aber ihren Zweck ausschliesslich zu Gunsten weniger, jedoch zum Schaden aller erreicht hat).

«Die Ära des Automobils ist zu Ende» — sagte man, «Die post-Erdöl-Zivilisation hat begonnen». Bei uns wurde der erste und der zweite Sonntag der Austerität im grauen Dezember des vergangenen Jahres mit einer eigenartigen Genugtuung hingenommen (und viele waren im guten Glauben, dass die Italiener wirklich reifer und für zivile Opfer im Interesse der Allgemeinheit verfügbar sind); aber es bedurfte wenig, und zu den gerechtfertigten Besorgnissen und Protesten vieler, von der Stilllegung des Feiertagsverkehrs geschädigter Kategorien, kam die allgemeine Unzufriedenheit und Unduldsamkeit hinzu. Und unterdessen sah die Automobilindustrie die Drohung des Zusammenbruchs sich am Horizont abzeichnen. Wie dem auch sei, die Folgen sind geblieben. Es gibt wieder Benzin (es war immer da), es ist aber sehr teuer. Es genügt eine Preiserhöhung, um es wie vorher und es sogar stärker als vorher fließen zu lassen. Dem Automobil werden trotzdem noch alle Übel zugeschrieben. Wer sich von den

Umständen beeindruckt lässt, hat nie aufgehört zu glauben, dass es am meisten für die kranke Wirtschaft verantwortlich ist, dass es ein Luxusverbrauchs-gut darstellt, ist das Automobil ein Luxusgegenstand, ein überflüssiges Produkt der Verbrauchergesellschaft? Versuchen wir es, ohne ihm auszukommen, anstatt mit den moralisierenden Urteilen die Zeit zu vertrödeln. Probieren wir das Phänomen der Motorisierung in seiner Gesamtbedeutung als vollständig artikuliertes System anhand von Zahlen, deren logische Nüchternheit keine Widersprüche zulässt, zu betrachten.

Lassen wir einmal die erste Hälfte des Jahrhunderts ausser Acht. Als nur in den Vereinigten Staaten das Automobil bereits eine populäre Dimension erreicht hatte, können wir feststellen, dass 1948 die Automobil-Weltproduktion sechs Millionen und vierhunderttausend Einheiten betrug, auf die kaum 128.000 auf Italien entfielen. 1955 hatte sich die Gesamtproduktion mehr als verdoppelt; in unserem Land wurden 270.000 erreicht. Fünf Jahre später waren es 15 Millionen 800.000 Fahrzeuge in der gesamten Welt und 650.000 in Italien. 1970: 28 Millionen 280.000 und bei uns 1.855.000. Im vergangenen Jahre: 38 Millionen 800.000 und bei uns 1.960.000. In derselben Zeitspanne ist der Welt-Strassenverkehr von etwas mehr als 50 Millionen Personenvagen, Lastwagen und Omnibussen auf 280 Millionen angestiegen; und in Italien von 415.000 auf 14,8 Millionen. In unserem Land ist das Verhältnis zwischen Einwohnern und Automobilen von 112 auf weniger als 4 zurückgegangen. Überflüssiger Verbrauch? Warum haben dann auch die Staaten der gelenkten Wirtschaft, sei es die Sowjetunion als auch Polen, Jugoslawien und Rumänien seit langer Zeit sämtliche Vorurteile gegen das Automobil abgebaut, und seine Rolle als Antriebsmittel der nationalen Wirtschaft anerkannt, und versuchen durch den Bau grosser produktiver Komplexe und der unentbehrlichen Strassen-Infrastrukturen den Unterschied zum Westen zu reduzieren?

Bleiben wir in Italien, wo das Automobil ein dieser Nachkriegszeit die Rakete war, an die wir uns geklammert haben, um aus der Unterentwicklung herauszukommen: Eine viel stärkere Rakete als man allgemein annimmt, so schrieb man in grossen Lettern. Hier der Beweis: 1959 liefen auf unseren Strassen etwas mehr als 1,5 Millionen Autos (nicht inbegriffen sind Lastwagen und Omnibusse), und das nationale Bruttoeinkommen betrug kaum 24.000 Milliarden. Am Ende des vergangenen Jahres waren die Autos auf mehr als 13,5 Millionen angestiegen, während das Einkommen (bei konstanter Lira-Währung) sich nur verdoppelt hatte. Mit anderen Worten, während in vierzehn Jahren das Bruttoeinkommen sich mit 2 multipliziert hatte, hat sich der Autoverkehr vervielfacht.

Um aber zu begreifen, welche Bedeutung das Automobil in unserer Wirtschaft hat, sind noch einmal die Ziffern hinzuziehen.

Abgesehen von der gegenwärtigen Wirtschafts-Krise, die Konten und Bilanzen hat nicht aufgehen und Pläne nicht verwirklichen lassen, schätzt man, dass Ende 1973 in Italien in der Automobil- und Zubehörindustrie 250.000 Personen beschäftigt waren. Hinzu kommen mindestens 200.000 der Reparatur- und Kundendienstbetriebe, 50.000 des Automobilhandels, ca. 100.000 der Raffinerien und des Kraftstoff- und Schmiermittel-Verteiler und -Verkaufsnetzes, mehr als 100.000 Beschäftigte der die Automobilindustrie versorgenden Reifen-, Gummi- und Plastikindustrien, 12.000 Leihwagenbetriebe.

Wir gelangen somit zu einer Gesamtziffer von fast 750.000 Personen, deren Arbeit direkt von der Produktion und der Verwendung des Automobils abhängt. Durchschnittlich leben also 2,5 Millionen Italiener vom Automobil.

Und das ist nicht alles. Man schätzt (eine genaue Festlegung ist nicht möglich, da zu viele veränderliche Faktoren eine Rolle spielen), dass der Kostenaufwand für die ca. 15 Millionen in Italien zugelassenen Kraftfahrzeuge eine eindrucksvolle Ziffer erreicht: mehr als 7.500 Milliarden Lire.

Diese Ziffer enthält nicht die indirekt damit verbundenen Spesen, zu denen in erster Linie die Spesen für den Strassenbau und den Fremdenverkehr zählen, die 1973 auf 700 bzw. 2.500 Milliarden geschätzt wurden. Ziehen wir die Summe: Wir kommen dabei auf 11.000 Milliarden (nach dem Hagel der wirtschaftlichen und steuerlichen Massnahmen, der am Anfang des Sommers auf die Steuerzahler niedergegangen ist, und durch den das Automobil nochmals in den Kern des Zyklons geraten ist, werden mit grösster Wahrscheinlichkeit die obengenannten Berechnungen eine grosse Umwälzung erfahren; im Grunde genommen wird sich aber nichts ändern). Das ist also die Automobilwirtschaft, die allein -bzw. bis vor kurzem- 12-13 Prozent unseres Nationaleinkommens ausmachte.

Da wir nun einmal in einer Zeit leben, in der sich alles um die Wirtschaft dreht, und jeder Entwicklungs-faktor vom System abhängt, dürfte es, ob es gefällt oder nicht, nicht erlaubt sein, Urteile zu fällen, bei denen man sich einfach auf Überlegungen emotio-

nen Charakters beruft. Es ist nicht nötig, dass man vorbehaltlos an die Wirtschaft als einzig erlösendes Mittel glaubt, denn schon der gesunde Menschen-verstand verlangt es, dass man nicht das verachtet, dessen wir uns bedienen und auf das wir nicht verzichten können. Das ist gerade der Fall des Automobils, betrachtet unter allen seinen Gesichts-punkten. Das Gespräch über die Kraftfahrzeuge als wirtschaftliches Antriebsmittel knüpft sich eng an das über die Strassen, die die Voraussetzung und die Folge darstellen.

Alle erinnern wir uns daran, dass das grösste Problem, das die verantwortlichen Verwalter des Staates, der Provinzen und der Gemeinden gegenüber der stürmischen Entwicklung der Motorisierung, besonders zwischen 1955 und 1966, zu lösen hatten, das unzureichend ausgebaute Strassennetz darstellte. Dies bezog sich nicht nur auf seine Gesamtlänge, sondern vor allen Dingen auf die, auf Grund der neuen Entwicklung unzureichenden technischen Merkmale und folglich auch auf die Verkehrsgänge, die hauptsächlich auf das Fehlen grosser Durchgangs- und Umgehungsstrassen durch bzw. um die grossen Ortschaften zurückzuführen waren. Dies hatte enorme Auswirkungen auf die Transport-wirtschaft.

Zusammen mit der allgemeinen positiven Voranbin-gung der Autobahnpolitik wurde auch für den guten Ausbau des übrigen Strassennetzes gesorgt. Und trotzdem wurde und bleibt die Strasse von den Protesten nicht verschont. Die Hauptgründe, die den Anstoss zur Kampagne gegen die Umweltverschmutzung gegeben haben, sind ohne weiteres anzuerkennen: Wir alle sind von der Notwendigkeit der Verbesserung der Lebensbedingung auch durch die Behütung der Landschaften überzeugt. Die Perplexität tritt da auf, wo man die Massnahmen rücksichtslos verbannen möchte, -finanzielle Schwierigkeiten ausgenommen-, die einen grossen Fortschritt herbeiführen sollen, der in diesem Falle nicht nur materieller sondern auch menschlicher Art ist, wie zum Beispiel die Erhöhung der Sicherheit auf der Strasse.

Ist es ausserdem nicht eine Verbesserung der Lebensbedingungen, wenn man sich dank der Strassen in Landschaften bewegen kann, die sonst unerreichbar geblieben wären?

Es handelt sich also um schwere Zeiten für das Automobil, das man jetzt -als Kraftstoffverschwen-der- als einen der Hauptverantwortlichen für das Defizit unserer Zahlungsbilanz anrängert, während weitgehend unter Beweis gestellt worden ist, dass die Kraftfahrzeuge nur 11-12 Prozent des gesamten Erdölverbrauchs in Anspruch nehmen. Ausser den Austeritätsmassnahmen hat die starke Preiserhöhung des Benzin als Abschreckmittel genügt, um den Verbrauch seitens der Kraftfahrzeuge zu massigen.

Das Bremsen der «privaten» Motorisierung kann auch eine Art gerechtfertigter Politik darstellen, nur muss dies im Rahmen des Möglichen geschehen. Die Überschreitung könnte sich als schwerer Fehler auch für die Folgen sozialer Art erweisen. Als Mittel zur Arbeit und zur Freizeitgestaltung, also gleichzeitig als Investitions- und Verbrauchsgut, entspricht das Automobil wie kein anderes Mittel den Erfordernissen der Beweglichkeit die unsere Zeit charakterisiert: Beweglichkeit der Menschen und der Dinge, schnell und pünktlich, in einem integrierten und vorteilhaften System.

Niemand hat noch nie diese Wahrheit zugegeben: Das Automobil ist nichts anderes als ein Mittel geworden, das in den Diensten des Einzelnen und der Gemeinschaft steht.

Den Gebrauch zu bestrafen oder zu demütigen, weil man glaubt, in ihm etwas gefunden zu haben, das den sogenannten neuen Entwicklungsmodellen Einhalt gebietet, könnte zu einem allgemeinen Rückgang der Zivilisation führen.

Die Zivilisation des Automobils können und dürfen wir nicht verlassen, auch wenn man die Zweck-mässigkeit einer Strategie anerkennt, die uns andere Städte, ein anderes öffentliches Verkehrsnetz und eine andere Art der Freizeitgestaltung gibt. Aber eins ist klar, der Mittelpunkt von all dem kann weiterhin nur das Automobil sein.

CHRONIK DER LANCIA-RENNMANNSCHAFT

Während bei der Rallye Neige et Glace die «voitures bleus» die schlechte Wahl der Reifen als Entschuldigung vorbringen konnten, war hingegen bei der Ronde della Giraglia alles vorbereitet worden, um den Marsch der «enfant terrible» entgegenzutreten. Aber Andruet nimmt dem Alpine und dem äusserst schnellen Simca-Prototyp von Fiorentino jede Hoffnung durch die bereits in den ersten Runden erreichten fabelhaften Zeiten.

— Er flog von einer Kurve zur anderen — berichtet die kleine und erfahrene «Biche», und der Stratos hat nicht den geringsten Anlass zu Klagen gegeben. Andruet-Biche übernehmen durch diesen Sieg die Führung der französischen Meisterschaft.

Während man in Korsika um den Sieg ringt, -und alles nur diesem Wettbewerb seine Aufmerksamkeit widmet-, befinden sich drei Mechaniker in London, um an Mehte seinem Fulvia zu arbeiten, der sich nach Beendigung der East African Safari für das grösste Rallye-Abenteuer der Welt vorbereitet: der «World Cup».

Zwölftausend Meilen Hölle mit zwei Durchquerungen der Sahara mit ihrem tödlichen Sand. Start in London und Ziel in München. Durchquerung eines grossen Teils von Osteuropa. Am Ende der ersten Etappe, bei Kano in Nigeria, hat der Fulvia bereits Grosses geleistet: Er ist Erster! Der Sand ist aber unerträglich und der Motor sehr mitgenommen. Man versucht sich zu behelfen und der Austausch der Kolben mitten in der Wüste erlaubt dem Wagen als siebenter in München einzutreffen. Er wird aber auf Grund einer Extravaganz des Reglements nicht klassifiziert. Für die Überquerung von Tunis nach Bari hätte der Wagen auf einem Schiff der Organisation verladen werden müssen. Dies war aber auf Grund einer Verspätung von wenigen Stunden nicht möglich. Ein Resultat, das trotzdem zu Gunsten des Prestige eines Wagens geht, der bereits einen Wettbewerb wie den der Safari zu Ende gebracht hat. Mehr als 20.000 Kilometer mit Vollgas auf Strassen, die keine sind. Inzwischen rücken zwei Termine näher: Die «4 Region» um Pavia, eine der klassischen Rallye, an denen die Lancia sehr hängt, und das Rennen der Rennen; die Targa Florio.

In Pavia werden zwei Stratos eingesetzt: einer für den «Oracena» und der andere für seine getreue Stütze Amilcare Balestrieri. Auch Pelgatta ist mit einem privaten Stratos dabei, aber der kleine Meister der nationalen Trophäe der Rallyes wird in Pavia kein grosses Glück haben. Das Rennen ist voller Überraschungen, und die Zeiten der ersten Proben entsprechen nicht den Voraussichten.

Aber alles wird schnell gelöst: Nach einer Absprache unter den verantwortlichen Technikern der «Lancia Corse» wird beschlossen, einen Reifentyp mit einer neuen Zusammensetzung auszuprobieren. Und wie durch ein Wunder lassen die beiden Wagen alle ihre Gegner im Kiewasser und durchfahren als erster und zweiter das Ziel in Salice.

Wenige Tage Pause, und ab geht es nach Sizilien, wo 1973 der Erfolg so greifbar nahe war. Zwei unserer Wagen stehen am Start: Munari-Andruet und Gerard Larrousse-Balestrieri. Ein neuer Mann also im Hause Lancia und eine glückliche Zusammenkunft mit einem der besten Piloten der Welt. Und gerade Gerard durchfährt als erster das Ziel, nachdem Munari wegen eines Motorschadens anhalten musste.

Sieger der Targa: Die von einer Marke begehrteste Trophäe und eine weitere Bestätigung der Attribute des Stratos, der die Erfolge des Fulvia wiederholt und vielleicht übertrifft.

Man sieht der Ostalpen-Rallye mit einer gewissen Zuversicht entgegen. Sie wurde fast immer von der Lancia gewonnen. Aber ausgerechnet hier in Udine wendet sich das Glück von den Wagen von Munari und Balestrieri ab, die von Anfang an die Führung übernommen hatten.

Munari verliert 7 Minuten wegen der Reparatur des Fahrgaszuges und muss deshalb den Kampf um den ersten Platz aufgeben. Balestrieri, der mit Abstand an der Spitze liegt, muss während der vorletzten Prüfung anhalten, und zwar zuerst wegen des Bruches eines Querlenkers und nach der üblichen Wunderleistung der Mechaniker, wegen einer Reifenpanne.

Eine schnell zu vergessende Rallye. Eine gewisse Genugtuung kommt hingegen von seiten der Kunden. Cambiagli und Pelgatta belegen mit zwei Stratos den 8. und den 11. Platz in der Gesamtwertung. Auch die drei Beta Coupé von Tony Carello, Ravaoli und Ferraris haben keine Störungen zu beklagen und benehmen sich vorzüglich. Wir dürfen es nicht unterlassen, etwas über die Kunden zu sagen, die ausgezeichnete Resultate erzielen.

Die Fulvia erntet laufend Erfolge in den nationalen Rallyes und neue Namen treten an die Rampe, wie Stagnani und Casaretto. Pelgatta behauptet sich fortwährend in den im Norden durchgeführten Rallyes und Boretto hat sich in der Gruppe 4 schon an die Leistung des neuen Motors gewöhnt und erreicht beachtenswerte Zeiten.

Um nun auch etwas über Tony Carello, ein aussichts-reicher Fahrer, der sich die Last aufgebürdet hat, das Beta Coupé, ein neuer Wagen, der nicht ganz ohne Kinderkrankheiten sein kann, auf die unweg-samsten Strecken zu bringen. Eine Hartnäckigkeit und eine Verlassenheit, die gewiss zum Erfolg führen werden: Fünf Teilnahmen an internationalen Rallyes, in denen er immer das Ziel erreichte. Und da wir schon Tony Carello genannt haben, möchten wir auch seinem sympathischen Bruder Fausto, der am Steuer seines Fulvia während der in Biella ausgetragenen «Rallye della Lana» verunglückte, einen Gruss und die Glückwünsche einer baldigen Genesung übermitteln.

L'AUTOMOBILE È CONQUISTA DI LIBERTÀ

Nel generale malessere dell'economia mondiale — che in Italia è crisi senza mezzi termini — il settore più colpito è quello dell'automobile in tutte le sue componenti. Di per sé, il fenomeno sarebbe abbastanza naturale, dal momento che l'espansione dell'automobile, se da un lato ha propiziato la prosperità economica (specialmente nei Paesi più industrializzati), dall'altro è condizionata dallo sviluppo di questa. Il rapporto causa-effetto, in questo caso, può essere facilmente rovesciato. Purtroppo, il periodo di recessione è coinciso con il culmine di un'irragionevole, persino astiosa, contestazione dialettica di quella che storicamente si può definire «civiltà dell'automobile». La quale, essendo esperienza umana, può benissimo presentare aspetti anche negativi, ma di gran lunga soverchiati da una somma di benefici difficilmente quantificabili. L'automobile in sé stessa, in quanto bene strumentale, è fonte di progresso civile, è potente acceleratore dell'economia, anche attraverso le sue innumerevoli attività indotte, secondarie e terziarie; è una conquista di libertà. Eppure, per una di quelle tante contraddizioni tipiche dell'epoca in cui viviamo, a un certo punto è diventata la grande accusata dei nostri mali. Così, da una posizione vagamente intellettualistica, è sembrato naturale trarne conseguenze indiscriminate, cioè «punire» l'automobile comprimendone il progresso con la gratuita teoria del consumismo e la spinta della crisi energetica. Anche per questo, oggi, l'automobile è in difficoltà. Con conseguenze che certi predicatori non potevano immaginare. È un errore che si paga, ma proprio in quanto tale è destinato a essere sepolto: il progresso umano non torna indietro, la conquista di civiltà che l'automobile rappresenta è una realtà troppo viva per potere rinnegare sé stessa.

CENTRO

LANCIA VERRONE

Il nuovo stabilimento Lancia di Verone, presso Biella, occupa attualmente 700 persone. La costruzione dello stabilimento venne decisa alla fine del 1971, i lavori cominciarono nel maggio del 1972 e nella primavera scorsa la fabbrica ha cominciato a funzionare.

Si può veramente parlare di un primato in fatto di rapidità di costruzione d'impianti, di sistemazione dei

macchinari e di prontezza di passaggio alla produzione.

È un primato che acquista senso dalla citazione di alcune cifre che riguardano la nascita e la crescita della Lancia di Verrone. La sistemazione dell'area recintata di 1.500.000 metri quadrati (l'area acquistata è di due milioni di metri quadrati e la differenza, 500.000 mq, è riservata a strade esterne, piazzali per il deposito delle vetture) e la costruzione

dei sedici fabbricati e del magazzino ricambi che fanno parte dell'impianto (per un totale «coperto» di 120.000 mq) hanno richiesto il movimento di 1.200.000 metri cubi di terra, l'impiego di 130.000 metri cubi di calcestruzzo, di 5.500.000 chilogrammi di strutture in ferro, di 750.000 chilogrammi di tubazioni in ferro e la costruzione di canali per lo scarico delle acque reflue che hanno uno sviluppo di 17.500 metri.



LANCIA VERRONE



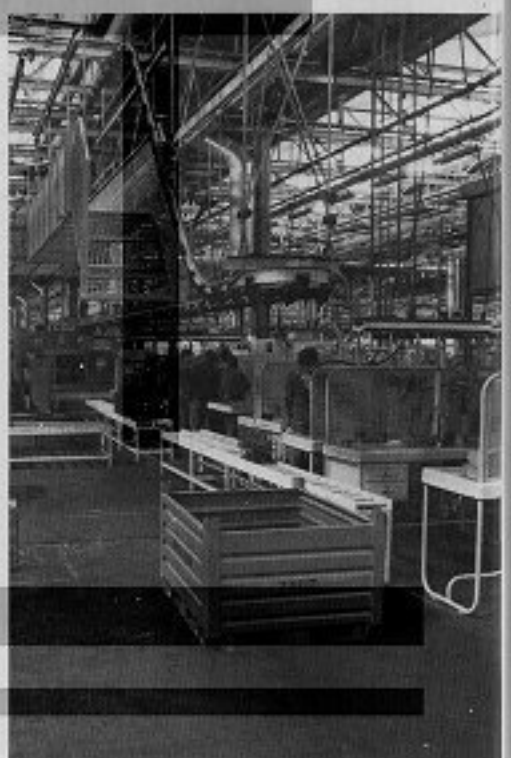
A Verrone, per ora, vengono prodotti i cambi per la Fulvia e la Beta (300 al giorno in totale), ma a fine d'anno si fabbricheranno anche sospensioni, trasmissioni e freni. Lo stabilimento, nel suo progetto iniziale, prevede la possibilità di futuri organici ampliamenti nel caso che lo sviluppo dell'attività lo dovesse richiedere. Il magazzino ricambi, che copre una superficie di 20.770 metri, è stato calcolato per soddisfare un movimento di materiali di 8800 tonnellate annue. Negli alti scaffali, serviti da traslatori automatici, troveranno posto circa 42.000 «voci», in 19.000 vani di contenimento.

Qual è la ragione che ha spinto la Lancia a Verrone per questo suo nuovo stabilimento, uno dei più moderni in Europa? Sono più ragioni, non ultima la sollecitazione, derivata dalla recessione che a suo tempo ha colpito la locale industria tessile, con la conseguente minaccia di una forte disoccupazione. Per addestrare il nuovo personale, che proviene dalla zona, a Cerreto Castello, a dieci chilometri da Biella, funziona una scuola professionale, organizzata dalla Lancia con il contributo del Ministero del Lavoro e della Comunità Europea. Questa Scuola ha il compito di qualificare il personale destinato non solo allo Stabilimento Lancia di Verrone ma anche all'industria meccanica locale. A Cerreto Castello il primo corso cominciò nel marzo 1973, licenziando a fine d'anno 150 operai qualificati di ottimo livello professionale. Adesso i corsi hanno durata semestrale e si può dire che tutte le maestranze di Verrone passano dalla scuola di Cerreto Castello. Sono cento lavoratori e lavoratrici al mese: un personale all'altezza di una fabbrica modernissima, preparato all'impiego di quei mezzi, e a quella mentalità, che sono origine e garanzia della qualità Lancia. Qualità che è anche la naturale conseguenza della funzionalità del nuovo stabilimento realizzato, per quanto riguarda la parte generale del progetto, dalla Fiat Engineering, che in questo campo vanta una ineguagliabile esperienza, e dalla Lancia per quanto riguarda gli impianti specifici di produzione.

L'ambiente di lavoro è confortevole. Tutti i locali dello stabilimento sono dotati di impianti di termoventilazione che, oltre ad assicurare il riscaldamento, consentono adeguati ricambi



*Reparto dentatura
ingranaggi.
Controllo geometrico
dell'ingranaggio
finito.*





A fianco:

*Reparto montaggi del cambio di velocità
delle vetture Beta.*

Sotto:

Una giostra per il montaggio del cambio.



A fianco:

*Officina trattamenti termici.
Reparto formazioni delle cariche dei forni.*

Sopra:

*Uno dei forni per la cementazione continua,
installato nel reparto.*

LANCIAVERRONE



d'aria dell'ambiente in relazione alle necessità specifiche, che vanno dai 3 ricambi/ora dell'officina meccanica e dei servizi, ai 10 ricambi/ora del reparto trattamenti termici. Particolari cure sono state inoltre dedicate alla depurazione delle acque di scarico. Onde evitare che acque reflue dallo stabilimento possano inquinare il ricettore finale, il comprensorio è dotato di due impianti di depurazione, uno per le acque di scarico biologiche e uno per le acque di scarico «tecnologiche». Le acque biologiche vengono ossigenate e trattate col metodo dei fanghi attivi, in modo da accelerare il processo naturale di mineralizzazione delle sostanze organiche. Prima dello scarico l'acqua viene decantata: parte dei fanghi viene rinviata nella zona di ossigenazione e parte viene eliminata.

Le acque «tecnologiche» subiscono una prima decantazione, che permette di eliminare gli oli e le sostanze in sospensione decantabili. L'acqua residua viene additivata con sostanze flocculanti in modo da assorbire le sostanze ancora in sospensione e farle precipitare.

Per lo smaltimento delle emulsioni refrigeranti, necessarie alle macchine operatrici, è stato installato un apposito impianto per la rottura delle emulsioni con il recupero dell'olio e l'invio del liquame residuo al trattamento acque «tecnologiche».

Anche l'ubicazione dello stabilimento, in aperta campagna in mezzo al verde dei prati e dei boschi, contribuisce a migliorare le condizioni ambientali di lavoro. All'interno e all'esterno i colori delle costruzioni sono stati particolarmente studiati in vista dello stesso scopo. I locali della mensa coprono una superficie di 2000 mq.

È stato detto che il nuovo impianto di Verrone rappresenta un ringiovanimento per la Lancia. È una affermazione che ha una sua validità oggettiva: per ogni azienda un nuovo stabilimento è sempre un passo avanti nel progresso, un segno di ammodernamento. Tuttavia per la Lancia l'impianto di Verrone non è soltanto un ringiovanimento, è anche la conferma di un'immagine, una nuova garanzia di quel livello di qualità che, da sempre, è la caratteristica distintiva di tutte le automobili Lancia.

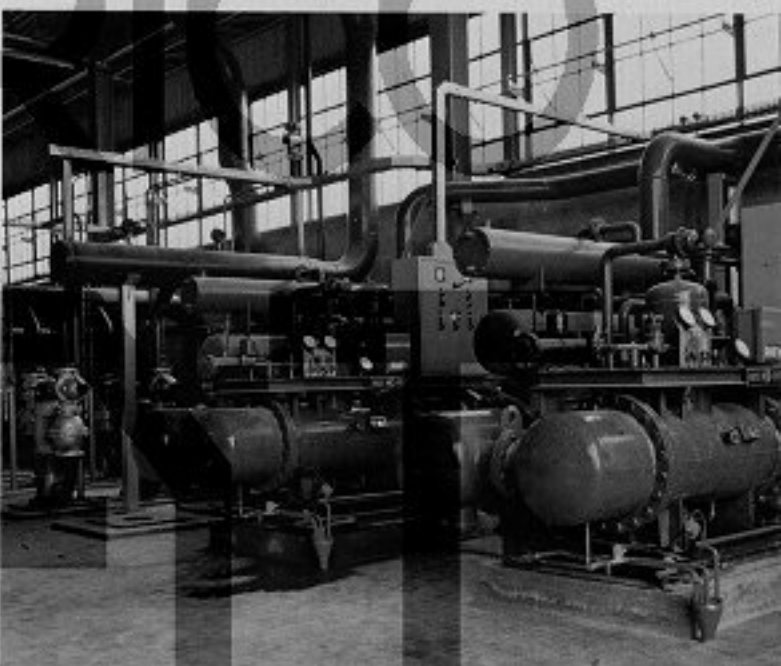
A fianco:

Centrale termica.

Due gruppi di caldaie da 31 milioni di KCal/h per il riscaldamento e una caldaia da 13 milioni di KCal/h per uso tecnologico.

Sotto:

Distribuzione delle acque per le reti tecnologica e di riscaldamento.

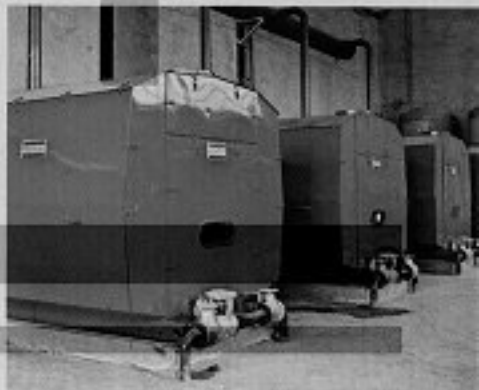
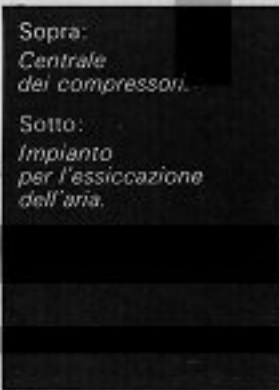


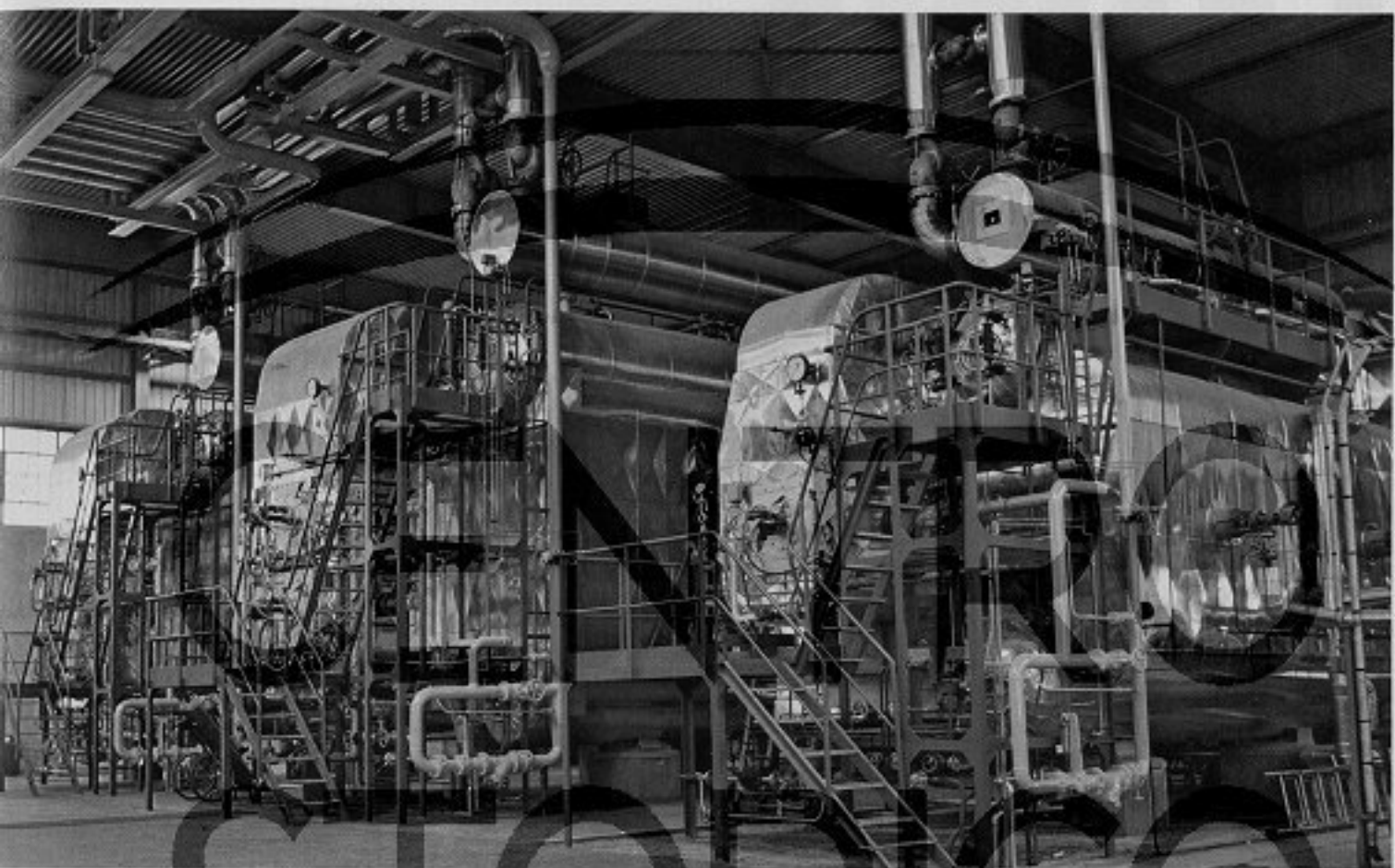
Sopra:

Centrale
dei compressori.

Sotto:

Impianto
per l'essiccazione
dell'aria.





*La centrale elettrica.
Quadro di comando.
Interno della cabina
di distribuzione della
media e bassa
tensione.*



LANCIA CHIVASSO

OFFICINA STAMPAGGIO LAMIERA (16.200 metri quadrati)

Lo stabilimento di Chivasso, entrato in funzione nel 1962, occupa un'area di 1.225.000 metri quadrati con una superficie coperta di 198.243 metri quadrati e ha una potenzialità produttiva di 600 vetture/giorno di tutti i tipi. Attualmente gli addetti sono circa 4.500 dei quali 300 impiegati.

La produzione si sviluppa in sei officine: stampaggio lamiera; formazione scocche; verniciatura scocche; montaggio vetture; collaudo vetture; finizione vetture. I gruppi meccanici arrivano da altri stabilimenti Lancia o del Gruppo.

Comprende 14 grandi presse, 15 presse medie e 26 presse piccole che stampano tutta la pannellaria esterna delle vetture ed i principali particolari delle ossature.

Alla fine del 1974, altre 13 grandi presse potenzieranno il reparto.

Le lamiere tagliate dalle cesoie passano alle presse su speciali caricatori. Il movimento tra le presse avviene con bracci meccanici o trasportatori a nastro.

L'officina stampaggio lamiera ha un reparto per la manutenzione e la revisione degli stampi dotato di 57 macchine utensili.

Gli sfridi della lamiera vengono avviati all'impianto di impacchettatura con un convogliatore della lunghezza di 1500 metri.

OFFICINA FORMAZIONE SCOCHE (26.000 metri quadrati)

Comprende 15 saldatrici multiple (comprese le saldatrici a trasferta per porte e pavimenti), 100 saldatrici fisse e 250 saldatrici pensili.

Le scocche vengono formate su caroselli di mascheroni che ne assicurano l'uniformità e la precisione. I sottogruppi di lamiera più impegnativi e voluminosi arrivano ai caroselli su convogliatori aerei, cadenzati al ritmo di produzione e con un sistema di carico e di scarico automatizzato. Il sottoscocca viene saldato su due linee di convogliatori birotaia di 80 metri ciascuno ed il completamento e la revisione della scocca avvengono su due linee birotaia della lunghezza di 300 metri ognuna. Lo sviluppo dei convogliatori aerei è di 10.000 metri circa (compresi i depositi aerei).

Stanno inoltre entrando in funzione 6 «robot» per la saldatura automatica dei sottogruppi.

Il magazzino delle lamiere imbutite, con 7000 celle, è automatico, e comandato da un computer.

OFFICINA VERNICIATURA SCOCHE (19.000 metri quadrati)

Comprende l'anello di fosfatazione automatica, con un impianto lungo 90 metri; l'elettroforesi e fondo comune a tutti i tipi di vettura della capacità di 600 carrelli in 15 ore; l'anello di verniciatura degli smalti sintetici, con capacità di 500 carrelli in 15 ore; l'anello degli smalti metallizzati con capacità di 100 carrelli in 15 ore (ogni carrello porta una scocca).

Ogni cabina di verniciatura è alimentata dall'impianto centrale di mescola e di distribuzione delle vernici, con la possibilità di esecuzione di sette colori sintetici e tre metallizzati.



CENTRO

STORICO

ITALIA



CENTRO STORICO

FIFI

Il complesso dei convogliatori aerei ed a terra è di 6000 metri.

Nell'officina verniciatura le scocche arrivano e partono su convogliatori aerei birotai.

Le scocche verniciate partono da un deposito aereo della capienza di 180 unità circa e vengono avviate automaticamente ad una delle tre linee di montaggio tramite un terminale a schede perforate.

Lungo le linee vengono montate le sellerie, l'impianto elettrico, i gruppi meccanici, l'impianto freni, le ruote, ecc. Tutti i gruppi principali arrivano con convogliatori aerei, il cui sviluppo è di circa 20.000 metri.

Il montaggio dei gruppi meccanici avviene con convogliatore a terra (toweyor) che applica il gruppo sotto la scocca.

A fianco delle linee sono sistemate le preparazioni dei gruppi come i cavi elettrici, la sospensione anteriore completa di motore e cambio, i paraurti, i cristalli, ecc.

Le ruote gommate arrivano dall'impianto di equilibratura, posto a lato dell'officina montaggio, nel magazzino gomme, con convogliatori aerei a scarico automatico.

La parte finale della linea di montaggio comprende le stazioni di assestamento vetture su impianto di traballamento, controllo convergenza ruote, orientamento fari e prova a rulli.

A fianco delle linee di montaggio sono i magazzini per i materiali che arrivano dall'esterno e che comprendono anche due magazzini a scaffalatori automatici: uno per i finiti con capienza di 13.000 celle ed uno per la selleria con 1500 celle.

Dopo la prova a rulli le vetture passano al collaudo funzionale tramite un tunnel di 130 metri dotato di trasportatore a terra. Le vetture vengono provate su pista al 100 per cento. La pista è lunga 3500 metri ed è dotata di zone con pavimentazioni speciali per la prova rumori, e di una rampa con pendenza del 20% per la prova di spunto della frizione e di un guado per la prova di tenuta all'acqua.

Il controllo funzionale interessa tutti gli organi in movimento della vettura e tutti gli impianti di bordo.

La vettura collaudata viene inviata alla finizione mediante due montacarichi. In questa officina si completa la vettura con la parte ornamenti e si esegue la toelettatura su due linee a tapparelle di 130 metri. Si eseguono inoltre tutte le operazioni di ritocchi vernice in un anello con cabina di verniciatura e forno a bassa temperatura, dove le vetture sono mosse da convogliatore birotai. Infine la vettura passa all'impianto applicazione del tectyl (olio protettivo) e, se richiesta, della ceratura e quindi avviata al piazzale spedizione.

Presso lo stabilimento di Chivasso è in avviamento un sistema di controllo della produzione impostato su calcolatore elettronico, che segue l'avanzamento delle vetture fino al versamento alla rimessa. Con questo sistema è possibile conoscere l'esatta posizione delle vetture e le esigenze di materiali lungo la linea, e quindi regolarne, secondo le necessità, il flusso. Il calcolatore sarà inoltre collegato ai magazzini automatici per un più agevole controllo delle scorte.

OFFICINA MONTAGGIO VETTURE (45.000 metri quadrati)

COLLAUDO VETTURE

OFFICINA FINIZIONE VETTURE

DARIO DE ANGELIS



AUTOMOBILE DOMANI

Come sarà l'automobile
dell'avvenire?

Quale sarà il suo ruolo,
il suo avvenire

nella società di domani?

Soprattutto la seconda

è una domanda in fondo
legittima, che in molte sedi
a ogni livello di cultura,
oggi sentiamo porre.

Ancora pochissimi anni fa,
nel suo sottinteso negativo
sarebbe apparsa improponibile;
quanto meno

si sarebbe potuto
dialogare sul futuro

dell'automobile in termini

di espansione numerica,

o di evoluzione tecnica,

o di progresso tecnologico,

o di funzione

dei suoi valori estetici.

Mai fino a ieri avremmo

potuto immaginare

si potesse mettere in dubbio

il ruolo economico, sociale,

universale, di questo oggetto

creato dall'uomo

per i bisogni dell'uomo e che

nei suoi ottant'anni di vita

ha così potentemente

accelerato il cammino

del consorzio umano.

di Ferruccio Bernabò

La contestazione dell'automobile aveva cominciato a manifestarsi nella seconda metà degli anni 60 allorché divenne quasi una moda intellettuale metterla sotto accusa per una crescente quantità di malefatte: dalla congestione delle aree metropolitane all'inquinamento dell'aria, dalla responsabilità negli incidenti stradali all'alienazione delle masse, stravolte dal mito dell'automobile come promozione sociale. Poi si trovò che era sbagliato il modo di costruirla; si scoprì il «costo sociale» dell'automobile, che sarebbe troppo elevato in rapporto al beneficio globale che la collettività ne ricaverebbe.

Non diciamo che, in linea di principio, queste teorie fossero da respingere in blocco sul piano dialettico. Osserviamo soltanto che qualsiasi problema si risolverebbe da solo se al progresso materiale si accompagnasse sempre una misura civile da parte di chi di questo progresso è protagonista e partecipe. Ma ci rendiamo conto di inseguire un'utopia.

Infine, lo scossone definitivo con la grande paura dell'inverno scorso, la crisi petrolifera (che — oggi lo stiamo lentamente realizzando — era artificiosa, probabilmente arbitraria, ma che ha raggiunto i suoi scopi, a esclusivo vantaggio di pochi e a danno di tutti). «È finita l'era dell'automobile» — si disse. «È cominciata la civiltà post-petrolifera». Da noi, la prima, la seconda domenica di austerità, nel grigio dicembre dell'anno scorso, vennero accolte con stranito compiacimento (e molti in buona fede pensarono che gli italiani fossero davvero più maturi, disponibili a civili sacrifici nell'interesse comune); ma bastò poco, e alle legittime preoccupazioni e proteste di molte categorie danneggiate dal blocco della circolazione festiva, si unirono il brontolio e l'insofferenza generali. E intanto l'industria dell'automobile vide profilarsi la minaccia del collasso. Comunque, le conseguenze sono rimaste. La benzina c'è di nuovo (c'è sempre stata) ma è carissima: fu sufficiente aumentarla di prezzo per farla sgorgare come e più di prima. Tuttavia l'automobile continua ad essere la grande accusata di tutti i mali; chi ragiona per impressioni non ha smesso di credere che dell'economia malata sia la maggiore responsabile, in quanto consumo di lusso. L'automobile strumento di lusso, superfluo prodotto della civiltà dei consumi? Proviamoci a farne a meno, prima di baloccarci con le sentenze moralizzatrici; proviamo a considerare attraverso le cifre, il cui rigore logico non ammette contraddizione, il fenomeno della motorizzazione, inteso nel suo significato globale di sistema profondamente articolato.

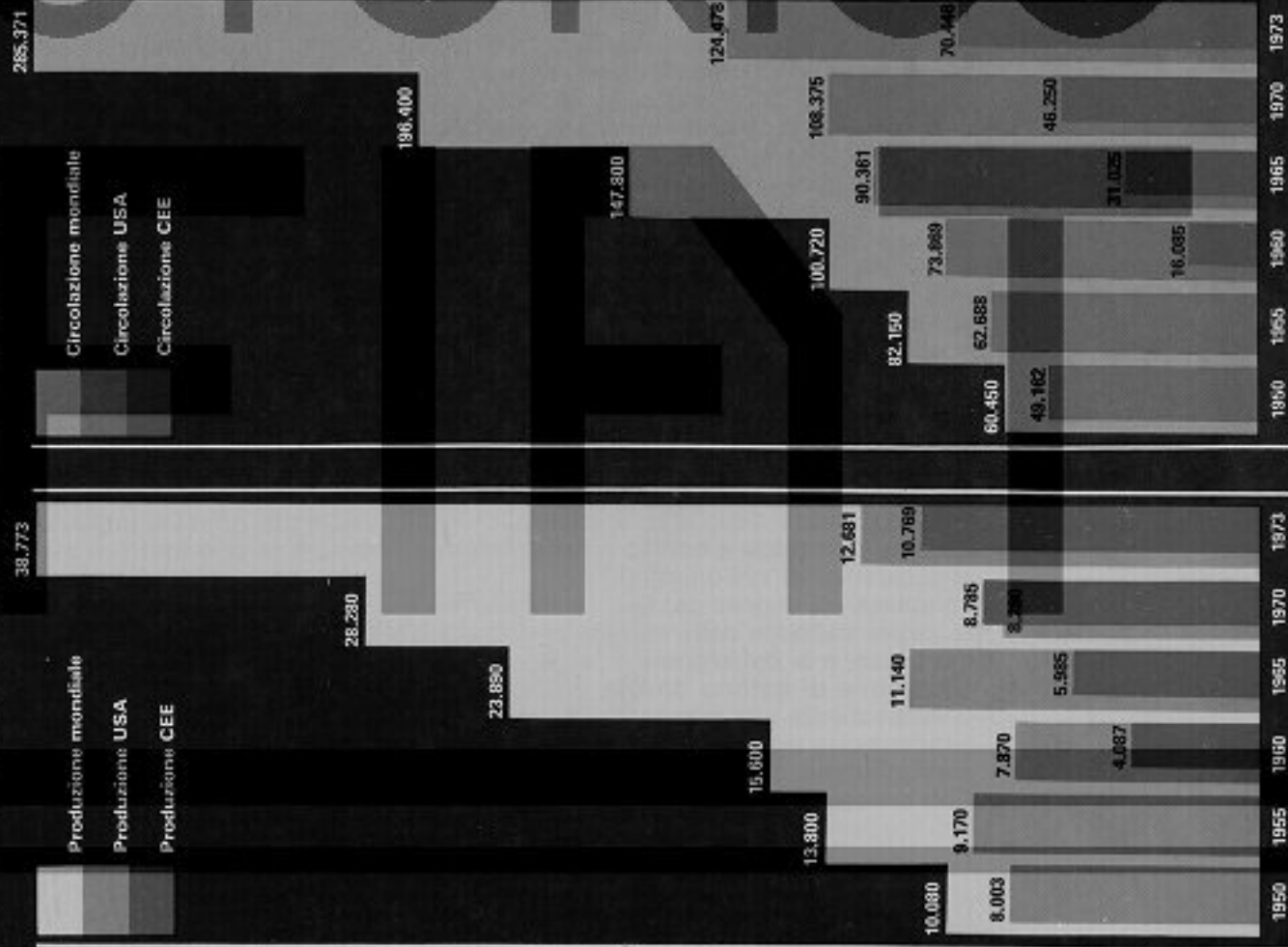
Trascurando il primo mezzo secolo, quando soltanto negli Stati Uniti l'automobile aveva già raggiunto una dimensione popolare, troviamo che nel 1948 la produzione mondiale di autoveicoli era stata di sei milioni e 400 mila unità, di cui appena 128 mila in Italia; nel 1955 la cifra totale era più che raddoppiata, mentre nel nostro Paese raggiungeva le 270 mila. Cinque anni più tardi, 15 milioni e 600 mila veicoli costruiti nel mondo e 650 mila in Italia; nel 1970, 28 milioni 280 mila e 1.855.000 rispettivamente; l'anno scorso, 38 milioni 800 mila e 1.960.000.

Nello stesso periodo, la circolazione mondiale è passata da poco più di 50 milioni di vetture, autocarri e autobus, a 284 milioni; e in Italia da 415 mila a 14,5 milioni. Nel nostro Paese il rapporto tra abitanti e autoveicoli è diminuito da 112 a meno di 4. Superfluo consumismo? Ma allora perché anche i Paesi a economia dirigista, dall'Unione Sovietica alla Polonia, dalla Jugoslavia alla Romania, hanno da tempo smantellato tutti i pregiudizi contro l'automobile, riconoscendo il suo ruolo di propulsore dell'economia nazionale, e tentano di ridurre il divario dall'Occidente con la costruzione di grandi complessi produttivi e delle indispensabili infrastrutture stradali?

Restiamo in Italia, dove l'automobile — è stato scritto con immagine assai efficace — «è stata in questo dopoguerra il razzo al quale ci siamo attaccati per uscire dal sottosviluppo; un razzo più potente di quanto non si pensi solitamente». Infatti: nel 1959 circolava sulle nostre strade poco più di un milione e mezzo di vetture (senza contare, cioè, autocarri e autobus), e il reddito nazionale lordo era di appena 24 mila miliardi; alla fine dell'anno scorso, le auto erano diventate quasi 15 milioni, mentre il reddito (a lire costanti) si era soltanto raddoppiato. In altre parole, mentre in quattordici anni il reddito lordo si è moltiplicato per due, la circolazione di vetture è aumentata di nove volte. Ma per arrivare a capire quanto peso abbia l'automobile nella nostra economia, occorre ancora far riferimento alle cifre. Prescindendo dall'attuale depressione economica che ha fatto saltare conti, bilanci e preventivi, si calcola che alla fine del 1973 gli addetti alla produzione di autoveicoli, parti staccate, componenti meccanici, fossero in Italia 250 mila, e almeno 200 mila quelli che ne assicurano la riparazione e la manutenzione; 50 mila gli addetti al commercio automobilistico; circa 100 mila coloro che lavorano nella raffinazione, distribuzione e vendita di carburanti e lubrificanti; oltre 100 mila i lavoratori dell'industria dei pneumatici, della gomma e delle materie plastiche usate nell'industria dell'autoveicolo; 12 mila i noleggiatori.

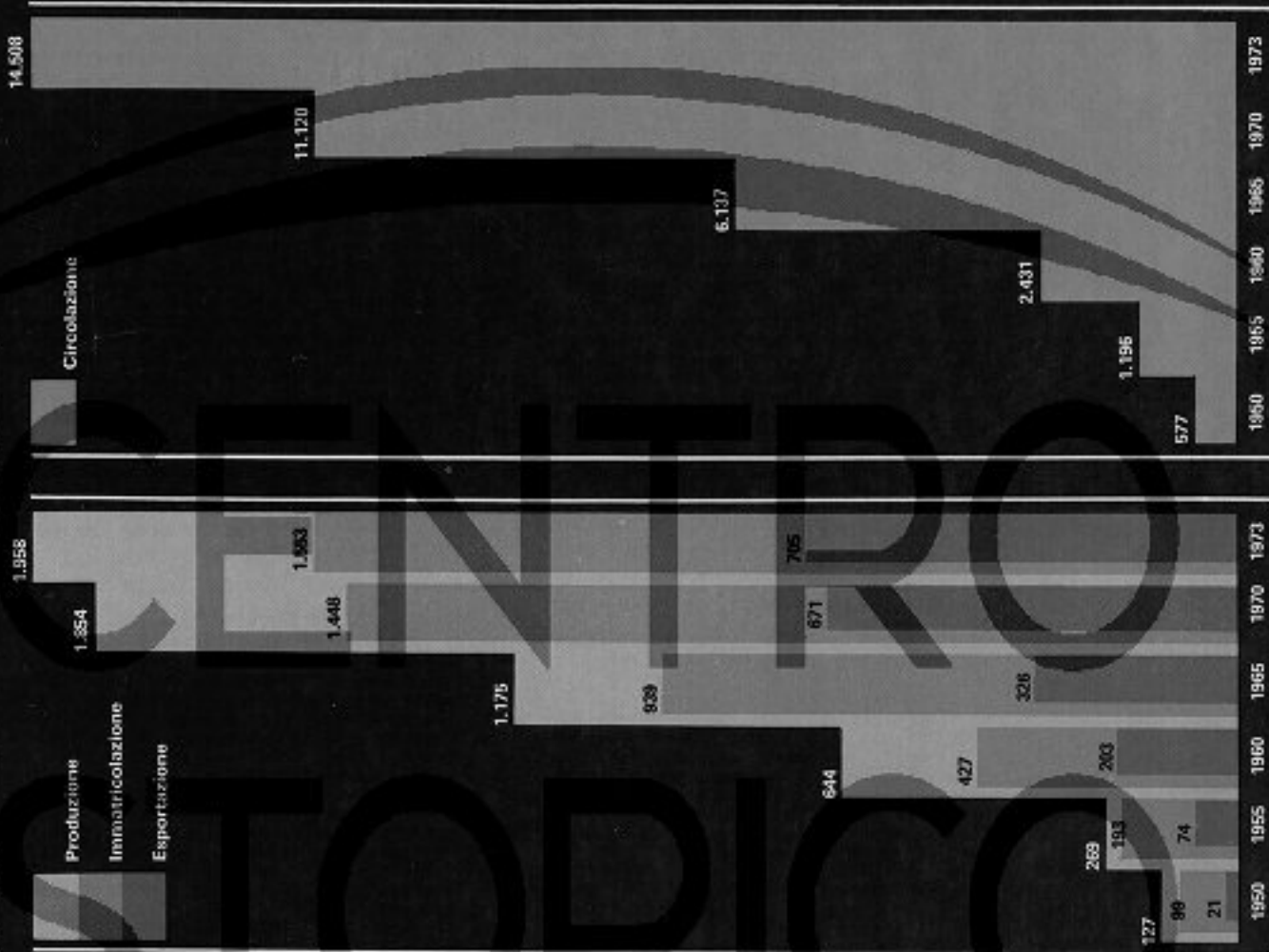
L'AUTOMOBILE NEL MONDO

valori espressi in migliaia di unità



L'AUTOMOBILE IN ITALIA

valori espressi in migliaia di unità



Arriviamo così a una cifra globale assai vicina alle 750 mila persone il cui lavoro dipende direttamente dalla produzione e dalla circolazione degli autoveicoli.

Cioè, mediamente, due milioni e mezzo di italiani che traggono sostentamento dall'automobile.

Non basta. Si ritiene in prima approssimazione (un calcolo preciso è impossibile a causa dei troppi elementi variabili che sono in gioco) che i circa 15 milioni di autoveicoli che circolano in Italia assorbano in spese vive una cifra impressionante: più di 7.500 miliardi di lire. E questa cifra non tiene conto delle spese indotte, in primo luogo i lavori stradali e il turismo, per i quali si stima (1973) una spesa rispettiva di 700 e 2.500 miliardi. Facciamo le somme: arriviamo a superare gli 11 mila miliardi (con ogni probabilità, dopo la grandinata di provvedimenti economici e fiscali abbattutasi sui contribuenti all'inizio dell'estate, e che ancora una volta ha visto l'automobile nel centro del ciclone, i calcoli di cui sopra dovrebbero subire un grosso rimescolamento; ma la sostanza del discorso non cambierebbe). Questa insomma è l'economia dell'automobile, che da sola assorbe — o assorbiva fino a poco tempo fa — in lire correnti, almeno il 12-13 per cento del nostro reddito nazionale.

Ora, piaccia o meno, siccome viviamo in un'epoca che ha il suo cardine nell'economia, per cui ogni fattore di sviluppo è condizione del sistema, non dovrebbe essere lecito pronunciare condanne appellandosi semplicemente a considerazioni di natura emotiva. E anche senza bisogno di credere ciecamente nell'economia come mezzo di riscatto, coerenza vorrebbe che non si disprezzasse quello di cui ci serviamo e di cui non potremmo fare a meno. Come è appunto il caso dell'automobile considerata in tutte le sue componenti.

Il discorso sulla circolazione dei mezzi a motore come propellente economico si allaccia strettamente a quello delle strade, che ne sono presupposto e conseguenza. Tutti ricordiamo che di fronte all'impetuoso sviluppo della motorizzazione, specialmente tra il 1955 e il 1966, il problema più grave per gli amministratori — Stato, Province, Comuni — fu proprio l'inadeguatezza della rete stradale italiana, non tanto e non solo nel senso di una carenza di chilometraggio complessivo, quanto per le caratteristiche tecniche superate dalle mutate condizioni di utilizzo, e di conseguenza per le strozzature di traffico dovute principalmente alla mancanza di arterie di penetrazione attraverso le grandi aree metropolitane, o tangenzialmente a queste. Con conseguenze vistose sull'economia dei trasporti.

Portata avanti, in modo sostanzialmente positivo, la politica autostradale, fu realizzato un buon lavoro anche sulla rete ordinaria. Eppure, la contestazione non ha risparmiato, non risparmia, neppure la civiltà della strada. Le motivazioni di fondo che hanno dato origine alle campagne ecologiche sono rispettabilissime: tutti siamo d'accordo sulla necessità di migliorare la qualità della vita anche attraverso la bucolica salvaguardia del paesaggio. Le perplessità nascono laddove si vorrebbe dare un indiscriminato ostracismo — difficoltà finanziarie a parte — a opere che intendono promuovere un logico salto di progresso, che in questo caso non è soltanto materiale, ma anche civile, come incremento della sicurezza stradale. E assieme a questa, non è forse un miglioramento della qualità della vita la possibilità di immergerci, grazie alle strade, in paesaggi altrimenti irraggiungibili?

Sono insomma tempi difficili per l'automobile, che adesso si vuole anche — in quanto dissipatrice di carburante — come una delle principali colpevoli del deficit della nostra bilancia dei pagamenti. Mentre è stato ampiamente dimostrato che soltanto l'11-12 per cento dei consumi petroliferi globali è assorbito dalle necessità di autotrazione. E comunque, austerità a parte, è bastato il deterrente del vertiginoso rincaro del prezzo della benzina per contenere i consumi automobilistici.

Frenare lo sviluppo della motorizzazione «privata» può anche essere un tipo di politica giustificabile, a patto di essere contingente. Andare oltre potrebbe dimostrarsi errore gravissimo per le conseguenze anche di natura sociale che ne deriverebbero. Strumento di lavoro e mezzo di svago, quindi bene di investimento e di consumo al tempo stesso, l'automobile risponde come nessun altro mezzo al bisogno di mobilità caratteristico dei nostri tempi: mobilità degli uomini e delle cose, veloce e puntuale, in un sistema integrato e conveniente.

Nessuno ha mai ammesso questa verità sostanziale: *l'automobile è diventata per il singolo e per la comunità nient'altro che un servizio*. Punirne o mortificarne l'uso credendo di avere individuato in essa una remora ai cosiddetti nuovi modelli di sviluppo, potrebbe portare a un generale arretramento civile.

Dalla civiltà dell'automobile non possiamo, non dobbiamo uscire, anche se si può convenire sull'opportunità di una strategia che ci dia città diverse, una rete di trasporti pubblici diversa, un'organizzazione del tempo libero diversa. Ma, sia ben chiaro, il perno di tutto questo non potrà che continuare a essere l'automobile.

MARIO DE ANGELIS -

CENTRO
STUDIO
FUTURO





CENTRO

STOPPICO

FIFT

Leonardo l'eterno contemporaneo

di Alberto Vigna



La casa, dalle rustiche mura di pietra di un caldo colore in cui si impastano quasi pagliuzze dorate ed un diffuso accenno di rosa, ha il tetto di embrici; una porta e due finestre ritmano gli spazi della facciata che,

per così poche aperture, sembra ampia e non è. Dinnanzi, un breve spazio e poche piante; attorno il mosso panorama delle colline toscane, di un denso verde che talvolta sfuma nel grigio degli ulivi o si incupisce nelle svettanti macchie scure dei cipressi. La località si chiama Anchiano ed è una frazione del comune di Vinci; ne dista poco più di un tiro di schioppo. Ora si dà per certo che qui sia nato Leonardo da Vinci, anche se taluni ritengono ancora che abbia visto la luce a Firenze o in Vinci stessa.

Soltanto nel 1931 se ne accertò la data esatta per le attente ricerche di un sacerdote tedesco di fortunata pazienza, Emil Moller. Scandagliando nelle carte dell'Archivio di Stato di Firenze per due anni, tra montagne di documenti, il Moller rinvenne in un vecchio manoscritto l'indicazione del giorno in cui nacque il grande genio che prodigiosamente sembra non debba mai invecchiare tanto da esser detto «eterno contemporaneo». Erano secoli che si indagava per sapere il giorno dell'evento. Uno studioso, Gian Battista Dei, era riuscito a stabilire il nome della madre, ma soltanto con l'accertamento del Moller, autorevole cultore di studi leonardeschi, fu possibile aver certezza, per così dire di prima mano, della giornata e dell'ora della nascita. Chi aveva scritto quell'appunto era il nonno di Leonardo, Antonio da Vinci notaro, che annotava in una cronaca familiare del 1452 «Nacque un mio nipote figliolo di Ser Piero mio figlio a di 15 aprile in sabato a ore tre di notte. Ebbe nome Lionardo e batizzollo prete Piero di Bartolomeo da Vinci...».

Teste di angeli e paesaggio.
Galleria degli Uffizi,
Firenze.

In Toscana ancor oggi un'ora dopo il tramonto le campane suonano «l'ora di notte»; quindi le tre di notte nel mese di aprile dovrebbero corrispondere alle 22,30. Il bimbo nasce illegittimo. Il nome della madre? Si convaliderà anche quello e se ne avrà conferma dai dati anagrafici del Comune di Vinci contenuti nel catasto, dati dettati sempre dal vecchio Antonio che annota nel 1457: *Una casa per il mio abitare posta nel popolo di Santa Croce (in questa chiesa Leonardo venne battezzato la domenica in Albis) comune di Vinci... Bocche; Antonio detto anni 85; Monna Lucia mia donna, anni 64; Ser Piero mio figliolo anni 30; Francesco mio figliolo...; Albiera donna di detto Ser Piero mia nuora di anni 21; Lionardo figliolo di detto Ser Piero non legittimato di lui e della Chataria, al presente donna di Achattabriga di Piero del Vacca da Vinci, di anni 5.*

La madre naturale si sa che abitava ad Anchiano, probabilmente proprio nella casa che oggi è indicata come quella natale di Leonardo. A secoli di distanza veniva così sollevato il velo su una storia di amore, tanto semplice e comune da potere essere detta universale. Nelle campagne l'incontro tra il giovane ed ardente Ser Piero, verso l'età dei 25 anni, con una donna del popolo, una contadina che tutto lascia supporre bella, generosa, di sangue caldo e dai sensi pronti. Quando il frutto di quell'amore vedrà la luce, il nonno, saggio e prudente, si prenderà in casa il bimbo non volendo imparentarsi con gente giudicata troppo modesta come condizione sociale. Probabilmente avrà fatto la dote alla Chataria e la sposerà a un villico, l'Achattabriga del Vacca, forse regalando loro proprio il podere di Anchiano. Intanto cerca una moglie al figlio e la trova in quella Albiera che farà da madre a Leonardo per i non molti anni che potrà stargli vicina, poiché la morte se la prenderà presto. Il marito si risposerà con Francesca di Ser Giuliano Lanfredini di soli 15 anni, tanto da essere quasi coetanea con il figliastro; anche dal secondo matrimonio non verranno figli; Ser Piero resterà di nuovo vedovo e la terza moglie gli darà 10 maschi e 2 femmine, fratelli e sorelle con i quali Leonardo peraltro non andrà molto d'accordo.

Il nonno buono ed amato muore a 96 anni; per la sua professione di notaio era stimato per tutto il contado almeno quanto il padre Ser Piero che però, sempre impegnato in affari e sovente lontano, di quel figlio che per molti anni sarà solo a girargli per casa avrà ben poco tempo di occuparsi. Vedrà giusto soltanto quando si deciderà ad affidarlo a Firenze ad Andrea di Cione detto il Verrocchio. Per Leonardo il distacco da Vinci fu doloroso; lasciava nella tomba del paese Albiera che gli aveva fatto da madre ed il nonno; nella vecchia casa nel centro del borgo rimaneva soltanto lo zio Francesco. I traffici di Ser Piero lo chiamavano a Firenze dove si alloggiò in via della Prestanza, oggi via dei Gondi, vicino a Palazzo Vecchio in una casa di affitto di proprietà dell'Arte di Calimala, vasta e quieta nel centro della città più antica.

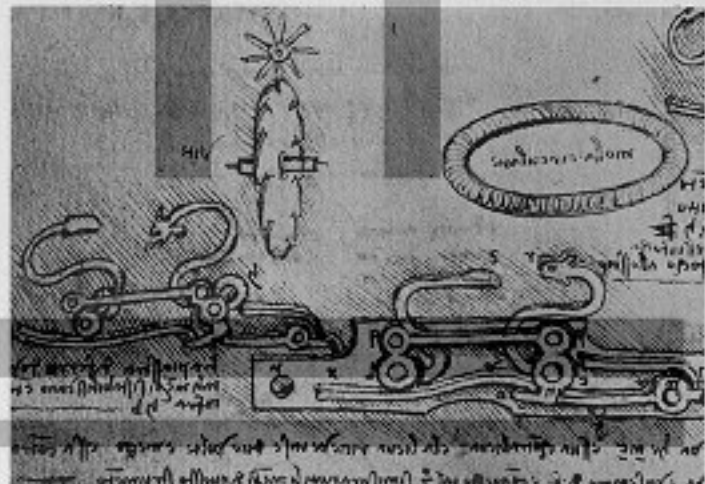
Dal Codice di Leonardo.
Strumento per la trasmissione del moto
e acciarino con cane a molla.
Biblioteca Nazionale,
Madrid.

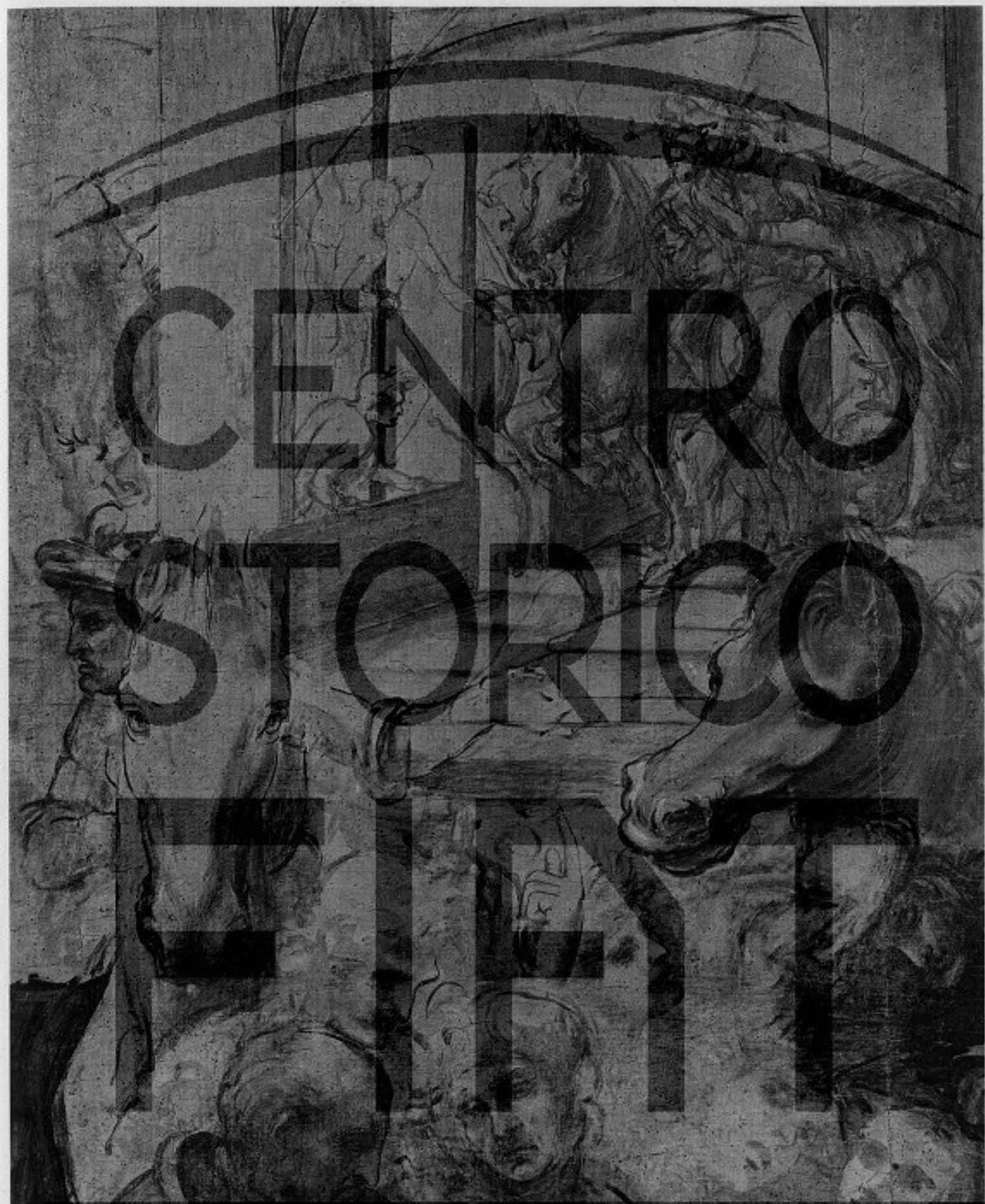
L'ambiente per Leonardo era nuovo, per i primi tempi stimolante; ma si faceva sentire la mancanza della campagna con la possibilità di osservare la vita della natura, il volo degli uccelli e far sogni ad occhi aperti come quello che poi Freud interpreterà in chiave psicoanalitica e che va sotto il nome di «sogno del Nibbio»: *Nella prima recordatione della mia infanzia e' mi pareva che essendo io in culla un nibbio venisse a me e mi aprisse la bocca con la sua coda e molte volte mi percosse con tal coda alle labbra...*

Era l'anno 1469 e poiché alla scuola frequentata dai figli dei notai Leonardo troppo sovente metteva nell'imbarazzo i maestri con le sue domande e più erano le bacchettate che le spiegazioni, Ser Piero fu invitato a ritirarlo. Che fare di quel ragazzo? Sembrava amasse soltanto la musica e far disegni. Aveva incominciato a Vinci contornando su un muro la sua ombra con un pezzo di carbone ed aveva già fatto tanti progressi che quando un contadino si era rivolto a Ser Piero perché desiderava avere una rotella, tratta da un tronco di pero, dipinta a guisa di stemma, il padre disse a Leonardo: *Vuoi fare il pittore, ebbene prova a dipingere questa.* Nessun invito più gradito; in breve l'opera fu compiuta in modo così egregio con riprodotta una testa di Medusa che, senza dirgli nulla, Ser Piero la prese, la vendette, ne ricavò una certa cifra e poi al villano diede una rotella con un cuore trafitto da una freccia che al buon uomo piacque molto.

Fu così che il destino di Leonardo si compiva. Il Verrocchio era un buon artista, esperto nel dipingere, ma più ancora vigoroso nello scolpire. Sfogliò i disegni del ragazzo e non ebbe dubbi: *Mi pare che qui di stoffa ce ne è molta. Da domani lavorerai con me in bottega.* E così Leonardo si trovò verso i diciassette anni in casa del maestro con gli altri garzoni Piero Vannucci, che diverrà celebre con l'appellativo de il Perugino, Lorenzo di Credi ed altri.

Non passò molto tempo e venne il giorno della prima grande prova. I frati del convento di San Salvi avevano ordinato al Verrocchio un grande quadro: «Il battesimo di Cristo».





Adorazione dei Magi (particolare).
Galleria degli Uffizi,
Firenze.

Le figure centrali erano già state dipinte dal Verrocchio; si trattava di aggiungere ancora un angelo e completare il panorama sul fondo; come conclusione del suo apprendistato l'incarico fu affidato a Leonardo che volle provare una nuova mistura di colori con impasto ad olio.

Il successo fu tale che il Verrocchio decise di smettere di dipingere e di buttar via i pennelli dato che un garzone di campagna ha la mano più felice di me, e aggiunse *Hai dipinto un angelo come io non saprò mai fare. Ora ti incarico di ripassare il volto del Cristo ed è cosa che non lascerei mai fare ad un garzone, ma a te sì Mastro Leonardo* e gli aprì le braccia.

Nel 1472 Leonardo è iscritto nella Compagnia dei pittori (Compagnia San Luca) di Firenze ed assolve il debito societario «con soldi sei a tutto giugno». Un anno dopo il Maestro appone la data ad un paesaggio oggi agli Uffizi, che rimane la prima opera datata di sua mano; seguiranno tanti e tanti altri disegni di copiosissima produzione quanto invece rara quella delle pitture, tanto che oggi soltanto quattro sono da tutti sicuramente riconosciute per sue, mentre a novanta salgono le presunte attribuzioni; in molte delle quali però, ben a ragione, si riconosce la sua mano, anche se, come usava, con l'aiuto di allievi.

Qual era l'aspetto di Leonardo giovane nei primi anni di vita fiorentina? I biografi sono concordi nel dire che era forte, gentile e simpatico, e il Vasari ricorda di lui

la bellezza del corpo non mai lodata abbastanza... la grazia più che infinita in qualunque azione... la forza che in lui fu molta e congiunta con la destrezza, l'animo ed il valore sempre regio e magnanimo. Aveva occhi azzurri e capelli biondi lunghi, inanellati, lineamenti fini ed aristocratici, le mani forti che possono spezzare un ferro di cavallo e disegnare con tanta sensibilità e leggerezza. Si dice comunemente che era mancino, ma è meglio correggere che era ambidestro; i suoi disegni lo provano ed era una indubbia superiorità. Inoltre, forse più per gelosia delle cose sue che per comodità, prese ad usare quella scrittura da destra a sinistra, rovescia, che senza l'aiuto di uno specchio non si può leggere. Aveva saputo che così si scriveva in Oriente; incominciò per gioco che trasformò in abitudine, in una regola, in una ostentazione di originalità.

Elegante come il Davide del Verrocchio di cui si favoleggia sia stato il modello, cantava con voce fresca e sonora, accompagnandosi con il liuto e con strane lire di inconsueta foggia, le melodie che facevano risuonare le notti fiorentine e sospirare le madonne. Oggi si direbbe che era un cantautore. Insomma artista, musicista, poeta, pittore, scultore, la vera espressione dell'uomo del Rinascimento, l'esempio più caratteristico del ricercatore rinascimentale per il quale arte e scienza sono momenti indissolubili dell'acquisto della conoscenza.

Aver riconosciuto a meno di venti anni il titolo di Maestro non gli fece certamente mancare tra gli ammiratori anche i nemici. La baldanza giovanile, il fatto di vivere assieme ad altri allievi del Verrocchio, come lui chiassosi pronti al canto ed alle burlle, gli procurò una duplice denuncia anonima agli Ufficiali di Notte e dei Monasteri, una specie di squadra del buon costume, sporta a mezzo del «tamburo» che lo invischiava nei traffici carnali di certo Jacopo Saltarelli, diciassettenne, che si diceva avesse peccato di sodomia passiva con alcune persone, tra le quali veniva fatto il nome di Leonardo. Se la caverà con una insufficienza di prove. In margine alla delibera dei magistrati è annotato *Absoluti cum conditione ut retumburentur*. Ma il dubbio peserà su tutta la vita del maestro, che per la verità non farà nulla per allontanarlo.



Resta il fatto che aveva occasione di accostare le più belle donne del suo tempo, le più ricche e famose e non è rimasta traccia che abbia «arso» per alcuna. Suo fu il motto *Sii solo e sarai tutto tuo*. Freud, attraverso l'analisi del «sogno del nibbio», volle ricostruire le condizioni che avevano determinato il suo sviluppo fisico ed intellettuale, la curiosità conoscitiva spiegata come una coazione ed un sostituto della attività sessuale. Asserisce ancora che Leonardo sin dai primi anni della vita aveva imparato a rinunciare e nella sessualità infantile avrebbero le loro inconscie motivazioni le ricerche sul volo degli uccelli e sulla possibilità del volo umano a cui si sentì predestinato sin dall'infanzia.

Il padre Ser Piero poco lo aiutava; da parte sua Leonardo era scarsamente puntuale nei suoi impegni: si distraeva, incassava gli anticipi, iniziava il lavoro e non lo portava a termine, distolto da altri interessi, ricerche e studi.

E così accadde anche quando, eccezionalmente, Ser Piero si impegnò per lui in un contratto con i monaci del convento di San Donato a Scopeto per una Adorazione dei Magi contro compenso di 300 fiorini, oppure di un podere.

Stesi i primi disegni Leonardo non completerà l'opera e ciò fu motivo di rottura con il padre. In quell'epoca, non per ordinazione ma per suo gusto personale, aveva invece dipinto il San Gerolamo.

Sentiva sempre più prepotente il gusto della ricerca scientifica, e poiché a Firenze non si trovava bene colse l'occasione di trasferirsi a Milano alla corte di Lodovico il Moro al quale aveva scritto una famosa lettera offrendogli i suoi servigi. Lo precedette una missiva di raccomandazione di Lorenzo il Magnifico, che fu lieto di veder allontanare da Firenze un uomo che non gli riusciva simpatico e con il quale aveva avuto ragione di contrasti, non avendo carattere adatto a fare il cortigiano. Di quell'epoca trascorsa a Firenze rimangono due Annunciazioni mentre due Madonne sono andate perdute; è anche probabile la collaborazione con il Verrocchio nel modellare il volto terribile della statua del Colleoni.

Nell'ottobre del 1482 Leonardo partì per Milano, portando seco una lira in argento, fatta a forma di teschio di cavallo, da lui foggata per farne dono a Ludovico in nome dei Medici. Fu ricevuto dinanzi a tutta la corte riunita e prima di consegnare lo strumento lo usò per accompagnarsi nel canto di alcune sue composizioni. Fu un successo clamoroso che lo fece ammettere subito nella Milano «bene» e negli ambienti di corte.

Era scarso di moneta, ma trovò l'aiuto dei generosi fratelli De Predis che lo ospitarono in casa e gli trovarono lavoro. Il Moro gli commissionò una statua che glorificasse il padre Francesco Sforza, un monumento equestre; ma dopo

centinaia di disegni i lavori andavano a rilento. Il Moro gli fece sapere che avrebbe dato commissione ad altro artista; riuscirà infine a plasmare un gigantesco cavallo alto sette metri, ma non se ne farà di nulla, non per colpa sua ma per le vicende delle guerre con i francesi che invaserono il ducato di Milano.

Sempre per merito dei De Predis invece ottenne l'incarico da una confraternita di dipingere la parte centrale di un polittico e sarà «La Vergine delle rocce».



La Cena.
S. Maria delle Grazie,
Milano.

Lui stesso scriverà che in quest'opera la luce e l'ombra assumono l'importanza di protagonisti rendendo «palpabile l'impalpabile e in rilievo ciò che è piano». Il guadagno non era molto e Leonardo fu costretto ad aprire un'officina di serrature, else per spade, acciarini ed altri piccoli oggetti metallici mentre a Corte era chiamato come regista di feste o per disegnare i costumi dei valletti, ma anche per fare il ritratto alla diciassettenne Cecilia Gallerani, la favorita di Lodovico il Moro, dal viso lungo ed un poco triste come appare nel quadro «La donna con l'ermellino», l'unica per la quale forse, soltanto forse, si può presumere che Leonardo abbia provato un fremito di concupiscenza, tanto che in un suo quaderno scriverà, come a definitiva sanzione di una impossibile concorrenza amorosa con il suo potente signore, un appunto su *Colpa dell'amor mal collocato*.

Per dimenticare scelse il peggiore rimedio che ripropone dubbi ed ombre sulla sua vita: adottò un ragazzo, Gian Giacomo Caprotti che chiamò Salai e cioè Diavolo ricavando il soprannome dal Morgante del Pulci, che divenne abile pittore e gli fu compagno per molti anni. Era, a detta di Leonardo stesso, *ladro, ostinato, bugiardo e ghiottone* e non si comprende come lo abbia sopportato ed abbia avuto per lui tanta indulgenza se non si sapesse che era bruno, ricciuto, bellissimo.

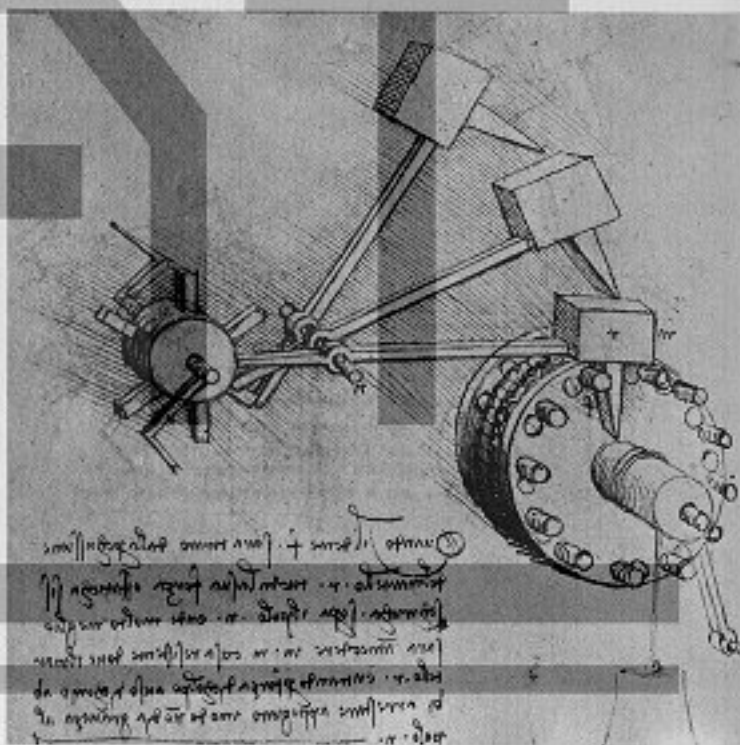
Del 1493 un appunto nei suoi quaderni sul seppellimento di una domestica di nome Catharina, per la quale Leonardo spendeva soldi 106 in onoranze funebri, ha fatto a molti pensare che si trattasse in realtà della madre. Un'altra nota, di due anni precedente, informava *A di 16 di luglio, venne Cathelina e basta*. Tanta freddezza sembra strana, anche se sappiamo che egli considerò per madre l'Albiera, la prima moglie di Ser Piero, ed ebbe con le altre due rapporti di molta cordialità. Ma l'uomo era in effetti molto strano, come sempre sono i geni e raramente tale attributo può essere meglio collocato che accanto al nome di Leonardo.

Forse presago della breve durata del suo potere, Ludovico il Moro aveva una fretta angosciata di portare a termine i suoi progetti e richiamava sovente al lavoro Leonardo, distratto dietro alle sue fantasie ed alle sue folgoranti intuizioni. Desideroso di abbellire il convento dei Domenicani di Santa Maria delle Grazie ordina al Maestro di dipingere una parete del refettorio del convento. Sarà la parete dell'Ultima cena, tema che l'artista questa volta sentì profondamente così da impegnarsi nel lavoro con ardore. L'incarico è del 1495; ma due anni dopo l'opera era stata appena iniziata anche se era stata preceduta da tanti disegni e studi sull'atteggiamento dei personaggi, sui volti, sulle espressioni. Finalmente Leonardo si sentì pronto e si mise a dipingere con tanto accanimento che il 28 febbraio del 1498 l'«Ultima cena» era terminata.

Poiché il dipinto era piuttosto alto da terra, Leonardo era costretto a salire su un ponte; lì rimaneva dall'alba al tramonto trascurando il cibo ed anche di bere per tutta la giornata. Sfortunatamente volle far prova di una tecnica nuova eseguendo sul muro la coloritura a tempera anziché a fresco. L'esperimento non resse al tempo e rapidamente si deteriorò, tanto che oggi, dopo i molti interventi di restauratori che pure hanno fatto del loro meglio, la pittura non è che un'ombra di quella splendida che uscì dalle mani del Maestro, e tuttavia è ancora una tra le più amate e ammirate del mondo.

Terminato il Cenacolo, Leonardo è ripreso dalla passione per gli studi scientifici e dei viaggi. Costruisce sempre nuove macchine (esemplari di alcune di esse, realizzati in questi anni, si ammirano nel Museo di Milano ed in quello annesso al castello di Vinci). Intanto scrive il trattato sulla pittura. Riceve dal Moro in dono una vigna fuori porta poco prima che Luigi XII di Francia assalisse, su istigazione di Venezia, il ducato di Milano. Leonardo che non si interessava di politica, si allontanò, mandò i suoi risparmi a Firenze e, accompagnato dall'inseparabile Salai, partì per Venezia. Sostò a Mantova dove fece un ritratto a carboncino alla duchessa Isabella, promettendole di tradurlo in pittura, promessa mai mantenuta e che gli varrà poi molte noie e pressanti richieste. Per i Dogi studiò le fortificazioni verso la Slavonia e poi tornò a Firenze.

Era la primavera del 1500. Verrocchio era morto da dodici anni, Lorenzo De' Medici da sei. Rimaneva il vecchio Ser Piero con la sua terza moglie Lucrezia Cortigiani. Leonardo aveva quasi cinquant'anni e non volle andare ad abitare con il padre. Si collocò a Fiesole in casa del fratello della matrigna. Era povero, ritirò parte dei suoi pochi risparmi e fu fortuna che il pittore Filippino Lippi, di animo generoso, gli cedesse la commissione ricevuta di un quadro per l'altare maggiore della Chiesa dei Serviti dell'Annunciata. Leonardo preparò il disegno, quello celebre della Sant'Anna, e tutta la popolazione di Firenze si recò ad ammirarlo quando fu esposto.



Dal Codice di Leonardo.
Meccanismo a martelletti
per movimento a scatto
e macchina per filatura.
Biblioteca Nazionale,
Madrid.

Ma poiché al pittore occorreva un nuovo protettore ecco farsi avanti Cesare Borgia, il terribile Valentino, odiato e temuto da tutti in Italia. A Leonardo le considerazioni politiche poco interessavano; sa che con il giovane con-

dottiero potrà costruire cannoni mirabili, fortezze, viaggiare e così Leonardo lascia di nuovo Firenze verso nuove avventure dello spirito. Ma da Firenze starà lontano per poco e al suo ritorno lo attende una grande delusione. Era gonfaloniere della città Pier Soderini, i Medici banditi; la sua vigna di Milano gli era stata restituita da Luigi XII con la donazione anche di 13 oncie di acqua per irrigarla; Salai al solito bussava a soldi; Firenze era in guerra tanto per non perdere l'abitudine, con Pisa, e Leonardo studiò un progetto per deviare l'Arno ma fu un insuccesso. In città c'era anche Michelangelo che il Soderini preferiva a Leonardo non soltanto perché più giovane, ma per la puntualità negli impegni che assumeva e manteneva.

Non mancò ai due grandi l'occasione di misurarsi. Per desiderio del popolo di Firenze occorreva affrescare due pareti della Sala del Gran Consiglio. Una fu affidata a Leonardo, l'altra a Michelangelo che avviava subito i disegni per il bozzetto della battaglia di Cascina, episodio della guerra con Pisa, mentre Leonardo sceglieva la Battaglia di Anghiari che era stata un grande torneo più che una lotta, con un ponte perso varie volte nel corso della giornata ed un solo morto, un mercenario sbalzato di sella e finito sotto gli zoccoli del cavallo. Prima che calassero i francesi le guerre tra le città italiane si riducevano spesso a pittoresche giostre, sovente senza spargimento di sangue, tanto

che quando nella battaglia di Rapallo si ebbe certezza che i morti superavano i cento, tutta la penisola rabbrivì di orrore.

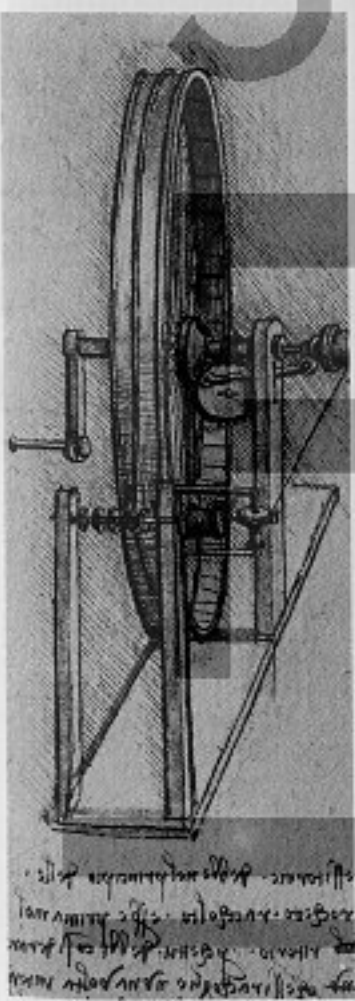
Leonardo raccolse gli elementi di prima mano dai combattenti stessi e poi sbrigliò la fantasia e disegnò due schiere in zuffa per il possesso di una bandiera. Si trattava di un complesso di cartoni di otto metri per venti, opera mirabile; un sviluppo di cavalli, di volti, di armi, di vessilli lanciati verso la vittoria o la morte. I cartoni dei due grandi furono esposti suscitando meraviglia; senonché Michelangelo non mise mai mano al dipinto, presto obliato per i grandi cicli pittorici di Roma, mentre Leonardo volle concludere rapidamente. Sempre sollecitato dal suo amore per il nuovo, anche questa volta sperimentò una tecnica inconsueta, una pittura ad encausto con cera, olio di lino, pece greca, secondo una formula che aveva appreso leggendo Plinio.

Una prima prova riuscì, ma quando mise mano alla grande parete i colori cominciarono a sciogliersi colando lungo il muro; un fallimento sottolineato dai fischi dei sostenitori di Michelangelo e da beffarde risate. E così Leonardo decise ancora una volta di

abbandonare tutto, di partire, inseguendo i suoi sogni, le sue intuizioni, e se ne andò in campagna a far sperimenti sul volo umano con strani strumenti, presso Fiesole, in casa del canonico Amadori, fratello della non dimenticata matrigna Monna Albiera.

Come sempre incostante, dopo non molto tempo fu di ritorno a Firenze. Portò a termine il quadro della Santa Anna, oggi al Louvre, con la Madonna ed il Bambino e probabilmente in quel periodo, che si può indicare attorno alla fine del 1502 o al principio del 1503, iniziò a dipingere il ritratto di Monna Lisa, presunta moglie di Francesco Bartolomeo del Giocondo che non consegnerà mai al committente (posto che fosse proprio lui, Bartolomeo del Giocondo, ad averglielo ordinato e non altri, dato che si fanno nomi diversi specie quello di Costanza d'Avalos duchessa di Francavilla). Dalla Gioconda, Leonardo non si separerà per tutta la vita e continuerà ad aggiungere segni e velature con un amore che testimonia come il suo stesso autore sia stato affascinato, quasi morbosamente, dall'opera che si può dire il quadro più celebre del mondo. L'espressione del volto, il celebre sorriso, è inafferrabile, misterioso, labile come il panorama che fa da sfondo, inazzurrito nella lontananza, tra rocce sfaldate che si riflettono in acque verdazzurre, trepide ed immobili ad un tempo in una rifrazione di luci. In quel volto quasi velato Leonardo realizza quanto annota nel manoscritto A della Biblioteca di Parigi: *Poni mente per le strade sul far della sera i volti di uomini e donne quando è cattivo tempo, quanta grazia e dolcezza si vede in loro... e questa è perfetta aria, proprio quel lieve alitare di luce che sfiora il volto della Gioconda.*

Insiste Leonardo nei suoi manoscritti e nel «Trattato della pittura» sugli effetti di luce e ombra che definisce *primitiva, derivativa, ripercossa o semplice* e avverte che *il lume grande ed alto e non troppo potente fa quello che renderà le particelle dei corpi molto grate avvolgendo figure e paesaggi in una atmosfera immobile*. Per fissare la perfezione di un attimo del tempo *veloce predatore delle cose umane* che presto l'avrà disfatta, Leonardo annota il tema della «mutazione» dell'instabile, del cangiante, dell'indeciso che però *riserva in vita le caduche bellezze pur quando tutto scorre e si diversifica. L'acqua che tocchi dei fiumi è l'ultima di quella che andò e la prima di quella che viene; così il tempo presente*. Anno 1504. Dai taccuini di Leonardo: *Il 9 luglio a ore 7 morì Ser Piero da Vinci notaio al palazzo del Podestà, mio padre. Era di età d'anni ottanta; lasciò dieci figli maschi e due femmine. Questi, essendo Leonardo illegittimo, lo escluderanno dalla successione e anche, anni dopo, si opporranno senza successo al lascito fattogli dallo zio Francesco di una proprietà a Fiesole.*





CENTRO STORICO FIFT

Madonna, Bambino e S. Anna (particolare).
Museo del Louvre,
Parigi.

Più che mai solo, seppure sempre accompagnato dal fedele Salai, ritorna a Milano dove infine conosce quello che sarà non soltanto allievo, ma il vero amico della sua vita, che non lo abbandonerà più sino alla morte e che diverrà erede dei manoscritti: Francesco Melzi, di nobile famiglia. Chiamato da Carlo D'Amboise, governatore di Milano, vi rimane per alcuni anni e forse nel 1510 compie il primo viaggio in Francia. Ormai però non dipinge quasi più. Poi, ancora ripreso dall'ansia di cose nuove, per tre anni si trasferisce a Roma alla corte di Papa Leone X dei Medici, ospite di Giuliano de' Medici in Belvedere. Tre anni dal 1513 al 1516 tra i più mirabili della storia della pittura in Italia che è, in quell'epoca, quanto dire nel mondo. Operano a Roma contemporaneamente Leonardo, Michelangelo e Raffaello. Tre geni tanto dissimili e diversi che però non si «trovano» spiritualmente vicini. Con Michelangelo resta ancora la ruggine della battaglia dei disegni a Firenze. Raffaello ritrarrà Leonardo nella figura di Platone nell'affresco la scuola di Atene, ma è assai più giovane di lui ed amante delle donne, distratto dalle passioni per le belle romane tanto da compromettere la sua stessa vita fisica consumata tra le braccia della bella Fornarina, insaziabile e sempre golosa del suo bel pittore.

Leonardo invece è precocemente invecchiato. I ritratti di lui, quelli stessi di sua mano, come quello celebre della Biblioteca Reale di Torino, ci mostrano un uomo che ha l'aspetto di un vegliardo anche se l'età non corrisponde a quella della figura fisica. A Roma c'è anche il Bramante che accudisce alla fabbrica di San Pietro e il Sodoma, e c'è anche Ariosto.

Età inimitabile; ma le speranze di Leonardo caddero ad una ad una, tanto che vicino al Magnifico Giuliano non fu più che un tecnico al quale era permesso di lavorare o di oziare, inseguendo le sue fantasie, o di scrivere o di coniare monete. Intanto, morto Luigi XII di Francia, gli succedeva Francesco I che non tardò a rinviare le aspirazioni sul Milanese. Leonardo lo conobbe in un convegno che si svolse a Bologna e ne ricevette invito di recarsi in Francia. Cosa che farà nel 1516 dopo aver lasciato questa volta Salai a godersi la sua vigna di Porta Vercellina a Milano. In compenso gli è al fianco Francesco Melzi.

Il Re di Francia assegnò a Leonardo come residenza il castello di Cloux ad Amboise nel cuore della Turenna, ricca di verde e di acque.

Era di proprietà del duca di Alençon, marito di Margherita di Valois, sorella del Sovrano, donna di alta cultura e gusto squisito che apprestò l'alloggio di Leonardo con amore, tanto che egli non ebbe mai soggiorno più quieto e riposato. Amboise divenne meta di studiosi ed artisti.



Leonardo stesso ha lasciato di sé in quegli anni un ritratto in cui si mostra pensoso, con gli occhi intenti sulla corrente della Loira, sereno, con sul viso una grande tranquillità. Aveva ripreso a dipingere e lavorava al San Giovanni Battista, tenendo nel suo studio sempre sotto gli occhi il ritratto della Gioconda e la Sant'Anna.

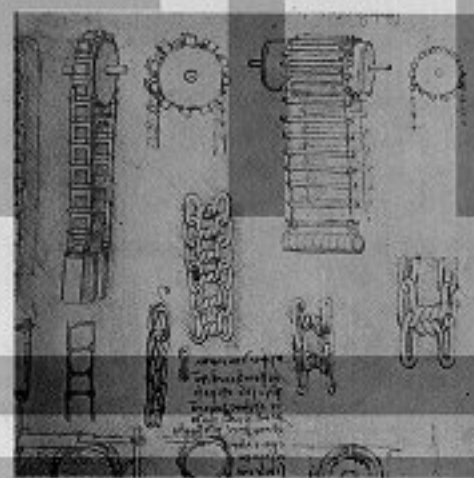
Il Cardinale d'Aragona nel 1517 lo visitò mentre faceva scuola a giovani francesi. Gli occhi erano ancora splendidi e vivaci, ma tutta la figura denunciava un logorio ed un affaticamento profondi. I suoi scritti divengono più rari; l'ultimo porta la data del 24 giugno «il dì di San Giovanni 1518» nel quale forse riaffiora il ricordo di Firenze lontana. Poi sopravviene una paralisi che gli ferma la mano destra.

Passò l'inverno che fu uno dei più freddi della storia. Ancora alcuni mesi e alla vigilia di Pasqua del 1519 Leonardo sentì che la fine non era lontana. Chiamò il notaio Guglielmo Boreau, avendo a fianco Francesco Melzi, e testimoni alcuni discepoli fece testamento. «Lascio a Salai ed al domestico Battista Villanis la vigna in Milano... Lascio a li miei fratelli quanto depositato a Firenze... Lascio a Francesco Melzi quanto resta di mio che possa interessare la pittura (da una parete splendeva il volto della Gioconda). Lascio alla domestica Maturina... Lascio ai poveri di Amboise...». Disse ancora «La vita spesa bene lunga è» e poi volle un sacerdote che accolse in piedi, vestito dei panni migliori, per ricevere nell'Ostia il Re dei Cieli. Pochi giorni dopo il 2 maggio la morte.

La salma venne sepolta nella chiesa di San Fiorentino ad Amboise. In una nota dei registri della canonica è detto che *fut inhumé dans le cloître de cette église M. Lionard de Vincy, noble millanois et premier peintre et ingénieur et architecte du Roy, mechanicien d'état et ancien directeur de peinture du Duc de Milan*. Poca pace ebbe Leonardo nella tomba; le sue ceneri vennero disperse, dopo non molti decenni, durante le guerre ugonotte.

Sulla sua opera la critica si è esercitata in apprezzamenti che sono tutti concordi nel riconoscerlo come genio universale, esempio unico che abbia saputo far collimare l'universo dell'arte con l'universo della scienza. Ma forse il giudizio più penetrante e sintetico è quello di Bernardo Berenson «Leonardo è l'unico di cui si possa dire e in senso assoluto letterale: nulla toccò che non tramutasse in bellezza eterna».

A.V.



Testa di giovane. Raccolta Reale di Windsor.

Dal Codice di Leonardo. Meccanismi per orologi e catene di trasmissione. Biblioteca Nazionale, Madrid.



CENTRO STORICO FIAT

Dopo la stagione 1973, che ha visto il milanese Carlo Bonomi aggiudicarsi un en plein senza precedenti nella storia della motonautica «Offshore» conquistando i tre titoli in palio, quello mondiale, quello europeo e quello italiano, anche la stagione 1974 è pienamente operativa, e già si stanno intravedendo quali saranno i protagonisti finali del Campionato Mondiale 1974: ancora Bonomi e De Angelis per l'Italia, Franz Wallace per il Brasile, Norris e Cordingly per gli Stati Uniti, poi il vuoto. Tutti gli altri allo stadio attuale sono solo più delle comparse nella lotta per il titolo. Ma cos'è esattamente l'offshore?

In effetti l'offshore è uno sport abbastanza particolare che, pur essendo ormai al suo undicesimo anno di vita in Italia (in America, invece, risale al 1957), non ha un pubblico da stadio di calcio ma un seguito, abbastanza numeroso, di appassionati della motonautica già «iniziato» a questo tipo di competizioni. Il nome anglosassone che denuncia l'origine americana, «offshore», lascia quasi sempre perplessi coloro che non hanno mai visto una gara e spesso per far capire di che cosa si tratta è necessario ricorrere ad un giro di parole o identificare lo sport con i nomi dei piloti che hanno conquistato

Guida breve all'offshore la "Formula 1" d'altomare

di Claudio Nobis

CENT STORI

FILA

dei titoli. Per l'interlocutore inesperto, Balestrieri, Bonomi, Cosentino, identificano l'offshore, anche se poi restano forti dubbi sui mezzi, sulle prestazioni, sulle difficoltà di gara, sui rischi, sulla preparazione tecnica e atletica, su tutto insomma. Paragonato spesso, per analogia, alla Formula 1 dello sport automobilistico l'offshore ha un fascino agonistico fors'anche superiore, ma gli spettatori hanno la possibilità di apprezzarlo soltanto in poche fasi della gara, come la partenza e qualche passaggio, ed è proprio questo il suo difetto maggiore ed il suo limite nei confronti del pubblico.

Offshore significa, infatti, «fuori costa» secondo una traduzione letterale, ovvero alto mare che in termini nautici si dice anche «altura», e il termine sta ad indicare che il campo di gara è il mare aperto, il che impone ai piloti non soltanto abilità velocistica ma anche di navigatore.

Raramente un percorso offshore è inferiore ai 300 chilometri, in qualche caso è anche più lungo come nella Bahamas 500 che è lunga addirittura il doppio e richiede un rifornimento intermedio. Per le altre gare i 1200 litri di benzina a 130 ottani (avio) contenuti nei serbatoi di bordo sono sufficienti per arrivare al traguardo dopo

quattro-cinque ore di corsa a velocità medie comprese fra i 100 e i 120 orari; il che vuol dire che nei tratti di mare più favorevole si raggiungono punte di 135 chilometri l'ora. Lo scorso anno Bonomi fece registrare la media più alta a Palma di Maiorca vincendo a 133,8 chilometri l'ora seguito da Balestrieri a 133,5 chilometri l'ora. Fu un arrivo evvincente, degno di un gran premio automobilistico, tenendo conto che dopo 186 miglia di gara i due piloti erano staccati di soli 22 secondi e anche il quinto in classifica, l'inglese Buchanan, aveva tenuto una media di quasi 110 orari. Sono velocità impressionanti in mare corrispondenti, secondo alcuni, ai 300 orari in terra; sta di fatto che per realizzarle con imbarcazioni di dieci metri circa, come quelle usate nella massima categoria offshore, sono necessari due motori da 8000 cmc l'uno per una potenza che nel 1973 ha raggiunto 600 CV per motore, quindi un totale di 1200 CV.

Questo spiega quale profonda differenza possa intercorrere tra la motonautica tradizionale, sia pure velocissima, da lago e quella d'altura. Senza contare che i «mostri» dell'offshore sono parenti stretti dei normali motoscafi veloci da diporto mentre i «tre punte» da lago, pur raggiungendo i 200 orari, sono soltanto dei gusci capaci di contenere motore e pilota; lo stesso rapporto che passa tra una Formula 1 e una Gran Turismo o una vettura da rally, per restare al paragone automobilistico.

D'altra parte l'offshore è diventato sport nel modo più naturale che si possa immaginare: ossia dall'istintivo senso agonistico che sprona chiunque disponga di un mezzo a motore. Fu in Florida, a Miami, nel 1957; alcuni amici in vacanza con i loro motoscafi da diporto finirono col fare la classica scommessa. «L'ultimo che arriva a Nassau (nelle Bahamas di fronte a Miami) paga un drink per tutti». Si trattava di cabinati di 12-13 metri con motori da 200-300 CV, di quelli che si usano per la pesca d'altura, così diffusa in America, e a lanciare la proposta fu Sam Griffith al quale ancora oggi è intitolata una delle gare americane ed uno dei trofei più prestigiosi di tutto il campionato. L'esperienza fu entusiasmante per coloro che vi parteciparono al punto che nacque subito l'idea di trasformarlo in una corsa ufficiale, con tanto di regolamento e di calendario. Alla Miami-Nassau si aggiunsero rapidamente altre gare, sempre negli Stati Uniti, poi la passione per l'offshore raggiunse l'Europa. In Inghilterra, nelle turbolente acque della Manica, nel 1962 si disputò la prima Cowes-Torquay destinata a diventare una delle corse più importanti e spettacolari del mondo se si pensa che vi partecipano fino a 60 imbarcazioni di tutti i tipi e potenza. L'anno successivo la prima gara italiana, la Viareggio-Bastia-Viareggio; quindi Francia, Svezia e Jugoslavia ne organizzarono altre, esten-



dando il «contagio» al Sud Africa, all'Australia, al Sud America ed anche alla quieta Svizzera che organizza oggi l'unica gara «anomala», nelle acque del lago di Ginevra, abbastanza grande per riprodurre le condizioni di navigazione del mare (anche se molti non sono d'accordo con questa tesi). Finalmente nel 1966 si parla di un campionato mondiale vero e proprio con tanto di calendario e di regolamento stabiliti dal Comitato costituito in seno alla UIM (Union Internationale Motonautique) e per i primi due anni sono i piloti americani a dominare con Jim Wynne e Don Aronow. Quest'ultimo, più che un pilota, è progettista e costruttore delle imbarcazioni con le quali vince le gare, gli ormai famosi «Cigarette» ancora oggi imbattuti. Anche in Italia, come in Inghilterra, si corre già dal 1963 e i progettisti italiani, tra i quali primo fra tutti Renato «Sonny» Levi, cercano la miglior soluzione di compromesso per navigare velocemente in tutte le condizioni di mare. Da un lato e dall'altro dell'Atlantico si arriva alla stessa conclusione, sia pure con diverse interpretazioni: e cioè alla carena a V profonda. Ray Hunt e Levi danno così il nome alle loro carene e nasce perfino una disputa sulla priorità dell'idea, ma quello che conta è il risultato davvero eccellente.



In effetti la rivoluzionaria carena a V entra nelle onde come un cuneo anziché usarle come un trampolino, e la barca ne guadagna in assetto e stabilità, mentre per superare i maggiori attriti dovuti alla immersione è dotata di una serie di pattini longitudinali che aiutano la barca a sollevarsi in planata per effetto della velocità, riducendo la superficie bagnata. Dai risultati in gara all'applicazione nella produzione di serie il passo è breve e l'evoluzione in fatto di prestazioni non si è più arrestata anche per le normali barche da diporto. In Inghilterra, invece, il miglior progettista in materia è Don Shead che nel '73 ha dato filo da torcere anche al nostro campione del

mondo Bonomi con lo «Unowot» un velocissimo scafo in alluminio (per dirla in termini semplici) unico reale antagonista, fino ad oggi, dei «Cigarette» di Don Aronow. Quanto ai motori, invece, non si può dire che ci sia competizione fra marche, e l'evoluzione è avvenuta sempre sugli stessi tipi: i Mercruiser, derivati dagli Chevrolet da camion elaborati e adattati all'uso marino da Karl Kiekhaefer che li vende sotto il nome di Aeromarine. La produzione è limitata ed i piloti più impegnati sono costretti a tenerne una buona scorta se non vogliono rischiare di interrompere il campionato: né esiste alternativa come ha dimostrato l'esperienza con altri motori anche



Il Cigarette 36 piedi dell'americano Bobby Routbord (n. 18) campione del mondo 1972.

Il «Dry Martini» di Carlo Bonomi, (n. 9) campione del mondo 1973 e attuale leader della classifica iridata.

Il «Black Tornado» di Vincenzo Balestrieri (n. 4).

Il camion officina e il carrello della barca dell'americano Tom Gentry.



famosi come i Maserati, per fare un esempio.

Dopo i primi due successi americani, nel 1968 tocca finalmente ad un italiano conquistare il titolo mondiale. Vincenzo Balestrieri che aveva cominciato a correre con diversi tipi di barche fin dalle prime Viareggio-Bastia: la conversione al binomio Cigarette-Mercruiser gli frutta la vittoria ed altri italiani scendono in gara tutti, prima o dopo, con i Cigarette: Francesco Cosentino, il giovanissimo Ronny Bonelli, Carlo Bonomi, Giorgio Mondadori, Giulio De Angelis (più volte campione nella motonautica da circuito) per citare solo i nomi più prestigiosi e sempre nella classe mag-

giore OP 1 (Open, scafo aperto, non cabinato, da 8.000 a 16.000 cmc di cilindrata). Nel 1969, però, è di nuovo Don Aronow a riportare a casa il titolo ritirandosi definitivamente dalle gare e lasciando dietro di sé una lunga serie di connazionali pronti ad emularlo. Tuttavia l'anno dopo il romano Balestrieri riesce a fare il bis ostacolato fino all'ultimo dall'inglese Tommy Sopwith che malgrado il punteggio maggiore deve cedere il titolo per una ingiusta squalifica inflittagli alle Bahamas e ratificata dalla UIM.

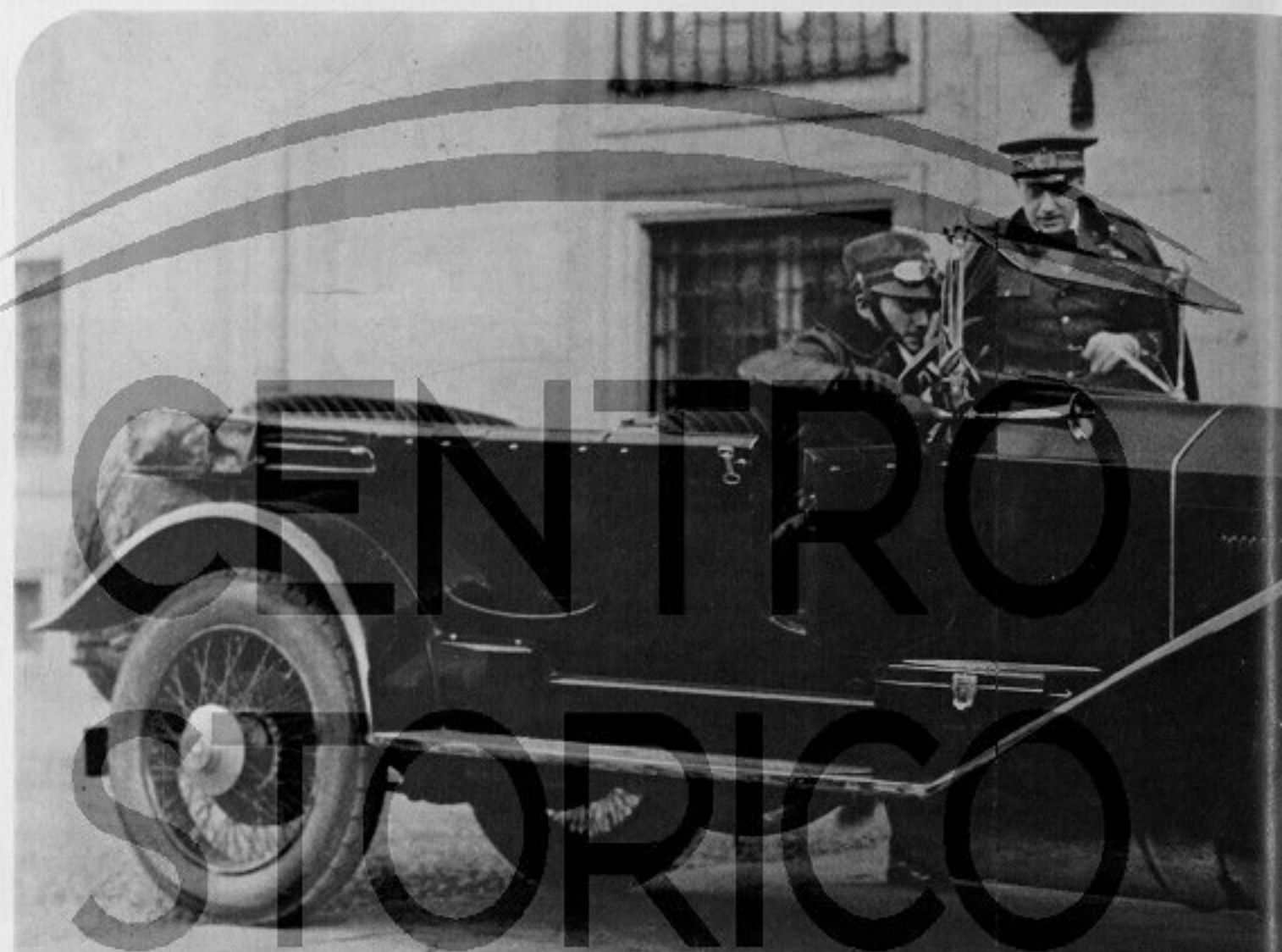
Pilota accanito e bizzoso l'ormai famoso Balestrieri tenderà di nuovo più volte ma il 1971 ed il 1972 laureano altri due campioni americani, Bill

Wishnick e Bobby Routhbord fortemente spalleggiati, naturalmente, da Don Aronow che ha venduto loro le barche. Poi, lo scorso anno, Carlo Bonomi che corre con i colori del Martini Racing Team dimostra capacità d'organizzazione, abilità e tenacia aggiudicandosi i tre titoli in palio, quello italiano, quello europeo e quello mondiale, malgrado il grande numero di agguerriti avversari, italiani, inglesi ed americani presenti nelle 19 gare del calendario '73. Bonomi ha cominciato nel '71 con qualche gara d'assaggio ai comandi di uno scafo italiano dei Cantieri San Marco, quindi nel '72, disputando poche gare, aveva raggiunto il secondo posto assoluto nella classifica finale. Un'escalation rapida e decisa dunque, com'è il suo carattere che poco concede alle parole ed ai commenti per concentrare tutto sull'azione.

Purtroppo proprio il Campionato 1973, uno dei più completi, movimentati e interessanti che la storia dell'offshore ricordi, ha avuto in Italia un'estate nera: due gare malamente organizzate, cronometristi che sbagliano i tempi, una federazione sportiva che vede tutto e se ne lava le mani, lasciando germogliare malanimi fra piloti; mille fatterelli stupidi che poi finiscono con l'avere un peso. Nel giro di due settimane, a metà campionato, Attilio Petroni il miglior pilota e navigatore che l'offshore italiano abbia avuto ed uno dei migliori del mondo, dà le dimissioni da membro della commissione federale. Cosentino fa lo stesso dalla sua carica di presidente della stessa commissione, dopo aver lottato a lungo per l'affermazione del suo sport preferito. Mondadori ha smesso e non ha più nemmeno la barca. Bonelli non è più tornato alle gare dopo la pausa del '73. Bonomi e De Angelis sono invece seriamente impegnati e anche Balestrieri si difende ancora. A fianco di questi «big» i posti vuoti si stanno riempiendo dei vari Blasetti, Fantuzzi, di Castoldi, che ritorna con i suoi idrogetti, e di numerosi nuovi nomi che arrivano dalle classi minori. Ma attenzione: gli inglesi e soprattutto gli americani stanno facendo passi giganteschi verso una competitività mai raggiunta.

Bisognerà aggiornarsi se non si vuole perdere una tradizione di predominio italiano, tradizione che negli ultimi anni ha caratterizzato le più belle pagine di questo sport.

C. N.



«Parva igni scintilla me

Gabriele d'Annunzio

Dall'album Lancia

La Trikappa di Gabriele D'Annunzio





Con questa lettera
al Senatore Giovanni Agnelli,
D'Annunzio decise
il «sesso» dell'automobile.
(per cortesia
della rivista «Quattroruote»)



Mio caro Senatore,
in questo momento ritor-
no dal mio campo di
Sasenzano, con la Sua macchi-
na che mi sembra risolvere
la questione del sesso già
dibattuta. L'Automobile
è femminile. Questa ha
la grazia, la mollezza,
la vivacità d'una sedu-
ce; ha, inoltre, una virtù
ignota alle donne: la per-
fetta obbedienza. Ma, per contro,
delle donne ha la disinvoltta levità
nel superare ogni scabrezza. In-
clinata progreditur.

Le stringo la mano.

Il Dittatore.
18 febbraio
1926.

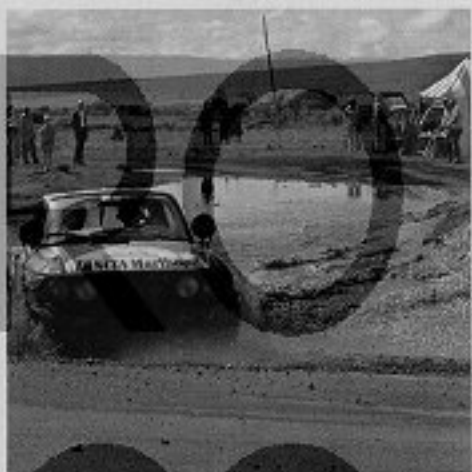
M. S.
Gabriele d'Annunzio

Invio

**CENTRO
STORICO
FIAT**

ASPETTANDO L'EAST AFRICAN SAFARI

di Gino Rancati



Ti dicono East African Safari Rally e tu vai in Kenia. L'Africa nera, quella delle letture della tua infanzia, dei films di Tarzan, del leone e dell'elefante. Ci arrivi tardi, quando i charters e le agenzie turistiche hanno già portato quaggiù milioni e milioni di uomini e donne che poi sono tornati per dire ai parenti ed agli amici di questa Africa e del male che ne può venire. Chi lo ha capito questo male, naturalmente.

Sbarchi dal grande aereo e le nubi, immense, immanenti, stupende sono nel cielo una presenza che mai ti lascerà.

Gian Isoardi, il mio operatore cinematografico, dice che nubi così non ve ne sono in nessuna altra parte del mondo. Può essere vero: le nubi d'Africa sembrano fatte di acciaio bianco o di un metallo a noi sconosciuto.

Le guardo affascinato e Isoardi gira già: dice che magari così belle non le troverà più. Invece le avrà sempre. Sei in Africa e vuoi vedere gli animali di qui, le «bestie feroci». Eccoti allora al Parco Nazionale di Nairobi con un temporale che avanza tra le candide nubi. Ti lasciano entrare con l'automobile, purché tu vada adagio e non spaventi gli animali. Ma questi ormai non si debbono più spaventare di nulla. Ma gli animali dove sono? Vuoi vedere che si sono nascosti? Vi sono decine e decine di carcasse di gazzelle, di gnu, di altri animali che non hanno retto alla siccità, alla grande arsura dei mesi precedenti. Uno spettacolo triste, un quadro che stride con l'attesa che avevi negli occhi. Credevi di guardarti attorno tra elefanti, leoni, gazzelle e trovi carogne orrende. Chi ci porta è un giovane ingegnere di qui che sa tutto sul Parco, ne conosce i viottoli più segreti. Ma non ha fortuna, dice lui. Poi un paio di struzzi, lontanissima una giraffa, qualche uccello, niente più. A me va bene così. Vuol dire che questa natura può ancora nascondersi, può ancora negare all'uomo bianco una sua immagine, seppur per poco.

Intanto è arrivato il gran temporale, annuncio della stagione delle piogge. E le nubi se ne sono andate via, ma poco dopo sono ancora lì, solide come prima e belle come prima.

Quando lasci il Parco, sta arrivando una rossa vettura che parteciperà al Safari.



Un rumore infernale. Il fotografo che siede a fianco del pilota dice che dovrebbe fare delle fotografie d'ambiente: insomma la macchina con i leoni, gli elefanti, le gazzelle. La guardia, un pezzo di marcantonio, dice che non è possibile per il troppo rumore. Il fotografo è disposto a pagare, la risposta è ancora no. Meno male.

Ritorni in albergo e trovi un parco con fiori che non hai mai visto, dai colori violenti, in un verde che ha mille tonalità, nessuna definizione. Qui siamo in Africa, questa natura lo dice. Osservi il palazzo dell'Università, vicino al Norfolk Hotel, e pensi che studiare in quell'oasi di verde e di colori è forse più facile. E qui studiano sul serio.

Poi ti dicono che bisogna andare in un posto dove la notte, attorno ad un grande stagno, arrivano gli animali, quelli che al Parco si erano nascosti. E parti con un gruppo di amici. Joseph il nostro autista è un kikuiu, fiero di esserlo. Bravo, attento, scrupolosa guida. Vediamo così le piantagioni di caffè, di the, ci fa visitare un villaggio, ci dice delle usanze. Attorno al ristretto nastro di asfalto, dalle due parti un viottolo di terra. Su di esso, per chilometri e chilometri, corrono tutti, giovani, vecchi,

uomini e donne. Capisco il segreto dei grandi atleti di qui.

Poi arriviamo oltre Nieri dove all'Ouspan Hotel, un altro paradiso d'Africa, v'è direttore un torinese, fatto prigioniero durante l'ultima guerra. Una colazione quasi degna di Prunier e poi in jeep con il cacciatore bianco con tanto di fucile verso il Tree Tops, l'albergo sulle palafitte in mezzo alla foresta. Quel fucile fa sorridere: è un'arma della pubblicità turistica oppure può servire sul serio?

Arriviamo all'impensabile Tree Tops e saliamo sul terrazzo per il the con dolci biscotti. Tutto attorno, la foresta ed il grande stagno con l'acqua, nera nera, per gli animali. Ad un tratto arrivano decine di babbuini che con tre salti sono tra noi. Scherzano, rubano biscotti, tentano di strappare le borsette alle donne. Brutti, ma simpatici. Sono ammaestrati per rendere più allegra la sosta sulle palafitte. Poi il cacciatore dice che non sono affatto ammaestrati.

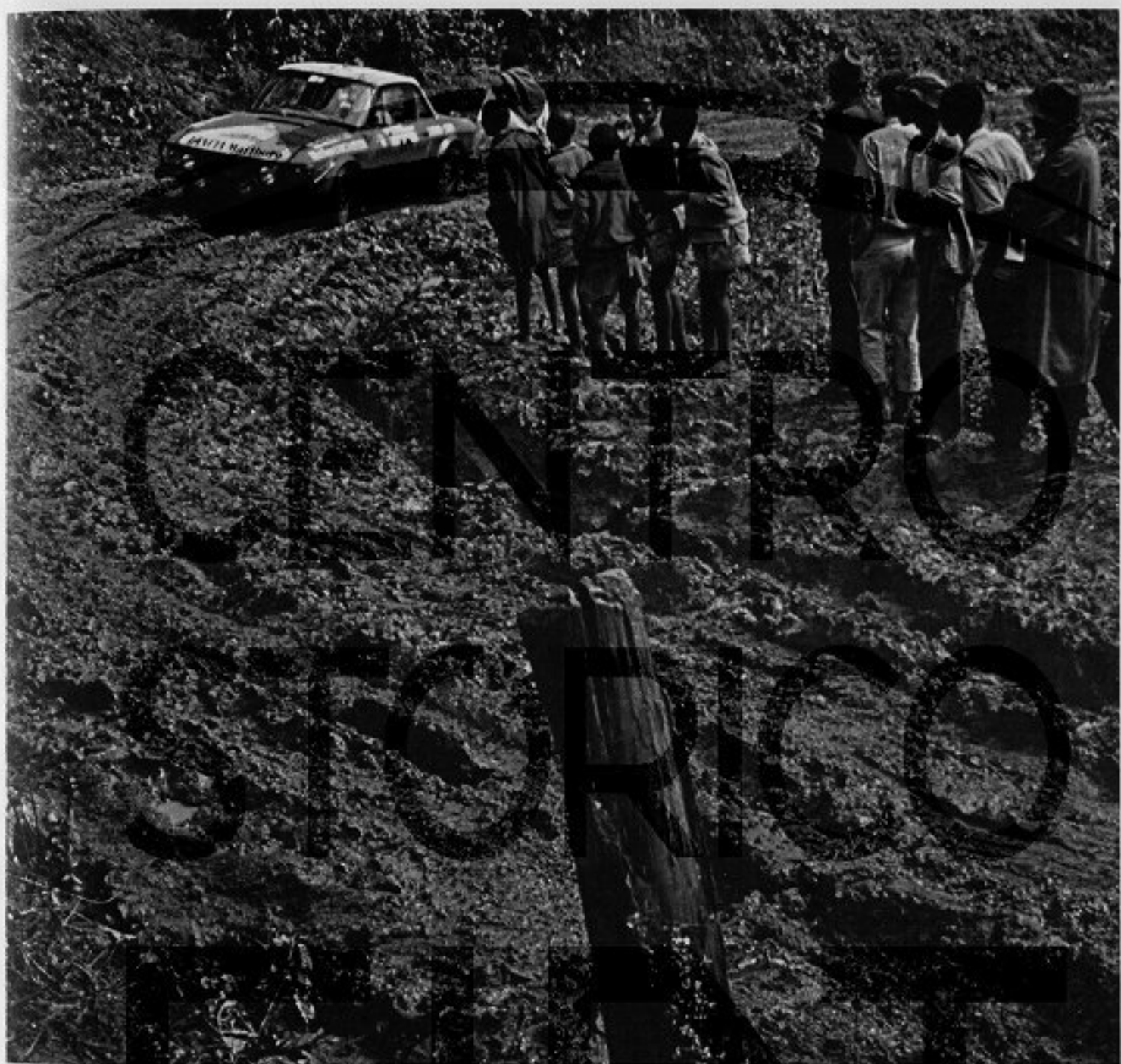
Verso sera, comincia la sfilata, pare diretta da un buttafuori nascosto nella

foresta. Arrivano gazzelle, bevono e se ne vanno, poi ecco i cinghiali, bevono e se ne vanno, altre gazzelle che bevono e scompaiono. Lo spettacolo è di una precisione esemplare. Gli animali attendono il loro turno e non si interessano di altri animali, anche più deboli. La domanda è sempre la stessa: ma quando vediamo le bestie feroci?

Scende il buio, una cena alla Hemingway e poi alle finestre. Potenti riflettori illuminano la radura attorno all'acqua. Arriva un po' di tutto, ma dei «feroci» nulla. Eppure vedi bufali immensi che sono i più terribili. Non temono confronto per forza, astuzia, sete di vendetta.

Va a vedere che passiamo la notte in piedi senza il grande spettacolo. Infine ecco i rinoceronti. Grossi, imponenti, torvi. Un maschio assale una femmina ed il suo piccolino. Dice il cacciatore bianco che lo fa perché caduto in crisi amorosa e che è davvero infuriato. Quando il maschio scaraventa per aria con un colpo di corno il piccolo, le nostre urla superano i ruggiti. Il piccolo, si fa per dire, ripiomba a terra. A noi sembra morto. Vien voglia di andare a soccorrerlo. Resta immobile per più di un'ora con il «matto» che gira tutto attorno e che controlla ogni mossa della femmina, spinta prima in acqua, e del piccolo. Il grosso bestione se ne va verso la foresta. Il piccolo si alza (che sospiro...) e raggiunge la madre: aveva finto di essere morto per non essere colpito ancora. Appena madre e figlio sono vicini, rispunta il maschio che aveva finto a sua





volta di essersene andato. I ruggiti stringono il cuore. Nuovo furioso assalto, ma la femmina ed il piccolo riescono, non si sa come, a fuggire.

Gli elefanti non vengono e neppure i leoni. Ti corichi nella speranza di essere svegliato dai barriti, non dormi e resti con la tua speranza fino al mattino. Non è stato molto, ma quell'assalto del rinoceronte è stato qualcosa.

Ritorno a Nieri. Chiedo dove sia la tomba del Duca d'Aosta, morto in prigionia. E ci andiamo, è poco distante. Una chiesa tra i fiori, la tomba con qualche fotografia, il custode che sa tutto di questo «grande uomo, di questo italiano buono». Penso a mia madre che avrebbe voluto arrivare sin qui e che non è mai uscita di casa.

Percorriamo una strada che hanno costruita trent'anni fa i prigionieri italiani. Joseph dice che è ancora intatta, come era stata fatta allora e che le altre costruite dopo sono una frana.

Nairobi, i fiori, l'albergo coloniale, l'attesa della corsa. Poi andiamo a trovare una famiglia di agricoltori cremonesi che sono qui da anni. Stanno sul lago di Naivasha in fondo all'Escarpment, spettacolo affascinante di una depressione a perdita d'occhio. Quando arriviamo a Kongoni Farm c'è Cesare Bellingeri, Gianna sua sorella che ha sposato Bruno Brighetti che è stato per tanti anni con Bruno Martino, il cantante confidenziale, ma che poi l'Africa ha rapito, ci sono Barbara e Marco, figli di Gianna e Bruno, c'è la deliziosa Daphne,



giovannissima inglese fuggita da Londra per tornare a vivere qui dove è nata. Mal d'Africa.

Kongoni Farm è immensa: vi si coltivano porri, peperoni, vi si alleva bestiame. Migliaia e migliaia di ettari, centinaia di lavoratori, un parco molto nutrito di macchine agricole e di automobili. Cesare, con il suo fucile che quando spara ha gli effetti di un cannone, ci accompagna in giro per «i campi». Questa è l'Africa. Ecco le giraffe che non hanno paura dell'uomo in macchina, ma dell'uomo a piedi, i kongoni, grosse gazzelle che danno il nome all'azienda, i terribili bufali. Cesare è narratore impeccabile, pieno di fascino, profondo conoscitore di questa terra che ama. Rincorriamo con la fantastica jeep un gruppo di ilan, grandi gazzelle. C'è da aver paura. A tutta velocità, in mezzo ad un terreno che non è certo una pista, senza nessuna

limitazione al nostro andare avanti. Travolgiamo alberelli, arbusti, su e giù, altro che il rally cross. Cesare è colpito dalla bellezza di un grosso ilan e lo rincorre a lungo fin quando noi non ce la facciamo più per i sobbalzi.

A tavola, Gianna impareggiabile padrona di casa, ascoltiamo ancora Cesare sui suoi anni d'Africa. È giovane, è qui quasi da un decennio, ma non vuol più saperne dell'Europa. Gli dà ormai fastidio andare soltanto sino a Nairobi. Lo capisco. Il lago splendido davanti a casa, la pace, il silenzio, l'amicizia vera con gli italiani che vivono attorno al lago, questa natura con le sue ricchezze immense, l'organizzazione del lavoro che ti consente di raccogliere ogni pomeriggio gli ortaggi e di sapere che il mattino dopo sono sul mercato di Londra. Anche qui è cambiato qualcosa, ma per adesso dice Cesare che il paradiso per chi ha voglia di lavorare è ancora qui.

Kongoni Farm mi è entrata nel cuore e nel cervello. In una settimana ci verrò tre volte, porto qui sempre nuovi amici per dividere con loro la gioia struggente di questa scoperta. Sì, è l'al d'Africa e sono felice. Un male dolce e strano come la nenia che la madre canta al suo bimbo, laggiù in cucina.

Poi l'East African Safari ha le sue esigenze. Siamo qui anche per la corsa. E Cesare che da ragazzo ha corso in automobile ci accompagna nella notte. Un cielo di stelle mai visto. I ruggiti dei motori che lacerano questa pace. Cesare mi avverte che siamo vicini all'Equatore. E quando arriviamo al cartello che segnala questa «presenza» la nebbia più fitta, il freddo. Ma come, quasi mi arrabbio.

E le macchine dei concorrenti entrano ed escono da questa nebbia. La corsa è stata decimata per le difficoltà. In gara sono rimaste una quindicina di vetture e tutte quelle italiane, due Fulvia HF e tre 124 spider, ci sono. Va a vedere che si può anche vincere. Ma gli organizzatori con un colpo di bacchetta magica riammettono tutti in corsa, la regolano e la vittoria tocca ad un indiano di qui. Suprema dimostrazione di come si può fare per ottenere quel che si vuole. Le nubi, i fiori, i racconti di quelli che sono andati in questa e quella riserva (e sono anche riusciti non soltanto a vederli, ma ad accarezzarli, i leoni...), i ritorni a Kongoni Farm, le lunghe ore nella foresta con la guida sapiente di Cesare, i suoi racconti fantastici di uomini, di animali, di morte. La visita al villaggio masai con altre storie. E Cesare che non vuol sentire la parola Europa, che ti presenta un amico masai che si è laureato a Londra, ma che è tornato qui a custodire il suo gregge, in pace con se stesso. È mal d'Africa.

E mentre l'indiano che ha vinto il Safari saluta la folla che lo osanna per aver sconfitto gli europei, guardo in cielo. Le nubi sono ancora più belle, adesso che dobbiamo tornare.

A casa tento di telefonare a Kongoni Farm. Inutilmente. Da là si può in pochi attimi. Scrivo una lunga lettera che è una dichiarazione d'amore. Gianna, Bruno, i ragazzi, Cesare e Daphne la aspettano ancora.

G.R.



Cronache del Lancia Corse

Se al Rally Neige et Glace le «voitures bleu» potevano accampare come scusante una cattiva scelta di pneumatici, alla Ronde della Giraglia tutto era stato predisposto per contrastare la marcia dell'«enfant terrible» della Lancia. Ma Andruet, con un crescente entusiasmo di tempi, già dai primi giri, toglie tutte le speranze all'Alpine e al velocissimo Simca prototipo di Fiorentino.

— Volava da una curva all'altra — afferma la minuta ed esperta «Biche», e la Stratos non ha mai accusato il minimo problema. E con questa affermazione, Andruet-Biche, passano nettamente al comando del campionato francese. Mentre si sta correndo in Corsica, e l'attenzione generale è quasi monopolizzata da questa gara, una

squadra di tre meccanici è a Londra per lavorare intorno alla Fulvietta di Mehta che, dopo aver terminato l'East African Safari, si appresta alla più grande avventura rallistica del mondo: la «World Cup».

Dodicimila miglia d'inferno con due attraversate sulla infida sabbia del Sahara, partenza da Londra e arrivo a Monaco di Baviera con attraversamento di gran parte dell'Europa orientale. Alla fine della prima tappa, a Kano in



Nigeria, la Fulvia ha già spadroneggiato: è la prima. Ma la sabbia non perdona e il motore è logorato. Si corre ai ripari e un cambio di pistoncini in pieno deserto permette alla vettura di giungere settima a Monaco. Non verrà però classificata per una stravaganza del regolamento. La vettura da Tunisi a Bari doveva essere imbarcata con una nave dell'organizzazione e ciò non era stato possibile per un ritardo di poche ore. Un risultato comunque di tutto prestigio per una vettura che già aveva terminato una gara come il Safari. Più di 20.000 chilometri a tavoletta su strade che strade non sono.

Intanto si avvicinano due obiettivi: il «4 Regioni» a Pavia, uno dei rally classici ai quali la Lancia è affezionata, e la più ambita delle gare, la Targa Florio. A Pavia partecipano due Stratos: una per il Drago e l'altra per la sua fedele spalla Amilcare Ballestrieri. C'è pure Pelganta con una Stratos privata, ma il campioncino del Trofeo Nazionale dei Rallyes non avrà molta fortuna a Pavia. La gara è piena di imprevisti e i tempi delle prime prove non rispettano le previsioni.

Ma tutto viene presto risolto; dopo un consulto fra i tecnici responsabili di Lancia Corse, viene deciso di provare un nuovo tipo di miscela per le gomme. E come d'incanto le due vetture lasciano nella loro scia tutti gli avversari e giungono al traguardo di Salice prima e seconda.

Pochi giorni di pausa e via per la Sicilia, dove nel '73 era stato sfiorato il successo. Due vetture schierate: Munari-Andruet e Gerard Larrousse-Ballestrieri. Un nuovo venuto, dunque, in casa Lancia, e



un felice incontro con un pilota tra i più forti in campo mondiale. Sarà proprio Gerard a tagliare per primo il traguardo, dopo che Munari si era dovuto fermare per un guasto al motore.

Vittoria alla Targa: il più desiderato trofeo per una casa automobilistica e una ulteriore conferma delle doti della Stratos che sta ricalcando e forse superando i successi della Fulvia.

Si guarda con una certa fiducia al Rally delle Alpi Orientali, quasi sempre vinto dalla Lancia. Ma proprio qui, a Udine, la sfortuna si accanisce sulle vetture di Munari e Ballestrieri che già avevano preso il comando fin dalle prime battute. Munari spende 7 minuti per la rottura del filo dell'acceleratore ed è ben presto tagliato fuori dalla lotta. Ballestrieri, nettamente al comando, si deve fermare alla penultima prova, prima per la rottura di un braccetto della sospensione, poi, dopo che i meccanici hanno compiuto il solito miracolo, per la foratura di una gomma.

Un rally da dimenticare presto. Una nota di soddisfazione giunge però da parte dei clienti.

Cambiaghi e Pelganta, con due Stratos, giungono al traguardo 8° e 11° assoluti. Così pure le tre Beta Coupé di Tony Carello, Ravaioli e Ferraris non accusano battute d'arresto e si comportano ottimamente. E dei clienti è necessario dire ancora qualcosa poiché si stanno comportando molto bene. Nei Rallyes nazionali le Fulvia continuano a mietere successi e nuovi nomi vengono alla ribalta, come Stagnani e Casarotto. Pelganta continua a dettare legge nei rallyes del Nord e Boretto con il gruppo 4 si è già ben assuefatto alla potenza del nuovo motore, spiccando tempi di rilievo.

Un cenno anche per Tony Carello, una speranza che si è sobbarcata il peso di portare sulle strade più impervie la Beta Coupé, una vettura nuova che non può essere del tutto priva delle noie di giovinezza. Una tenacia e un mordente che saranno certamente premiati: cinque partecipazioni a rallyes internazionali e sempre al traguardo. E se di Tony Carello si è parlato, un saluto vada al simpatico fratello Fausto, infortunato al volante della sua Fulvia durante il Rally della Lana a Biella, con l'augurio di pronta guarigione.

Gerard Larrousse
e Amilcare Ballestrieri
trionfatori
della Targa Florio

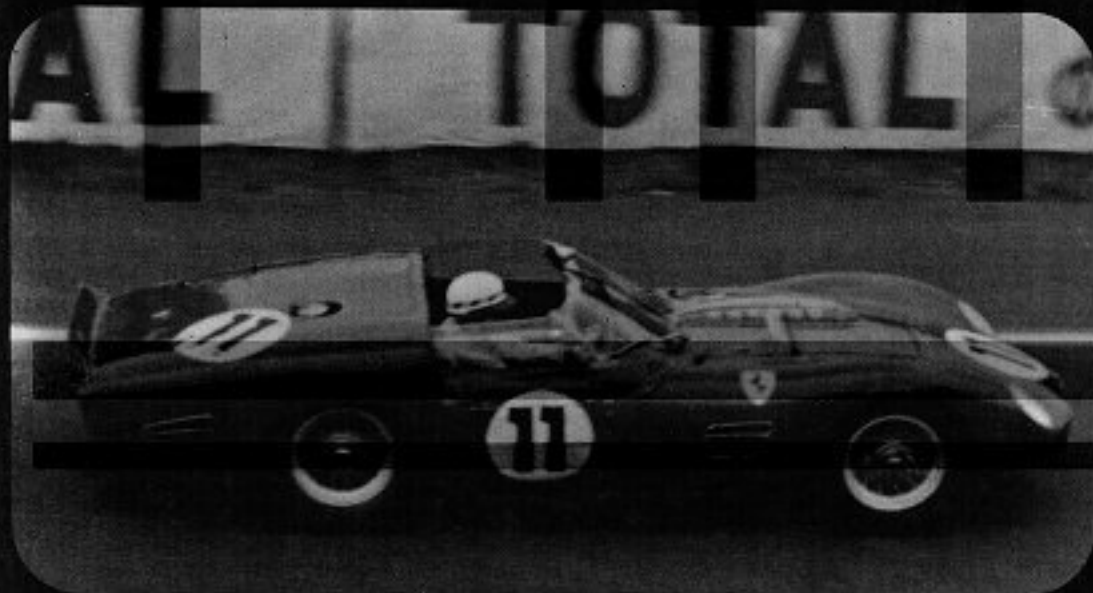


**Cronache
del
LanciaCorse**

Alto, dinoccolato, una figura da atleta appena appesantita, capelli spruzzati di grigio, occhi chiari e giovani, un sorriso disarmato e disarmante: Mike Parkes sembra uscito dalle pagine di un'antologia del cinema, è, sputato, l'uomo tranquillo dei film di Capra e di John Ford di tanto tempo fa. Più di vent'anni di automobile e ne ha soltanto quarantatre.

«Ho cominciato molto prima, anzi credo di essere nato con della benzina al posto del sangue. Un male di famiglia: mio padre ha disegnato motori per tutta la vita, grossi motori da aereo per la De Havilland e motori per automobili». Cresciuto in questa religione Mike, appena finite le scuole, andò alla Humber, una fabbrica inglese allora famosa. «Come apprendista: a quell'epoca usava così, bisognava salire tutta la scala un gradino per volta e impraticarsi in tutti gli aspetti del mestiere, dal banco d'officina al tavolo da disegno, alla scrivania di un ufficio». E intanto studiava ingegneria a Coventry, capitale inglese dell'automobile. Dalla Humber alla Sunbeam-Talbot, costruttrici di vetture sportive di prestigio e componenti del Gruppo Rootes. «Nel 1956 il blocco del canale di Suez provocò una crisi petrolifera non meno grave di quella che ci ha angustiat qualche mese fa. Anche allora si scatenò la corsa alla piccola automobile, che consumasse poco, e la Rootes mi affidò la responsabilità del progetto di una macchina con una cilindrata inferiore al litro». L'automobile uscì più tardi con il nome di Imp; tecnicamente era indovinata, ma per ragioni di vario genere non riuscì mai ad ottenere il

MIKE PARKES DALLA FERRARI ALLA LANCIA



*di
Athos Evangelisti*

successo che meritava. «Di giorno lavoravo in fabbrica e la notte impazzivo nel garage di casa attorno a una vecchia Frazer Nash con trasmissione a catena con la quale partecipavo a gare per vetture d'epoca. Avevo cominciato a correre perché mi sembrava un'esperienza utile al mio mestiere di tecnico, e in effetti era così, soltanto che quasi senza accorgermene le corse cominciarono ad appassionarmi più del mio lavoro». Entrò a fare parte di una scuderia privata. «Avevamo due Jaguar 3.8T e anche una Ferrari 250 GT, con questa macchina mi trovai subito a mio agio e cominciai a vincere spesso». Tanto spesso che all'inizio del 1961 lo chiamarono a Maranello offrendogli la guida di un prototipo. «Non accettai soltanto perché il mio lavoro alla Rootes non era ancora concluso, tuttavia per me da quel momento in avanti le corse non furono più un hobby e divennero sempre più importanti». Nel '62 partecipò a parecchie gare in Inghilterra con la Ferrari e trovò il modo di essere al Nürburgring e a Le Mans come conduttore aggiunto alla squadra italiana. «Le prime esperienze in coppia con Mairesse e con Bandini finirono per convincermi del tutto. Alla Rootes avevo ormai terminato e nel gennaio del 1963 ero di nuovo a Maranello per firmare un contratto che mi impegnava a correre nei prototipi assieme a Surtees, a Scarfiotti, a Bandini e a Vaccarella. Mi chiesero anche di creare un reparto esperienze per le Ferrari di serie e questo mise a tacere i miei ultimi scrupoli».

E così il tecnico Mike Parkes si trasformò in Parkes corridore. Faticosamente incastrato, per via dei suoi centonovantadue centimetri di statura, nell'abitacolo di vetture sempre di parecchi numeri più piccole della sua misura, diventò rapidamente uno specialista in «mille chilometri». Vittorie a Sebring, a Spa, a Monza, a Parigi; quante e in quali anni non ricorda esattamente: l'albo d'oro è rimasto da qualche parte, forse nella casa di Modena o addirittura in Inghilterra. Cita quindi a caso. «Una delle corse che mi è rimasta nel cuore è la 24 Ore di Le Mans del '67: in coppia con Scarfiotti arrivammo secondi con la nostra "piccola" Ferrari dietro la Ford GT 40 di sette litri. Furono ventiquattro ore filate di battaglia». Con Scarfiotti si trovava bene. «In corsa e fuori, non era soltanto un bravissimo pilota, era anche un uomo eccezionale». Quando Surtees lasciò la Ferrari per Mike ci fu anche una monoposto di Formula 1. «Era logico che lo desiderassi, come pilota e anche come tecnico, perché per l'uno e per l'altro una monoposto rappresenta il massimo. È l'apice della carriera per un conduttore e per il tecnico è la macchina più sensibile che esista, quella più pronta a reagire alla minima modifica. Per me si aggiungeva una ragione particolare; per la prima volta avevo una macchina mia, costruita sulla lunghezza delle mie gambe e delle mie braccia». Il fatto di essere anche un tecnico rendeva più facile o più difficile, a Parkes, il mestiere di corridore?

«Più facile, senza dubbio; conoscere intimamente il mezzo meccanico, le sue possibilità e i suoi limiti, poterne avvertire in anticipo reazioni e incertezze, è di grande aiuto in gara. Naturalmente bisogna sapersi sdoppiare, quando si è piloti la preparazione tecnica della macchina è affidata ad altri. Talvolta mi accadeva di vedere prendere delle decisioni diverse da quelle che avrei preso io, ma non importava. Una delle prime verità che ho appreso da mio padre è che non esiste mai un solo modo giusto di fare la stessa cosa». Nel 1967, in giugno, il più brutto giorno della sua vita: l'incidente sulla pista di Spa al gran premio del Belgio. «Fu al primo giro, seguivo Clark e Stewart quando la BRM di quest'ultimo perdette dell'olio; io ero troppo vicino per evitare la chiazza che si era formata sulla pista e volai fuori. Mi parve che durasse un'eternità e fu una cosa terribile: alla fine ero davvero malconcio, fratture alle gambe e alle braccia in più punti e al femore. Forse se fossi stato più piccolo, se avessi potuto rannicchiarmi nell'abitacolo le conseguenze sarebbero state meno gravi, ma per me non ci fu niente da fare, eppoi a quell'epoca non si portavano cinture di sicurezza».

Quasi due anni d'ospedale, due anni perduti. «Nel 1969 ero di nuovo a Maranello, come tecnico però. Psicologicamente mi sentivo in forma anche perché mi ero convinto che l'incidente era avvenuto senza che io avessi alcuna colpa o commesso alcun errore. Fisicamente invece non ero del tutto rimesso. Mi buttai a lavorare, tuttavia non facevo che aspettare il giorno in cui sarei ritornato alle corse. Enzo Ferrari fu molto gentile e comprensivo con me, di più non avrebbe potuto esserlo. Ma a poco a poco scoprii che aveva capito e deciso che la mia carriera di corridore era finita. Io invece ero di parere diverso e alla fine dell'anno abbandonai Maranello». Parkes passò alla scuderia dello svizzero Filipinetti con molti incarichi, come la preparazione delle macchine e la conduzione della scuderia, ma soprattutto con l'intenzione di correre. «Disponevamo di prototipi Ferrari praticamente identici a quelli della squadra ufficiale, ma mi accorsi molto presto che senza l'assistenza della fabbrica è difficile vincere e io, da bravo professionista, volevo correre per vincere». Alla fine di quella stagione la scelta. «Trovare una macchina ufficiale diversa dalla Ferrari non sarebbe stato facile e un ritorno alla Formula 1 avrebbe richiesto almeno un anno di riadattamento. Quante stagioni mi restavano? Un paio, forse tre. E allora decisi di chiudere il libro». Fu una decisione pesante perché Mike era ancora ammalato di corse ed è una malattia difficile da guarire. Ancora un paio di stagioni presso la scuderia svizzera, la cui attività si era intanto allargata alle corse Gran Turismo con una riuscita trasformazione, curata da Parkes, del coupé Fiat 128, e nel 1973 la improvvisa morte di Filipinetti mandò tutto all'aria. «Di quel periodo» — dice Mike — «mi è rimasta soltanto la soddisfazione di avere sistemato tutto: i piloti, i meccanici, le macchine».

MIKE PARKES
DALLA
FERRARI
ALLA
LANCIA

L'ingegnere Mike Parkes, responsabile tecnico del Lancia Corse, presenta la Stratos a un ospite d'eccezione: Emerson Fittipaldi.



E infine l'approdo alla Lancia come responsabile, dal punto di vista tecnico, delle macchine del reparto corse. Dalla Formula 1 e dai prototipi ai rallies: un passo lungo. «Ho pensato spesso a questa svolta nella mia carriera, ma onestamente mi sembra di avere fatto una cosa giusta.

Oggi più che mai l'attività rallistica sta orientandosi verso la velocità. Un rallye si decide nelle prove speciali disputate su percorsi stradali chiusi, quindi paragonabili a corse in salita, o addirittura su circuiti, quindi come vere e proprie gare di velocità pura. Mi sembra anche di avere la preparazione adatta a questo incarico: mi sono occupato di vetture di grande serie, ho fatto le mie esperienze di tecnico con automobili prodotte in piccoli numeri, e infine ho dedicato il meglio di me stesso alle macchine da corsa». L'ambiente gli piace. «Soprattutto i piloti, sono dei professionisti, ma non lasciano mai che il mestiere prenda il sopravvento nella loro vita; è un ambiente molto più umano di quello dei gran premi. Inoltre sono veramente dei campioni, io non mi sentirei mai di correre in un rallye: essere ugualmente bravi in pista, su strada, sullo sterrato e

sulla neve o sul ghiaccio richiede intelligenza, un altissimo livello di abilità e una enorme sensibilità». E le macchine? «È un lavoro molto interessante, specialmente qui alla Lancia dove, impegnati nella produzione di serie, i tecnici della fabbrica non hanno mai potuto dedicarsi come avrebbero voluto alle macchine da corsa». Per Parkes la Stratos è una macchina superba e ammette che è una delle ragioni per cui ha accolto volentieri l'invito della Lancia. «Anche il Beta Coupé è formidabile, ed è un'automobile che offre infinite possibilità in vista dell'impiego sportivo». La malattia delle corse è ormai passata e Mike adesso la vede addirittura come un grosso rischio che avrebbe potuto relegarlo molto presto nella schiera degli «ex». Se non avesse neppure cominciato, se avesse continuato a fare soltanto l'ingegnere, dove sarebbe adesso? Sarebbe stata diversa la sua vita? Si stringe nelle spalle. Forse non se lo è mai chiesto, o forse non ha mai voluto chiederselo.

A. E.

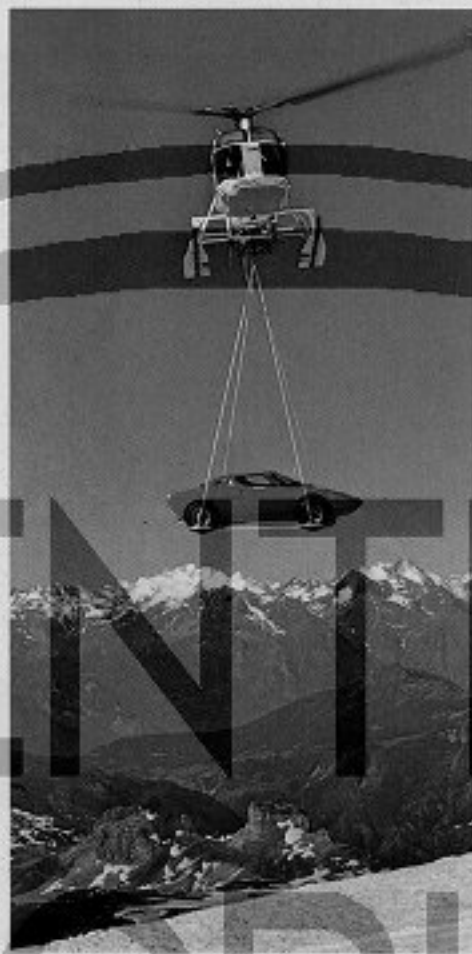
**Per gli HiFi
Lancia
una
settimana dei
campioni**

di Massimo Di Marco

CENTRO
STORICO
FIAT



È stata la «settimana» dei record. Il primo l'ha conquistato la Stratos quando un elicottero l'ha innalzata nel cielo di Cervinia: dopo sei minuti, per la prima volta, un'automobile aveva conquistato un ghiacciaio alpino. Anche l'elicottero che ha depositato la Stratos a 3700 metri di quota deteneva un primato: era salito a 12.500 metri. Non è stata soltanto una trovata pubblicitaria. Un'automobile sportiva di gran razza, un simbolo della velocità è salita al Plateau Rosà, dove stavano iniziando i tentativi di record del Kilometro Lanciato e dove già Pietro Albertelli aveva raggiunto i 164,308 all'ora nelle prove riservate agli sci di serie. Un simbolo, che la Lancia ha issato come una bandiera in vetta alla sua Settimana dei Campioni. Poi, è arrivato il record dell'americano Steve Mc Kinney che ha sfiorato i 190 all'ora. Ha coperto i 100 metri della «base misurata» del Plateau Rosà in 1'900/1000 che corrispondono a 189,473 chilometri di media.



La Lancia è entrata con decisione nel mondo dello sport per vocazione. Lo sport è sede naturale di successo e di affermazioni, affermazioni di uomini e di mezzi, di intelligenza, di potenza. I campioni, come le macchine che vincono, sono il risultato di un'emancipazione costante, i figli del progresso. Una volta i cinquanta all'ora era una meta lontana per l'automobile e neppure era immaginabile arrivare ai centonovanta con un paio di sci. La Lancia ha sempre goduto di un'immagine sportiva, e in questa tradizione è il significato della Settimana dei Campioni che oltre a un primato di cui tutto il mondo ha parlato, ha visto le vittorie di Peter Kanderl nel tennis, di Klaus Dibiasi nei tuffi, di Mauro Pregliasco in un circuito automobilistico che ha impegnato le Beta Coupé 1800. Di giorno e di notte, quando i motori tacevano e gli altri campioni riposavano, toccava agli assi del bridge. Le battaglie disputate a Cervinia e a St. Vincent hanno avuto a protagonista il fortissimo Lancia Bridge Team, formato da giocatori che da quindici anni dominano tutte le scene, comprese quelle dei Campionati del Mondo e delle Olimpiadi. In Italia i giocatori di bridge sono circa 400.000 ed il Lancia Team (ex Blue Team, ossia la squadra azzurra) detiene ormai un

leggendario record di imbattibilità. A questo complesso si devono i migliori sistemi licitativi, dal Fiori Napoli al Fiori Blue Team, al Precision System. I campioni, che hanno attualmente in preparazione il Lancia Team System, sono Walter Avarelli, Giorgio Belladonna, Pietro Forquet, Giuseppe Garaballo, Benito Garozzo, Roberto Pellegrin ed Antonio Vivaldi. Cesare Fiz è il general manager, Antonio Saladino il capitano. L'ultimo acquisto è stato Omar Sharif, un re dello schermo che si è misurato in «bridgerama» con la squadra Bonelli, vincitrice della Coppa Italia. Centinaia di spettatori hanno assistito nel teatro del Casino a queste partite grazie all'impiego dello stesso sistema che viene adoperato in campo scacchistico. Anche il bridge ha i suoi personaggi e nel Lancia Team la figura più singolare è Benito Garozzo che ha introdotto nel gioco tutta la fantasia napoletana. Famoso è il suo modo di influenzare gli avversari sedendosi al tavolo vestito di nero e con l'abito istoriato di teschi. Questa volta, poiché le partite dovevano avere soprattutto il carattere di un'esibizione, non si è presentato nella sua solita tenuta, ma ha colto ugualmente una delle vittorie più belle. Amuleti nascosti nella fodera della giacca?

Kilometro Lanciato a parte, il motivo principale della settimana di Cervinia era rappresentato dal circuito automobilistico che è stato aperto da Cesare Fiorio a bordo di una Stratos rossa. Lo ha chiuso Clotilde Fasolis che è stata sino a poco tempo fa la numero uno della squadra azzurra femminile di sci. Non a caso «Cloti» è riuscita ad ottenere la Stratos numero uno uscita dagli stabilimenti della Lancia e non a caso l'ha voluta azzurra. Con questa vettura parteciperà a competizioni in salita, scelta che sembra possedere il significato di un riscatto per una sciatrice che si è sempre dedicata alla discesa. Alla partenza c'erano anche Jean Claude Andruet, Sandro Munari, Mauro Pregliasco, Amilcare Ballestrieri e Shekhar Metha, protagonista dell'ultimo East Africa Safari. Su una delle sei Beta Coupé 1800 gli spettatori di Cervinia hanno inoltre riconosciuto Emerson Fittipaldi che è stato subito assediato e condannato a centinaia di autografi. Ma questo è stato un po' il destino di tutti, per non parlare di Mauro Pregliasco che dopo aver vinto la gara ha potuto uscire dalla vettura soltanto al termine di un'impari lotta

Squadre (colore vetture)	Gimkana automobilistica		Bridge		Sci K.L. (1° sorteggio)		Sci K.L. (2° sorteggio)		Tennis
	Nome	Punti	Nome	Punti	Nome	Punti	Nome	Punti	Nome
Rosso Corsa	Fittipaldi	97,70	Pellegrin Facchini	90,58	Simmons	97,58	Miura	95,62	Kanderl
Giallo Maya	Munari	96,86	Belladonna Garozzo	98,70	Meynet	98,95	Roude	96,59	Rodriguez
Verde Cascine	Metha	93,81	Vivaldi Penna	77,77	Holzl	95,86	Caffoni	96,59	Pietrangeli
Bronzo Ascot	Pregliasco	100	Garabello De Martini	53,46	Beck	96,15	Kaiser	97,18	Maioli
Grigio Escoli	Andruet	97,77	Avarelli Sharif	100	Taddei	95,57	Mc Kinney	100	Proisy
Rosso York	Ballestrieri	96,10	De Falco Fiz	92,77	Schaller	96,07	Perrod	95,72	Sturdza

con i cacciatori di firme. Il percorso, di 2.400 metri, era estremamente selettivo, tutto curve e controcure. Pregliasco ha battuto Andruet che ha avuto una piccola discussione con una balla di paglia. Lo stesso Pregliasco ha dovuto compiere la ripetizione di un giro dopo un bisticcio con il filo dell'acceleratore. Un testa-coda di Fittipaldi ha dato al pubblico le necessarie emozioni ed ha fermato alla terza posizione il pilota brasiliano che considera il Mondiale Conduttori di quest'anno destinato a risolversi all'ultima corsa. A proposito della Beta Coupé, Fittipaldi ha detto di essersi trovato subito a proprio agio: «È un'ottima macchina». Minime le distanze fra il vincitore e i suoi più vicini inseguitori ossia Munari, Ballestrieri e Metha: i loro duelli hanno entusiasmato anche un uomo avvezzo alle vicende di una gara come Piero Taruffi, che ha assistito alla corsa come ospite, al pari di Carlo Campanini Bonomi, campione del mondo di offshore, l'asso che ha l'impegno di difendere la grande tradizione italiana in campo nautico.

E infine i tuffi. Dai tre metri Klaus Dibiasi ha sfoderato ancora una volta tutta la sua classe, impegnata da tuffi con un alto coefficiente di difficoltà. Anche Claudio De Miro, diciottenne campione europeo, ed Aldo Nicolino, ingegnere torinese ventenne, hanno appassionato il pubblico, che non ha lasciato un posto vuoto attorno alla piscina. Giorgio Cagnotto, anche questa volta, non ha lasciato solo il suo grande amico-rivale Dibiasi, ma non ha potuto esibirsi in acqua a causa di un leggero infortunio ad un timpano. Molto dispiaciuto e mai così vestito accanto ad un trampolino, Cagnotto ha fatto lo speaker e il pubblico ha ancora di più apprezzato le imprese dei tuffatori e anche quelle delle tuffatrici, fra le quali Verena Masetti che ha confermato la sua classe di campionessa italiana.

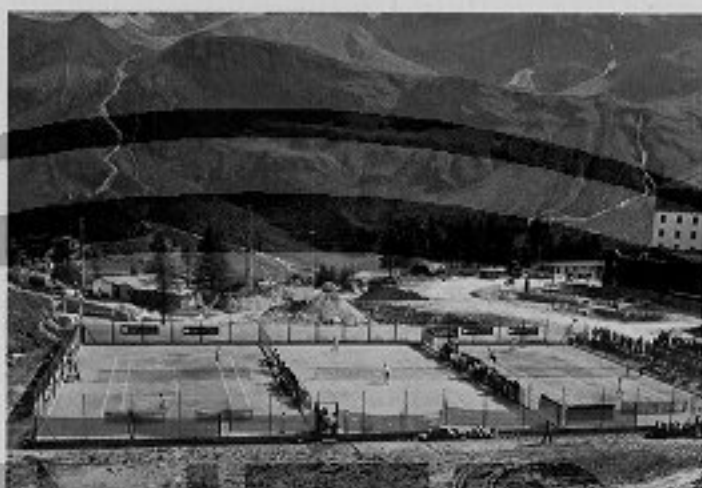
Il tennis ha dato spettacolo sui campi rossi dell'Hotel Cristallo di Cervinia ed ha impegnato oltre a Nicola Pietrangeli ed a Giorgio Maioli, il cileno Patricio Rodriguez, il francese Proisy, lo svizzero Kanderl e Dimitri Sturdza, il principe rumeno che risiede a Ginevra e che fa parte della squadra elvetica con la quale ha disputato molti incontri in Coppa Davis. Peter Kanderl, di nazionalità cecoslovacca, ha vinto il torneo a punteggio pieno entu-

siasmato il pubblico con i suoi servizi micidiali, pressoché imprendibili, ed un gioco astuto, pieno di fantasia e di soluzioni sorprendenti. L'incontro più interessante è stato forse quello fra Pietrangeli e la giovane speranza francese Proisy che è durato mezzo pomeriggio.

A conclusione della Settimana dei Campioni, il sorteggio ha scelto la squadra dei Campioni Lancia 1974 che è risultata composta da Andruet, Omar Sharif, Avarelli, Proisy, Dibiasi, Mc Kinney e Taddei, uno dei tredici assi che sulla pista del Kilometro Lanciato hanno superato il muro dei 180 all'ora. Poi, la festa finale, con una campionessa del mondo ai fornelli: Maria Luisa Migliari.

M.D.M.

Tuffi			Totale punti
Punti	Nome	Punti	
100	Masetti	73.43	554.91
80.64	De Miro	87.60	559.34
58.38	Castainer	66.25	488.66
67.64	Rossi	70.98	485.41
96.77	Dibiasi	100	590.11
77.45	Nicolino	73.78	531.89



**Sintesi fotografica
della Settimana dei Campioni
organizzata per gli Hi-Fi. Lancia
a Cervinia.**

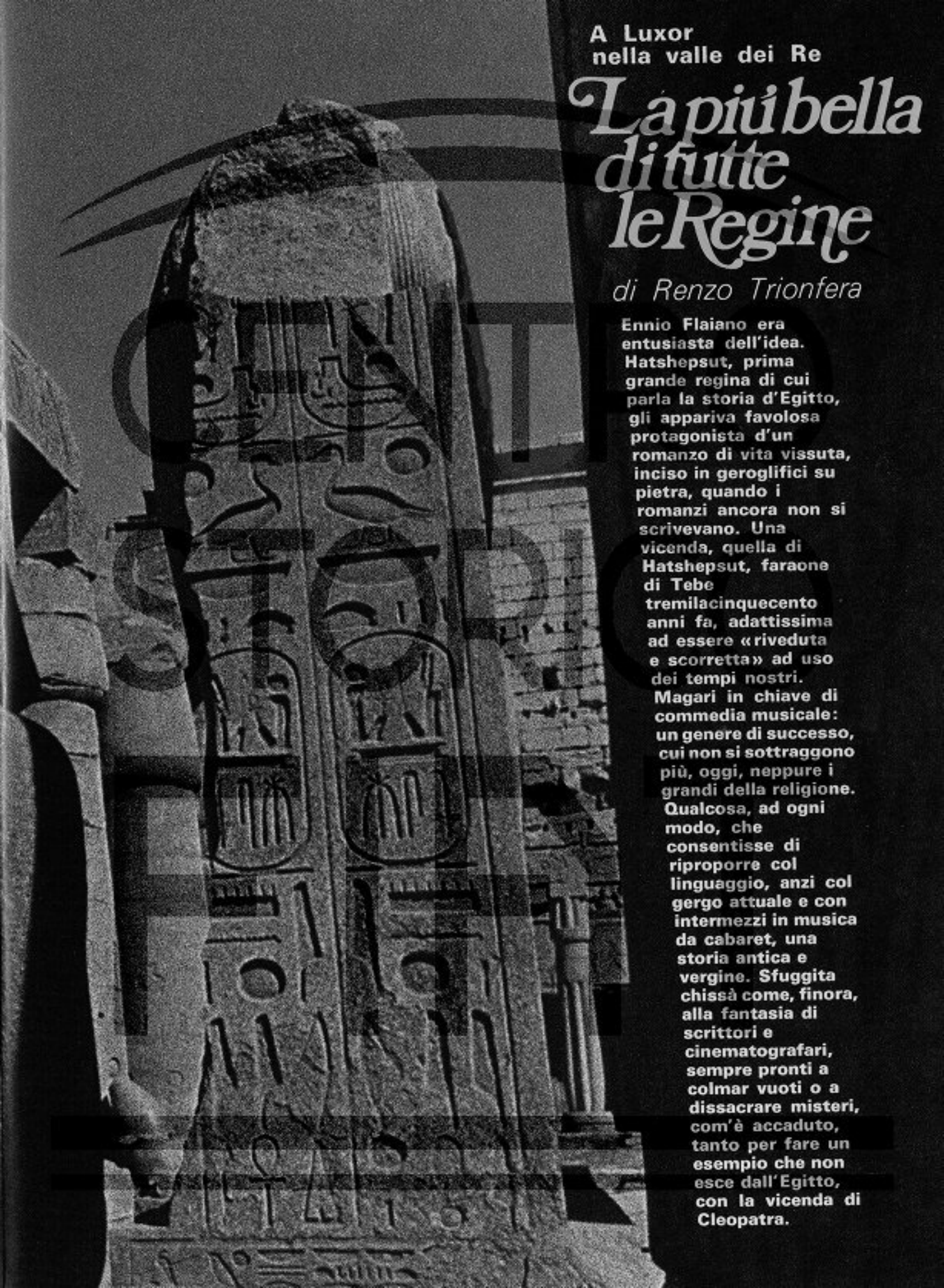
La Beta di Pregliasco
avviata a cogliere la vittoria
nell'appassionante gimkana;
l'americano Steve Mc Kinney
che ha vinto il Kilometro
Lanciato a quasi 190 l'ora;
Omar Sharif che al cinema
sembra preferire
le appassionanti contese di bridge;
un bel tuffo di Klaus Dibiasi
vincitore alle gare di tuffi.



CENTRO

STORICO

FEST



A Luxor
nella valle dei Re

La più bella di tutte le Regine

di Renzo Trionfera

Ennio Flaiano era entusiasta dell'idea. Hatshepsut, prima grande regina di cui parla la storia d'Egitto, gli appariva favolosa protagonista d'un romanzo di vita vissuta, inciso in geroglifici su pietra, quando i romanzi ancora non si scrivevano. Una vicenda, quella di Hatshepsut, faraone di Tebe tremilacinquecento anni fa, adattissima ad essere «riveduta e scorretta» ad uso dei tempi nostri. Magari in chiave di commedia musicale: un genere di successo, cui non si sottraggono più, oggi, neppure i grandi della religione. Qualcosa, ad ogni modo, che consentisse di riproporre col linguaggio, anzi col gergo attuale e con intermezzi in musica da cabaret, una storia antica e vergine. Sfuggita chissà come, finora, alla fantasia di scrittori e cinematografari, sempre pronti a colmar vuoti o a dissacrare misteri, com'è accaduto, tanto per fare un esempio che non esce dall'Egitto, con la vicenda di Cleopatra.



«Cleopatra», diceva Flaiano, «resta pur sempre una figura fascinosa di donna. Chiunque di noi, per lei, vorrebbe essere Cesare o Marc'Antonio. Anche perché, deviati come siamo dal consumismo cinematografico, non riusciamo più a pensare a Cleopatra, se non nella florida realtà di Liz Taylor. Ma a differenza di Hatshepsut, Cleopatra sarebbe mai divenuta quella che fu, se non avesse incontrato

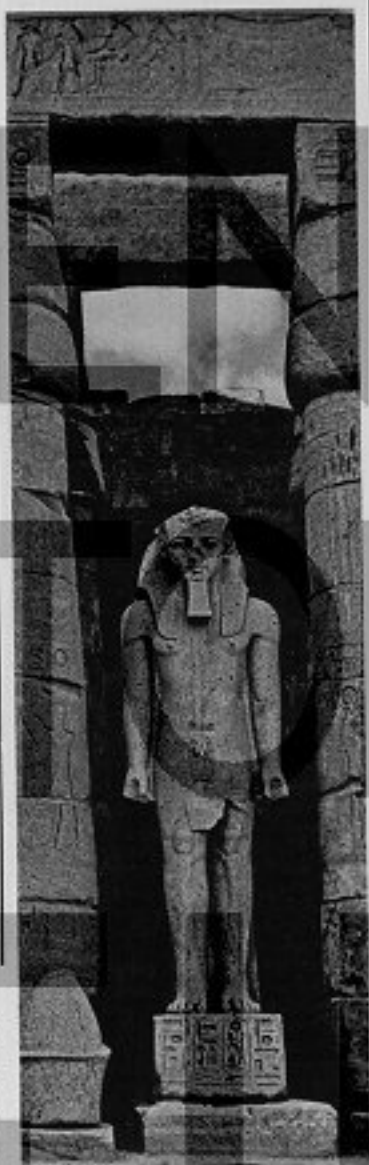
sul suo cammino un paio di latin-lover antica maniera?». In effetti, il suo primo e più riuscito colpo, quello che le spianò la strada dell'immortalità, fu di entrare di notte nella stanza da letto di Cesare. Restandoci a lungo. Combatté con la più convenzionale delle armi di cui disponga una donna, anche se seppe usarla meglio di ogni altra donna. Morto Cesare, per divenire ancor più potente non dovette fare troppi sforzi di fantasia. Consapevole delle sue indubie chances in certe situazioni, Cleopatra non cambiò tattica. Cambiò semplicemente letto. Passò in quello di Marc'Antonio. Quante, con ben minori risultati non fecero, non

fanno, non faranno la stessa cosa? Millequattrocento anni prima di lei, invece, Hatshepsut — bella, spregiudicata, ambiziosissima — costruì se stessa soprattutto con l'inventiva e l'astuzia. L'arma convenzionale dell'amore la riservò solo ed esclusivamente al suo piacere. Che era, poi, l'hobby con cui si rinfrancava dalle fatiche del comando. Nell'ascesa, nel fulgore, nel continuo intrecciarsi di corna faraoniche che caratterizzò la sua vicenda, nella stessa sventura, fu, se non più grande, più originale di Cleopatra. Tra l'altro, non fece la fine crepuscolare, da Ottocento romantico, della regina di Cesare e di Marc'Antonio.

Non si sdraiò languidamente su un'agrippina, per farsi mordere da un aspidio velenoso. Hatshepsut morì anche lei di morte violenta, ma per difendere il suo diritto al comando e soprattutto al piacere. Ad ucciderla o a farla uccidere fu suo marito e fratellastro: il faraone Tutmosi III, ex sacerdote ed indovino. Un faraone fortunato sul campo di battaglia, meno fortunato sotto i colonnati della reggia, soprattutto in amore. Forse ad Hatshepsut mangiarono anche il cuore: usavano farlo talvolta, in quei tempi, a scopo terapeutico. Ma su questo dettaglio, peraltro, tace la scrittura pittografica degli antichi egizi.

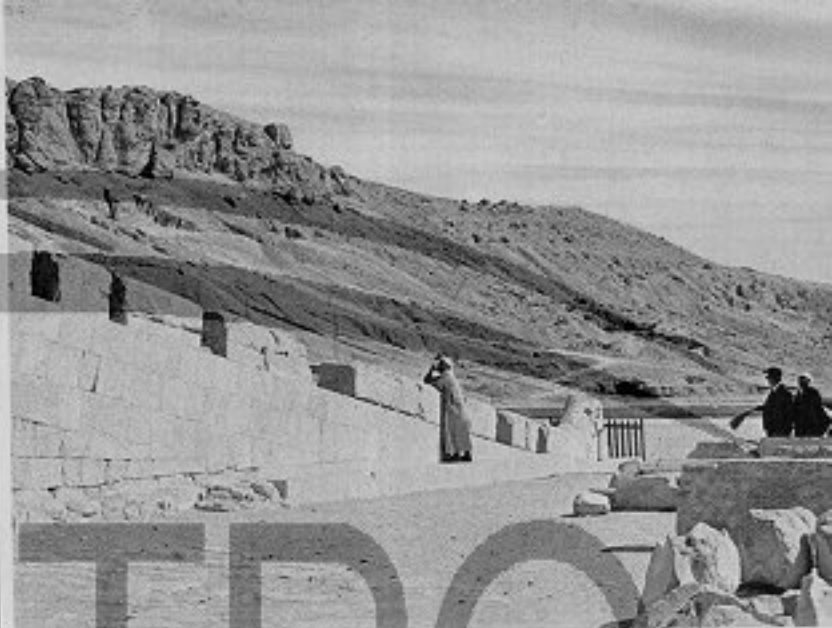


Dettagli del tempio di Deir el Bahari fatto costruire dalla bellissima Hatshepsut. L'opera è quasi tutta dovuta agli architetti Ineni e Senemut, i due favoriti della regina.



Ad Ennio Flaiano, Hatshepsut la presentai io meno di tre anni fa. Ne rimase affascinato. Com'era del resto accaduto a me, nell'inverno del '69, quando la conobbi. Era la prima volta (ma vi tornai spesso, in seguito) che capitavo nella Valle dei Re, nell'alto Egitto. A Luxor mi si era messo alle costole un arabo alto e asciutto, senza età. Guida patentata e autorizzata, sapeva tutto sui faraoni. In modo particolare era informato sulla vita e sui pettegolezzi delle regine di Tebe. Era colto, ma dava spesso la sensazione netta di inventare. Lo faceva con garbo, tuttavia, e con una accentuata venatura ironica. Men-

tirei se dicessi che si chiamava Mohammed, perché non ne ricordo assolutamente il nome. Ma lo chiamerò ugualmente Mohammed, per semplicità di racconto. Mohammed, dunque, fu la mia ombra durante la settimana in cui mi aggirai tra il tempio di Luxor, quello di Karnak, le tombe di Seti I, di quattro o cinque Ramsete, di Tutank-Amon. Mi faceva attraversare il Nilo — stupendo in quella regione — in barca



a vela. Lasciava che sfogliassi la voluminosa guida del Touring, che scattassi fotografie. Quand'era il momento suo, però, m'inchiocciava dinanzi a statue, pitture, graffiti, per sgranarne la storia come la sapeva lui, come piaceva a lui. Il tempio di Deir el Bahari (in arabo, Convento del Nord), fu purtroppo l'ultima frettolosa tappa del mio giro. Ancora ai piedi di quell'imponente costruzione funeraria — la più vistosa tra le colline di Tebe dove i faraoni vollero localizzare il loro impero dei morti — Mohammed pronunciò il nome di Hatshepsut. «Lo fece costruire lei», mi disse, «dal suo architetto personale. Senemut. L'architetto costruiva mentre Tutmosi III era in missione o in guerra». La guida araba accompagnava il discorso con gesti espressivi. Hatshepsut, secondo il disegno che egli ne tracciava nell'aria, era la somma di molte rotondità; Senemut era alto, con spalle larghe; Tutmosi, no, non c'erano dubbi, sulla testa aveva un paio di robuste corna. Mohammed parlò per ore, quel giorno. Volevo saper tutto sulla fascinosa regina. A lui non pareva vero di colorirne in ogni modo la vicenda. E il suo racconto mi stimolò a farmi tornare ancora a Luxor, e, anche fuori di Luxor, a ricercare quante più testimonianze possibili su

quella che ormai consideravo «la mia Hatshepsut». Quando parlai di lei a Flaiano, quel che avevo appreso da Mohammed era tutt'al più un contorno. Da sfruttare nella commedia musicale, più che altro.

Hatshepsut era bella, bellissima. Qua e là, pare, si parli della sua bellezza in qualche geroglifico sfuggito alla furia iconoclasta e devastatrice di Tutmosi III. Il faraone, in effetti, fatta fuori la regina, s'accanì come un toro (l'immagine è calzante) contro tutto ciò che potesse ricordare ai posteri sua moglie. Soltanto al Museo egizio del Cairo c'è un graffito con un profilo di donna: dicono che si tratti di lei, di Hatshepsut. Ma è cosa modesta. La regina, secondo Mohammed, era molto più bella di Nefertiti. Cleopatra stessa, con lei, non aveva niente a che vedere. Hatshepsut era anche figlia del dio Amon, la suprema divinità di Tebe, il dio solare. Su questo particolare, come suol dirsi, non ci piove: nella seconda terrazza del Tempio di Deir El Bahari la regina stessa fece incidere in pittografia la



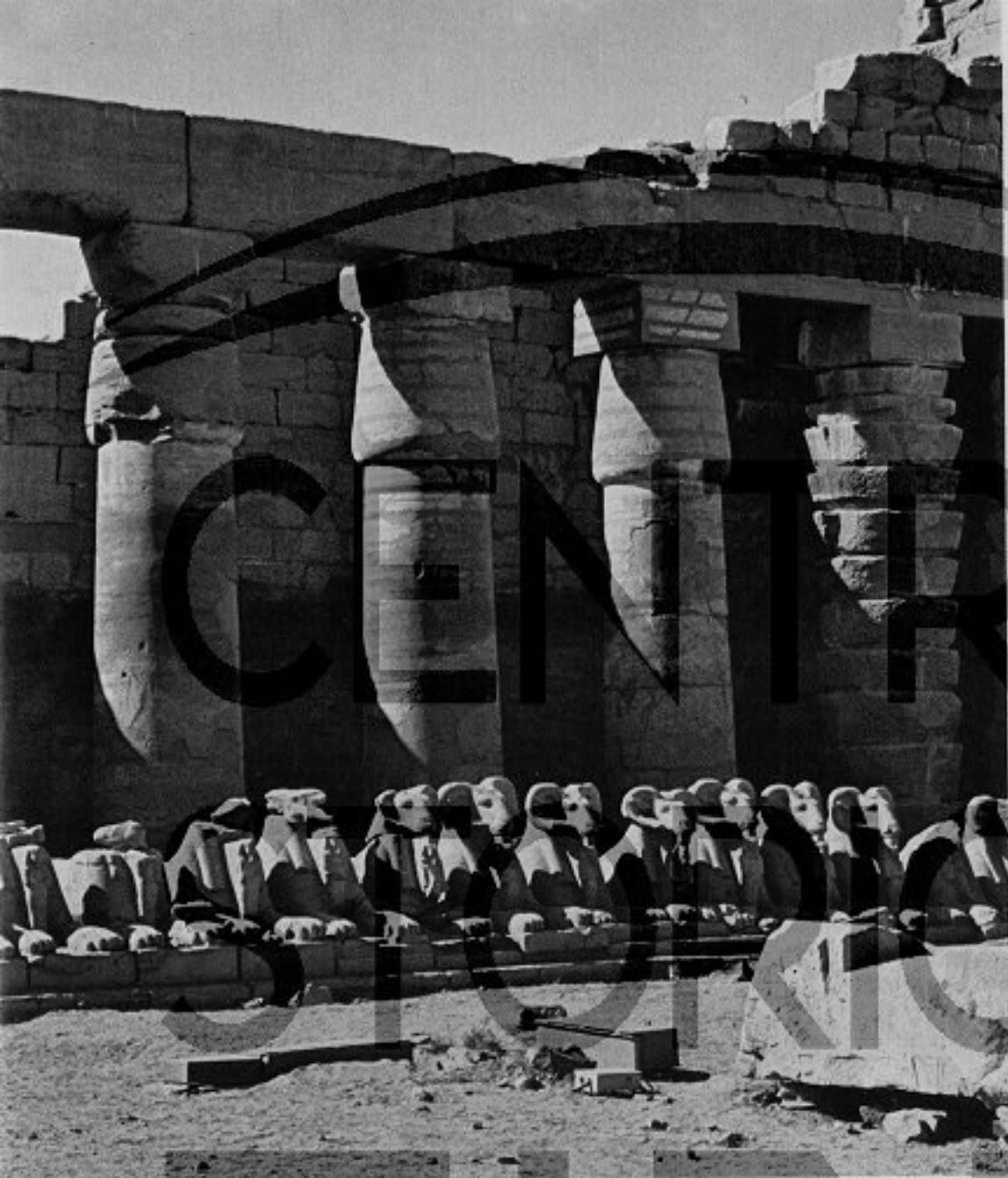
Inquadrature
del tempio di Karnak
dove Tutmosi faraone
e succubo di Hatshepsut
iniziò la carriera
come sacerdote e indovino
e dove la regina,
estromettendolo dal regno,
lo mandava sempre
più spesso a pregare.

storia della sua nascita e quella del suo diritto divino al regno. Ecco, con rigorosa aderenza ai geroglifici, come fin dalla nascita, ancor prima della nascita di Hatshepsut nella vicenda della futura regina s'intreccino corna, sia pure sovrannaturali e quindi ben accette da chi le portava. Siamo ad un momento imprecisato del 1500 avanti Cristo. Gli egizi hanno da non molto scacciato i «barbari invasori» Hyksos, provenienti dall'Asia Minore. È sul trono Tutmosi I, divenuto faraone per aver sposato Ahmose, discendente e unica rappresentante degli antichi principi tebani. Ahmose dà al suo regale consorte quattro figli: due maschi e due femmine. Ma del quartetto, sopravvive soltanto Makere-Hatshepsut. Primo interrogativo: Tutmosi era il vero padre di Hatshepsut? Secondo la scrittura pittogra-

fica, no. Nei geroglifici del tempio di Deir El Bahari si vede in effetti il dio Amon, il dio sole, che si alza dal talamo della regina Ahmose, alla quale, andandosene, dice perentorio: «Hatshepsut sarà il nome di questa mia figlia che nascerà. Sarà lei ad esercitare il governo, il migliore governo, su tutto il Paese». Tutmosi I cos'altro può fare se non incassare con regale nonchalance il colpo? Il dio supremo, a volte raffigurato come un uomo con due grandi penne sulla testa a volte come un uomo con la testa di falco, si è «preso un passaggio», come si dice oggi, con sua maestà la regina? Non resta che portare con orgoglio la coppia di corna piovute dal cielo. Tanto più che gli alti dignitari tebani, tutti appar-

tenenti alla corrente legittimista e un po' reazionaria che ammette sul trono solo chi discenda dagli antichi principi o abbia origini semidivine, non lasciano molte alternative a Tutmosi. Nei paesi caldi, le ragazzine diventano donne presto e a Tebe, venticinque gradi a nord dell'Equatore, il clima è torrido almeno otto mesi su dodici. Hatshepsut — lasciato da parte il primo nome di Makere, meno incisivo del secondo — lavora bene nel campo dei legittimisti fin dall'adolescenza. Sorretta dalla madre Ahmose, protetta dall'alto da papà-Amon, mette con le spalle al muro il faraone-padre-putativo Tutmosi I. Il quale, quando la ragazzina raggiunge il quindicesimo anno, è costretto a

designarla erede al trono. Questo, nonostante che la tradizione non ammetta un faraone donna. (Per salvare la forma, nelle pittografie di Deir el Bahari, Hatshepsut è rappresentata, al momento della nascita, come un maschietto). Il faraone *cocu* (come amava chiamarlo Mohammed) concede, ma morde il freno. Egli, anche per ripagarsi in parte delle scappatelle amorose di sua moglie nell'area degli dei, non ha perduto tempo. Da una relazione con la principessa Mutnofret gli è nato Tutmosi II; dall'oscura concubina Isis, ha avuto Tutmosi III. Quest'ultimo è il prediletto. Cosicché, il faraone, per spianargli la strada del potere, gli dà per moglie proprio la sorellastra Hatshepsut. Forse è bene precisare che matrimoni tra congiunti (anche tra padre e figlia o figlio e madre erano all'ordine del giorno nell'antico Egitto: l'esempio, del resto, veniva dall'alto, dalle divinità, dove c'erano molte madri che erano anche zie dei propri figli o figli che erano padri dei fratelli). Tutmosi I, col matrimonio tra i due fratellastri, pensa di poter governare sereno fino al momento in cui la sua anima attraverserà il Lago dei Gigli, periglioso ostacolo prima di raggiungere le terre incantate del Celeste Nilo. Il paradiso di quei tempi, insomma. Spedisce Tutmosi III al tempio di Karnak con il rango di sacerdote. Ma il marito di Hatshepsut vuole bruciare le tappe della sua carriera. Da sacerdote si trasforma in *grande indovino* e, con le sue predizioni, lega a sé la



potentissima classe sacerdotale. In alleanza con questa, organizza una cerimonia religiosa nel tempio di Amon (che è poi, se vogliamo, suo suocero). Sacerdoti a lui fedeli portano in processione nel tempio l'immagine del dio-sole; Tutmosi I, l'ignaro faraone, brucia incenso e offre doni al dio. Ma questi, pilotato dagli officianti, lo trascura e si pianta all'improvviso dinanzi a Tutmosi III. Non c'è scampo, quella è un'investitura divina. E il padre, anche per evitare il peggio, lascia immediatamente il «Posto del re» a suo figlio. Un egittologo inglese ci indica anche la data precisa di quell'evento: il 3 maggio del 1501

avanti Cristo. Come abbia fatto a stabilirlo, in quali pittografie abbia trovato elementi tanto precisi, neppure lui lo spiega. A questo punto, vien dato di pensare: tutto chiaro. Hatshepsut assume il titolo di «grande, prima moglie regale» e regna magari da intrigante, ma restando sempre, come vuole la tradizione, succuba del faraone. Sarebbe stato così con un'altra donna. La figlia naturale del dio sole è di pasta eccezionale. È nata per comandare non per ubbidire. Ha, non solo per quel che concerne il comando, il buon esempio di sua madre. I legittimisti sono ai suoi piedi. Se vuole, possono anche ucci-

dere il faraone. Ma Hatshepsut in fondo non è cattiva: le basta che gli tolgano il potere trasferendolo a lei. Benché ex indovino, Tutmosi III non avrebbe mai immaginato che lo scherzo da lui fatto a suo padre, spodestandolo, gli sarebbe stato reso dalla moglie. Il faraone, alla fine, deve scendere dal trono e accontentarsi del titolo di coregente. I legittimisti si scatenano. Modificano tradizioni, convenzioni, riti religiosi per adattarli al primo faraone donna della storia egizia. La parola «maestà», che in Egitto concorda con il sesso del sovrano, viene ufficialmente volta al femminile. Hatshepsut è correntemente chiamata

«Horo femmina». Per chi riesca a districarsi nel complesso firmamento delle divinità egizie, Horo è figlio di Osiride, toccando ferro, dio dei morti, e di Iside, per fortuna dea dell'amore. Ed è anche nipote di Amon. Cosicché Hatshepsut, «Horo femmina», risulta a corte come nipote di suo padre, il dio Amon.

Trascorre un triennio di fulgido governo di Hatshepsut. Tutmosi III, non potendosi dare ad altre attività, torna a sovrintendere ai culti. Forse, lo fa per tenere a bada gli dei ed impedire che a qualcuno di loro venga in mente di ripetere la scappatella del dio Amon che generò Hatshepsut. Ma la «faraona» (il termine è improprio, tuttavia è molto più comodo del solito giro di parole) più che all'Olimpo tende verso il mondo dell'arte. C'è accanto a lei un uomo di origine umilissima, Senemut il «fusto», da quel



che si rileva dalle pittografie. E Hatshepsut, quando non ordina spedizioni ad Assuan, alle grandi cataratte del Nilo per prelevare monoliti da obelischi, o non pretende dieci o ventimila schiavi nuovi dalla Nubia o dal versante del deserto libico, discute con Senemut di monumenti funerari, di templi, di palazzi regali. Il tema è per lei tra i più appassionanti. Spedisce Tutmosi III in missione e resta col suo architetto a parlare d'arte giorno e notte. Soprattutto di notte. Gli schiavi intanto trascinano enormi blocchi di marmo e d'arenaria ai piedi delle colline di Tebe. Comincia a venir su l'imponente tempio di Deir el Bahari. Ma torna Tutmosi e dà in escandescenze. Non gli va che la regina si faccia un monumento funerario di quella mole. Di notte, manda i suoi scherani a scalpellare i



geroglifici che esaltano la grandezza di Hatshepsut e le doti — anche architettoniche — di Senemut. Ma la «faraona» non se ne preoccupa. Un sorriso, una promessa ad alcuni dei legittimisti che le sono intorno e Tutmosi deve tornarsene al tempio di Karnak, mentre Senemut sale continuamente di grado, fino a diventare vizir, il capo dei ministri del regno. Mohammed, durante la mia prima visita alla Valle dei Re, mi dava particolari piccanti sulle risse tra Hatshepsut e Tutmosi III. Il faraone detro-

nizzato non doveva lamentarsi solo di Senemut, ma anche di Ineni, un altro consigliere notturno della regina. E, pare, anche di alcuni giovani che dirigevano i lavori di Deir el Bahari. Giurava, Mohammed, sull'autenticità di quei particolari piccanti, di cui peraltro non ho trovato traccia nei testi degli egittologi. Flaiano diceva che nella commedia musicale su Hatshepsut avremmo dovuto tenerne conto, anche se falsi. «Poi», diceva, «può darsi che quel che non risulta dalle cronache scritte in geroglifici, sia

stato tramandato oralmente di padre in figlio, nel corso dei millenni, secondo la grande tradizione omerica. Mohammed vive nella regione di Tebe, suo padre, suo nonno, il bisnonno erano di Tebe. Perché non dargli un po' di credito?». Gli scambi d'invettive pittoresche tra faraone e faraona, con ripetuti richiami agli dei, dovevano essere attentamente registrati e riferiti ai contemporanei. Ogni volta che Tutmosi III doveva tornarsene al Tempio, Flaiano pensava di far entrare in scena ancelle in topless le

Il Nilo a Luxor, nell'area dell'antica Tebe.

Il dio Amon in una pittografia nella tomba di Seti I.

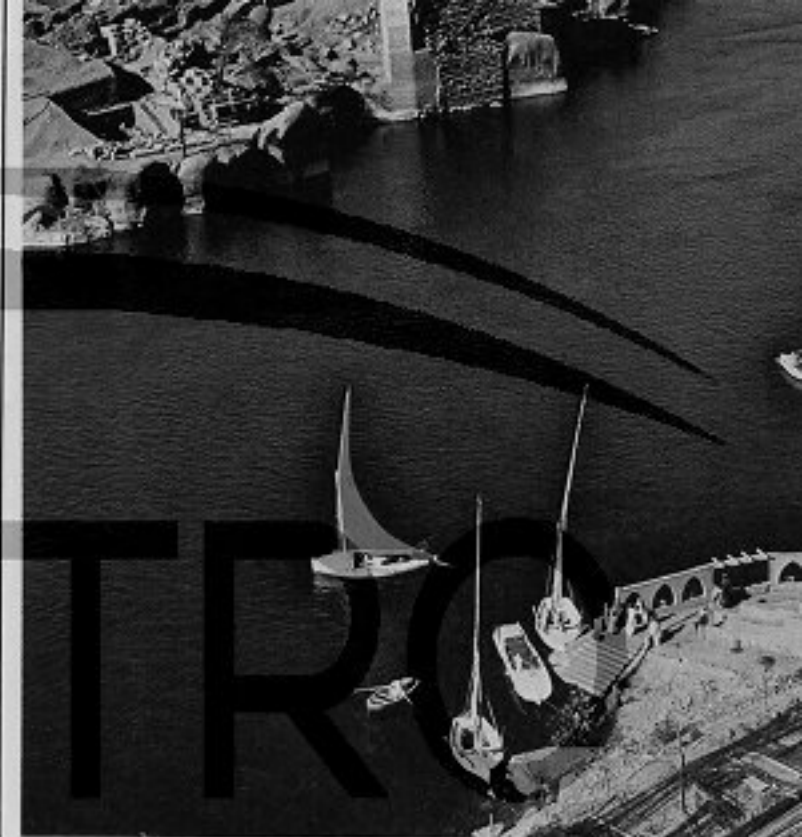
Le cateratte del Nilo, ad Assuan, dove Hatshepsut mandava a prendere monoliti per obelischi e per il suo tempio di Deir el Bahari.

pre con l'arma al piede, anche quando, di notte, discute d'architettura nella sua stanza nuziale con Senemut o con uno dei suoi assistenti. La faraona ripara nel tempio di papà Amon, insieme con il fior fiore dei legittimisti. Chi può toccarla in quel luogo sacro? Tutmosi III si arrende subito, invece. Accetta di tornar a fare l'indovino a Karnak. Per tre anni Tutmosi I e Tutmosi II non hanno altro compito che quello di scalpellare l'effigie di Hatshepsut, dovunque si trovi. Tutmosi II compie anche missioni di guerra al sud e verso oriente. Vince.

Ma quando torna a casa trova suo padre di nuovo in balia dei legittimisti. Non può far di meglio che morire di morte naturale, per evitare il peggio. Tutmosi III, con un colpo di mano, ripristina il suo potere. Ma Hatshepsut è inarrestabile. Scatena di nuovo i suoi. Tutmosi III deve ripiegare sulla posizione di co-reggente ancora una volta. Per ringraziare soprattutto il suo dio Amon (diceva Flaminio: «Facciamolo chiamare sempre papà dalla regina»), ordina una spedizione nella terra di Punt, la costa delle divinità, dove ci sono le colline della mirra. In termini più brevi e più attuali, la costa somala. Importa, così, alberi di mirra, oggetti preziosi, belve vive — è la prima a costituire uno zoo al mondo — schiavi gagliardi. Lei festeggia. Tutmosi III prega. Prega ed impreca, se vogliamo. La schiera dei cortigiani giovani e forti, esperti o no in architettura s'infoltisce intorno ad Hatshepsut, la quale, ostinata, fa ripristinare i suoi ritratti e

quali, sfilando, cantassero (secondo certi stornelli romaneschi): «Hatshepsut regina onesta, a Tutmosi incorona la testa. E per dargli più lustro e decoro, l'incorona con l'arma del toro». Passi di danza delle ancelle, ritorno ad Hatshepsut.

Tre anni di regno, ed ecco la prima polvere. Tutmosi I, insieme con Tutmosi II, costretto all'inedia e all'ombra, medita la rivincita. Compie un audace colpo di stato. Tenta di far fuori la sua potentissima figlia Hatshepsut. Ma la bella regina resta sem-



le scritte esaltanti che la riguardano. «Hatshepsut governa con la forma e lo spirito di un dio», dice ancora oggi un geroglifico. Un altro reca questa trionfalistica scritta, dettata da Ineni, uno dei primi architetti a far breccia sulla faraona: «Tutmosi III è il sovrano sul trono di chi lo generò. Sua sorella, la consorte divina Hatshepsut, sistemò gli affari delle due terre secondo i suoi piani. L'Egitto fu fatto lavorare a capo chino per lei... Corda dell'arco del Sud, fune di poppa della terra del Nord è lei, la padrona dell'autorità».

Diceva Mohammed (siamo sempre alla prima visita nella Valle dei Re), che non era esatto quel che scrivono alcuni egittologi: che Hatshepsut, cioè, fosse soltanto una regina di pace. Una battaglia, almeno una, in terra che poi sarebbe divenuta palestinese, la fece vincere al suo esercito con uno stratagemma degno di Napoleone. Non troviamo conferme storiche, ma quel che Mohammed sosteneva si può riassumere in questo modo. Siamo al sedicesimo o diciassettesimo anno di regno della coppia Hatshepsut-Tutmosi III. Da Babilonia muove

una ventata di rivolta contro la «faraona». Le terre conquistate non vogliono pagare tributi. Sono forti militarmente, ritengono di trovare un concorso alla loro forza nelle risse di famiglia intorno al trono di Tebe. Il momento è delicato. Parte l'esercito organizzato da Tutmosi, ma diretto da Hatshepsut. Si devono impiegare i cavalli, perché l'avversario si serve di focosi stalloni. La regina, illuminata come sempre da Amon, ha un favoloso lampo di genio. Ordina di portare in prima linea non cavalli, ma un nutrito gruppo di cavalle. Iside, la dea dell'amore, è sua alleata. Sul campo, quel che ha previsto la regina si verifica: le cavalle egizie riescono a dirottare, al loro inseguimento, i destrieri avversari, pronti alla guerra ma soprattutto all'amore. E l'Egitto stravince.

Arrivano a migliaia i prigionieri e gli ostaggi — figli e



Immagini colte
nel tempio di Karnak.



figlie di re, che dovranno mettersi a disposizione dei sacerdoti di Amon — ed è il trionfo di Hatshepsut, l'invincibile. Stavolta, accanto ai legittimisti, c'è pure Hapuseneb, gran sacerdote del dio sole e come tale autorizzato a rappresentare la divinità anche nelle più correnti manifestazioni terrene. Ad Hatshepsut nasce una figlia, di cui si perde di lì a poco ogni traccia. Chi è suo padre? Forse, magari per delega concessa ad Hapuseneb, il nonno Amon?

Si avvicina il ventesimo anno di felice regno di Hatshepsut e si alternano al fianco della irresistibile regina personaggi nuovi. Ineni lascia il posto di «supervisore del tesoro di corte» ad un nobile, più giovane di lui, un certo Thuty. Un oscuro Nehsi diventa tesoriere del regno e vice gran sacerdote di Amon. Oggi si direbbe che, attorno alla «faraona», si costituisce una mafia autentica. Ciascuno ha in-

teresse a mantenere il predominio di Hatshepsut per garantire il proprio rango e il proprio successo. Il vecchio Tutmosi I si vede costretto a dire al popolo: «Colui che renderà omaggio alla regina vivrà, colui che ne sparlerà con irriverenza, morirà». Penso a quel che sarebbe capitato a Mohammed, se fosse nato tremilacinquecento anni prima. Avrebbe mai fatto con le mani tutti quei segni di corna che nel giro d'una giornata fece davanti a me, ogni volta che parlava dei Tutmosi, primo, secondo o terzo che fossero e della figlia del sole che quegli ornamenti elargiva con tanta dovizia?

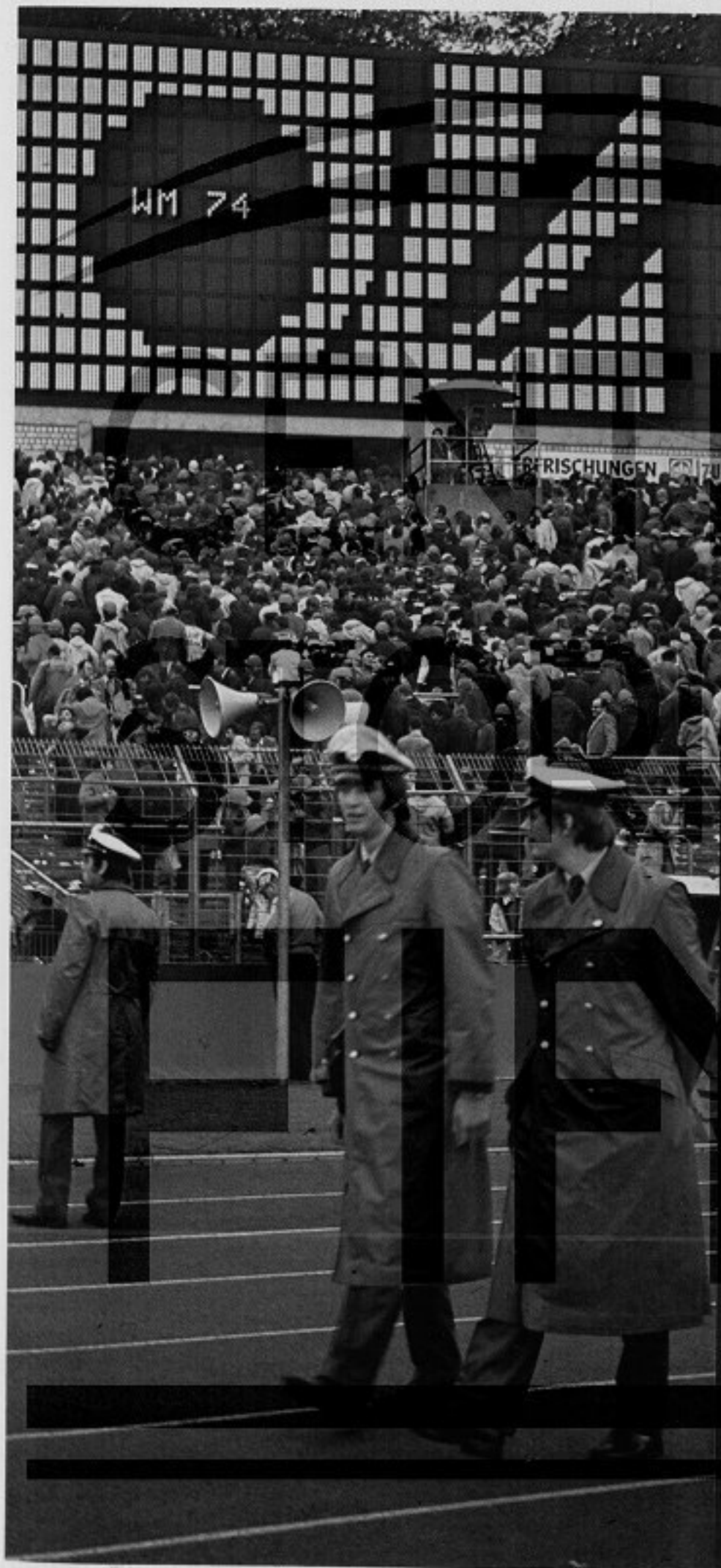
Torniamo agli ultimi anni del regno. Tutmosi III arde dal desiderio di farsi valere come guerriero, ma deve limitarsi a bruciare incenso davanti alla statua di Amon. Mentre in Asia si segnalano fermenti di rivolta, Hatshepsut, dal canto suo, si dedica sempre di più al suo hobby preferito: quello di discutere di architettura, soprattutto nelle ore notturne. Ed ecco scoccare l'ora del declino. Tutmosi III, lavorando tra i gran sacerdoti — a tutti promette onori e ricchezze per l'indomani — riguadagna ter-

reno. La «faraona» non è più vigile come un tempo, quando s'intrattiene con uno dei suoi favoriti. Pare che proprio uno di questi, un traditore, renda possibile la congiura contro la sublime regina. Su questo particolare, è indispensabile il racconto che fece Mohammed, Eccolo. La dea Nut (raffigurata come una bellissima donna col corpo tempestato di stelle e teso ad arco, la bocca verso levante), padrona del cielo, non aveva ingoiato ancora il sole, che avrebbe restituito l'indomani mattina dalla parte opposta alla bocca, quando l'anima di Hatshepsut fu bruscamente strappata dal corpo. Chi inferse alla regina il colpo mortale? Chi le prese il cuore? Forse, stando almeno a Mohammed, ad ucciderla — proprio quando Hatshepsut pensava solo all'amore — fu il favorito dell'ultim'ora. O, forse, lo stesso Tutmosi III,

per vendicare, sia pure tardivamente, il trofeo di corna imposto ai Tutmosi dalla faraona e da sua madre. I cortigiani della regina furono massacrati. Tebe si colorò di rosso. Se qualcuno dei legittimisti sopravvisse non ebbe il tempo e neppure la voglia di far narrare in pittografia la notte funesta in cui Hatshepsut e la sua corte furono brutalmente spediti a fare i conti con Osiride.

La furia iconoclasta di Tutmosi III non si placò mai. Per fortuna dei posteri, il faraone, ora tornato in sella nella pienezza dei suoi poteri, per fare prima a cancellare le scritte che riguardavano la sua odiatissima moglie fece erigere spesse mura davanti ai geroglifici. Quelle mura caddero alcuni decenni or sono. Nella sua opera di distruzione, Tutmosi venne infine distratto dai problemi militari. Visto che gli era andata male in amore, si buttò a capofitto nella guerra. Fece scrivere di sé e delle sue vittorie (che furono in effetti strepitose) epigrafi liriche. Ma ancora adesso, nella valle dei re, sulle rive orientali del Nilo, sulle terre che accolsero un tempo la favolosa Tebe, egli è ricordato soprattutto come il faraone *cocu*. Le guide arabe parlano di lui, di suo padre, di suo fratello e fanno le corna. Di Tutmosi III, anzi, ricordano in modo particolare che era solo un figlio di concubina. Ma in termini più crudi. Quando pronunciano il nome di Hatshepsut, invece, sorridono e guardano il cielo. Al di là del Lago dei Gigli, nel paradiso del Celeste Nilo, la bella regina di cui non si conosce l'immagine, veglia su di loro. Ha preso un po' il posto di Iside, la dea dell'amore. Guardano il cielo, le guide arabe, e pensano che un giorno — il più lontano possibile, facendo gli scongiuri — anche loro, lassù, potranno entrare nella festosa e nutrita cerchia dei favoriti della Indimenticabile.

R.T.



DIETRO LA FACCIATA

Note a margine
del «mondiale»
di calcio

di Alfredo Toniolo

Era cominciato di venerdì, a Berlino, con una bomba contro l'ambasciata cilena. Fragore, paura, ed il ricordo tragicamente mortificante della Monaco olimpica che sul «mondiale» di calcio allungava la sua mano insanguinata ancor prima del «via». Ore di vigilia, ore monopolizzate dalla Kriminalpolizei in assetto di guerra. La psicosi dei «feddayn» cresceva con l'avvicinarsi di Brasile-Jugoslavia che, da Francoforte, avrebbe messo in moto la grandiosa vicenda sportiva.



Berlino, anzi le due Berlino, sono comunque un'altra cosa. E la presenza dei calciatori cileni che soltanto un «muro» separava dai loro irriducibili contestatori, dei cileni che sulle ali del «golpe» avevano determinato l'esclusione dell'URSS dalla X Coppa del mondo, non era proprio la più adatta per tranquillizzare gli animi. Vidi poliziotti e cani da pastore, addestrati financo a fiutare gli esplosivi, frugare notte e giorno dentro le foreste. E chi si fosse spinto fino ai laghetti, oltre Berlino Ovest, avrebbe

notato piccoli battelli pneumatici che ne sfioravano di continuo le sponde silenziose. Gitanti, pescatori? No, era la Kriminalpolizei: dragava, cercava bombe, viveva sull'onda molesta degli agguati, aveva addestrato 600 tiratori scelti. Agenti pronti a tutto si celavano nei boschi di betulle, nelle toilettes degli aeroporti, nei ristoranti, nei grandi magazzini, dentro gli elicotteri in sosta a Berlino-Tempelhof. Nella prima domenica del «mondiale», con i calciatori cileni a sgambettare e a far tremare la famosa nazionale tedesca che era partita sul piede sbagliato, quattromila agenti stringevano in una morsa lo stadio vetusto e tuttora suggestivo della Berlino hitleriana. Ma quanti mai sono questi severissimi tutori dell'ordine — tirati a ciclostile perfino nei tratti del volto e nel colore degli occhi — se la loro massiccia

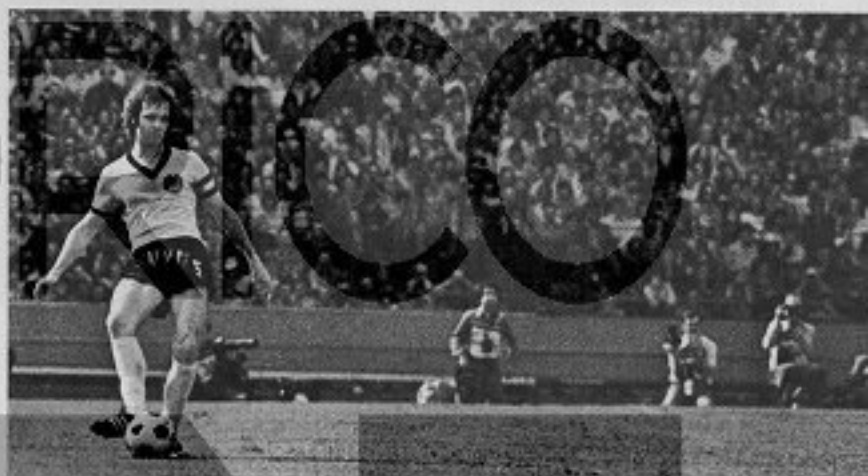
presenza si ripete puntuale a Francoforte ed a Stoccarda, a Monaco e a Düsseldorf, ad Hannover, a Gelsenkirchen e ad Amburgo? Un tedesco su tre faceva un tempo della musica, ma la guerra e soprattutto il dopoguerra ne hanno mutato profondamente il costume: ora c'è un agente di polizia ogni sessanta persone, un tedesco su tre che gioca al calcio (più di tre milioni sono i tesserati), uno su quattro che va in vacanza quaranta giorni all'anno. Ma allora, chi fa le automobili, gli elettrodomestici, gli strumenti di precisione? Possibile che gli operai siano soltanto italiani? Alla «Mercedes» di Stoccarda i nostri connazionali, in effetti, sono sedicimila: con tanto di commissione interna autonoma il cui capo (36 anni, di Grosseto) si chiama Oreste Linghelli. «La Germania è

DIETRO LA FACCIATA

cambiata — racconta Linghelli — la generazione del dopoguerra ha scavato un abisso da quelle tradizionali. I tedeschi hanno scoperto il week-end lungo, il viaggio ricorrente verso il sole del quale hanno un bisogno epidermico, la settimana corta ed anche cortissima. Secondo le loro abitudini si sono tuffati a capofitto nel nuovo corso, con serietà tutta teutonica. Spaccano il minuto, oramai, quando è l'ora di abbandonare la fabbrica. E la stessa cosa accade col calcio, un argomento che li faceva prima sorridere. Li ha visti? Ora tifano come e forse più degli italiani del Sud. Netzer od Overath? Sulla angosciosa questione una decina di tedeschi, qui in fabbrica, si sono presi a botte. Ha vinto Overath, come sapete, anche perché il biondo capelluto Sigfrido di Mönchengladbach si è fatto sorprendere, da un marito discretamente geloso, nel letto e con la donna non suoi; tutto d'un pezzo quel marito ha allora preteso da Helmuth Schöen, per soffocare lo scandalo che ne sarebbe seguito, che l'ex giocatore del Borussia fosse accantonato. «Tanto — aveva concluso con tono da intenditore — dopo averlo pagato a peso d'oro il Real Madrid non sta forse per svenderlo al migliore offerente? Overath è più forte ed assai meno capriccioso, si fidi di me...». Anche per questo Netzer, ai «mondiali», è stato protagonista d'una sola fugacissima apparizione violentemente contestata dal «clan» dei sudisti capitanati dal Kaiser Franz Beckenbauer. E, dopotutto, il risultato del «mondiale» non dà forse ragione allo sfortunato rivale in amore di Gunther Netzer? Guerra contro la castità, come insegnavano da tempo gli olandesi, anche nel «clan» dei neo campioni del mondo. La crociata è partita da Amburgo, dopo l'amara sconfitta patita dai «bianchi» ad opera dei cugini dell'Est. Cento giorni era durata la frustrazione sessuale dei tedesco-occidentali nel romitaggio di Malente, sul confine danese, dove hanno preparato il loro capolavoro. Ed allora è insorta la scienza, per



Müller e Beckenbauer «campioni del mondo» e l'azzurro Riva durante la partita Italia-Haiti; l'alto livello tecnico e agonistico dei mondiali a Monaco ha definitivamente liquidato il «calcio all'italiana».



bocca del professor Gunther Waldhein dell'Università bavarese. «Se la Germania Ovest ha perduto contro quella dell'Est — ha proclamato Waldhein con solennità — lo si deve per l'ottanta per cento alla lunga castità dei nostri campioni». Sull'onda di così autorevole giudizio è subito scattata la rivolta dei frustrati e l'austero Schöen, preso di petto in senso non soltanto metaforico e minacciato addirittura d'uno sciopero che sarebbe riuscito funesto ai destini mondiali del calcio tedesco, ha finito col cedere. La domenica 23 giugno, che consumava a Stoccarda l'ultimo atto della disastrosa partecipazione azzurra alla Coppa del mondo, è diventata in tal modo la domenica del crollo di certe inibizioni. Mogli, fidanzate ed amiche dei reclusi — in testa a tutte Ueschi Müller,

Susy Hoeness, Hildegard Breiter, Jutta Holzenbein, Brigitte Beckenbauer ed Agnes Maier —, che due giorni prima si erano presentate compatte alla redazione della «Bild Zeitung» perché appoggiasse su carta stampata le richieste dei loro mariti, entrarono trionfalmente nell'albergo di Malente. «I corridoi erano pieni di gridolini e sospiri — confiderà poi una cameriera

spagnola — e pochi nella notte hanno potuto dormire».

Nemmeno al «Mon Repos» di Ludwigsburg, molto più a Sud, si è potuto dormire in quella calda notte di giugno: colpa dei calciatori polacchi che poche ore prima avevano buttato a mare la nazionale azzurra, colpa delle centinaia di emigrati italiani che dai recessi del bel parco urlavano invettive contro i loro idoli infranti, colpa magari di certi esami di coscienza che la solitudine avrà certamente proposto ai maggiori responsabili del nostro tracollo. Sbarcata la meteora italiana, che dai *borderaux* risulta avesse consentito i maggiori incassi nel girone eliminatorio del mondiale, a convogliare verso gli stadi fiumane di tifosi e di marchi sono rimaste la nazionale olandese e quella tedesca. E se dal Brennero migliaia di lombardi, di piemontesi, di emiliani e di romani erano calati in tre successive occasioni su Monaco e Stoccarda, ad impinguare le casse degli organizzatori e a raccogliervi tanta amarezza, il primato di presenze straniere sugli spalti del «mondiale» passò subito all'Olanda che non a caso giocava le sue partite vicinissime alla propria frontiera. Biondi, rosei, massicci e pieni costantemente di birra come otri, i sostenitori dei «tulipani» varcavano in massa il confine nella notte di ogni vigilia e letteralmente occupavano le città della loro passione e della loro speranza: Gelsenkirchen, Dortmund, Hannover. Una specie di corpo d'armata motorizzato, un'orgia di giallo in marcia senz'ombra di modestia verso la gloria sportiva.

Eroi di ieri e di oggi: re Pelé, che ormai vive di ricordi e di pubblicità e Johannes Neeskens, uno dei mostri della sconvolgente nazionale olandese.



Invocavano Johannes Cruyff al pari di un dio e raccontavano dell'altro Johannes, Neeskens, imprese fiabesche. Cruyff, il re senza corona del «mondiale» 74, che è già campione di Spagna con il Barcellona; Neeskens, mostro di potenza nello



DIETRO LA FACCIATA

scatto e nel tiro, che campione di Spagna e magari d'Europa lo diventerà tra breve nelle file dello stesso Barcellona laddove a suon di milioni il «dio» l'ha fatto ingaggiare, sottraendolo all'Ajax.

Al monologo degli olandesi, che sullo scenario della grandiosa rassegna hanno esibito il miglior calcio in assoluto ed offerto lo spettacolo più incuriosente, è solo mancata l'ultima recita. Erano rimasti in verità anche troppo soli, sotto il tendone acrilico dello stadio di Monaco monopolizzato da 70 mila tedeschi, con quel Kissinger oriundo e la dolcissima Liz Taylor che dalla tribuna d'onore tifavano smaccatamente Germania e quell'arbitro inglese — che dell'attrice eternamente giovane porta il nome, anche se fa il macellaio — impegnato per 88 minuti a far dimenticare il «rigore» concesso a Cruyff e realizzato da Neeskens. Perfino Pelé, imperatore del calcio da quindici anni che di corone mondiali ne ha portate dignitosamente tre per ridursi ora all'incarnazione del Pelé-Pepsi Cola, tifava scopertamente Germania. E per due ragioni precise: che in terra tedesca egli ha allacciato affari molto redditizi e dispone da tempo di un vulcanico press-agent, che il trionfo dell'Olanda avrebbe comportato l'immediata cessione a Johannes Cruyff di quella corona (che il difensore Beckenbauer non potrà mai strappargli) cui tiene tuttora moltissimo.

In un quadro di così alto livello tecnico ed agonistico, non c'è stato posto per il calcio di casa nostra. Pretenzioso e molliccio, distorto ed anzi decisamente anacronistico nella sua impostazione tattica ispirata alla superspecializzazione dei ruoli e dei compiti (che vuol poi dire un deleterio condizionamento fisico e tecnico del calciatore professionista) il nostro sport più popolare esce dal «mondiale» con le ossa rotte. Nessun dubbio è più possibile, a giudizio degli osservatori e dei critici, sull'avvenuta morte del «calcio all'italiana»; ma le perplessità sono parecchie su come e con chi trovare il coraggio di seppellirlo.

A.T.

Ma... ARTE di un jour a tavola con un avo

di Maria Luisa Migliari

Ancora oggi, a distanza di anni, ne ricordo perfettamente cerimoniale e sostanza, in una immagine ben precisa di un'infanzia felice che ritrovo nel «dimidium» della vita.

Nella grande casa dei nonni paterni, squadrata a fortezza, si sarebbero potuti sincronizzare gli orologi sulle ore dodici, quando il mio «avo», settantotto anni compiuti e patriarca degno della migliore iconografia, era pronto per il pranzo.

Ognuno di noi al solito posto intorno alla gran tavola ovale e lui sulla sua sedia, più alta delle altre e contraddistinta da un bottone di metallo dorato sullo schienale. Soltanto quando lui era seduto potevano sedersi i fratelli, i figli (tra cui mio padre, un re nella sua azienda, ma qui sottomesso) e per ultimi i nipoti.

Quella sedia mi affascinava e al contempo mi feriva e mi chiedevo con ansia se mai avrei potuto averne una simile, tutta per me!

Sguardo vivace, fisico asciutto ed eretto, il grande vegliardo pretendeva ogni mezzogiorno la presenza in tavola di ricchi antipasti, di svariate minestre (che il più delle volte lasciavano un colorato segno sui lunghi baffoni bianchi), di pietanze elaborate, di verdure, e ancora di formaggi, frutta e dessert.

A quei tempi non era il solo ad essere così esigente a tavola: al nord, come al sud, mezzogiorno era il momento della giornata in cui tutto s'immobilizzava, anche l'aria, sino a diventare palpabile, come l'attesa dell'approccio con il cibo, divenuto simbolo e insieme vittima.

Era un'abitudine sopravvissuta, e forse l'ultima, della società borghese di provincia, che si difendeva; dove i figli erano quasi sempre allevati da avi severi e partivano, bambini con un ritardo di due generazioni.

Ho ricostruito l'episodio nella mente mille e mille volte, con particolari nuovi, ma sempre reali. Mi è stato di sprone e di guida nell'agire; ancora oggi mi sospinge con la sua



Maria Luisa Migliari è ricordata quale campionessa del gioco televisivo «Rischiatutto». Il titolo le toccò per le sue capacità e conoscenze nell'arte di far cucina. Arte che via via aveva accresciuto nel lavoro quotidiano di un suo ristorante a Calice Ligure, il Poster. Dal primo ottobre Maria Luisa Migliari dirigerà il ristorante «Il Poster Lancia» (già Lancia Pub) in piazza San Carlo nel centro di Torino.

atmosfera irreale, fuori del tempo, quale mostro preistorico o tartaruga moderna — è indifferente — che sa trasformare la sua marcia goffa o lenta in una danza, noncurante delle differenti civiltà che lo circondano.

Sono costumi di vita e di morale, che mi invitano a cucire, con l'invisibile ma resistente filo della fantasia, epoche moderne con altre primitive.

Diversi furono i pasti (non pranzi) — dettati dalle leggi del più forte e della sopravvivenza — dei primi avi, gli uomini delle caverne. Al principio sono cibi crudi, prima radici e vegetali cresciuti spontaneamente, poi carni di animali vaganti. La scoperta del fuoco li arricchisce della cottura (non ancora elaborazione) e il passo successivo è la coltura dei vegetali. Le bevande, che non siano l'acqua e il sangue degli animali, nascono quasi per caso e attraverso la fermentazione e la macerazione di sementi-fiori-frutti si ottengono le prime pozioni alcoliche, medicinali o dissetanti.

Con il progredire della civiltà, la cucina si affina, assume forma-colore-sapori perfezionati, quasi leziosi. È dei Greci,

SALSA PER BECCO E CASTRATO Ignoto, sec. XV

...Pesta nel mortaio alquanti rametti di prezzemolo e menta e salvia e rosmarino e tutte le erbe fini che puoi avere, macinale e mettilci cinnamono, chiodi di garofano e pepe, quindi stempera con l'aceto più buono che tu abbia».

NOCINO

Metto in un recipiente di vetro ben chiuso 500 gr di alcole a 60° e pari quantità di acqua ed altrettanta di noci verdi appena schiacciate con un mazzuolo. Espongo il vaso alla luce solare per 40/50 giorni. Aggiungo 20 gr di petali di rose, 10 gr di semi di finocchio, e 10 gr di coriandoli, chiodi di garofano, cannella in corteccia. Lascio in infusione per altri 10 giorni, poi filtro in una bottiglia di vetro marrone scuro.

ma ancor più dei Romani, il portare avanti questa ricerca. Il pasto principale diviene la cena (sul calare della sera, in alcuni casi si protraeva per tutta la notte) che, per la prima volta, si divide in tre momenti: antipasti — cena propriamente detta — simposio finale, senza regole né orari, con bevute a volontà. I locali, destinati al pasto della sera, sono arredati con cura particolare: disposti ad U, su tre lati, troviamo altrettanti triclinii con i commensali sdraiati, il gomito sinistro appoggiato a un cuscino, i piedi rivolti a destra e il piatto tenuto con la mano sinistra. Non vengono usati utensili per mangiare, esistono soltanto coltellacci, mestoli o tridenti per cucinare; il cibo è portato alla bocca usando la punta delle dita, come prescrive la buona educazione, e i rifiuti, gettati sul pavimento centrale, vengono ripuliti dagli schiavi.

Il cibo è particolarmente elaborato: carni di pesce, di maiale, di cervo e di asino selvatico sono le più comuni, oltre a quelle pregiate come il ghiro e la gru (chi non ricorda la favola di *Chichibio cuoco e la gru*, che per non essere scoperta e macellata nascondeva la testa nella sabbia?), le lingue di fenicottero e di pappagallo. I condimenti, variati e numerosi, ci sono tramandati da ricettari dell'epoca, come il *De re coquinaria* di Caio Apicio. Erano soprattutto a base di aceto, miele, funghi oltre a numerose erbe aromatiche e spezie, quali zenzero, coriandolo, comino, ligustico, radica, anice e menta, condimenti che per noi oggi sarebbero ostici — o perlomeno stravaganti — per il contrasto di gusti dolci, acidi, aspri ed amari.

Anche nel bere i Romani seppero eccellere. Grazie alla vicina «Campania Felix» — così la chiamavano — ubertosa e prospera, cantata da poeti e prosatori della latinità, troviamo vini tra i più grandi dell'epoca: il Falernum secco da invecchiamento, il Sorrentinum asprigno negli anni giovani, il Caecubo di gran corpo e fondo liquoroso, oltre i lodati Massico e Fundanio, il frizzantino Statanio e il Calenio, preferito da Orazio.

Presso i Romani — afferma H. Warner Allen nella sua autorevole *Storia del vino* — già esisteva, nel 750 a.C., a Cuma in un promontorio presso Napoli, la prima industria per la fabbricazione delle anfore, che rendevano possibile la lunga conservazione dei vini pregiati. Le ville patrizie avevano nella parte rustica la camera fumaria dove queste anfore venivano sistemate, riscaldate e affumicate (è il cor-

rispondente del moderno sistema di pastorizzazione a vino già imbottigliato).

Il lento risalire nei secoli bui, intorno al Mille, ci rimanda a immagini tra storia e leggenda: come la nascita delle prime locande con vitto e alloggio per uomini e animali (i nostri moderni alberghi) dietro pagamento di giusta mercede. Invero, l'ospitalità al viandante sorpreso dalla notte era, allora, sacra, inviolabile e gratuita, ma nel tempo il ripetersi di questi fatti portò qualcuno — si discute se i più probi o i più ricchi — a consegnare, a conventi prima e privati più bisognosi poi, le «regalie» per la migliore ospitalità ricevuta. Di qui l'idea e l'istituzione che accontentava pellegrino ed ospite.

Ho sentito spesso accennare al «bicchiere della staffa», con riferimento all'ultimo bicchiere che è riuscito a «scollmare» quella botte viva che è il nostro corpo. Il detto deriva invece dall'amorosa sollecitudine con la quale castellane trepidanti, informate da messi o araldi del ritorno del loro signore da guerre o lunghi viaggi, si tenevano pronte ad offrire al cavaliere polveroso, digiuno e assetato — ancora con il piede entro la staffa — il primo bicchiere di vino che, per la gran sete e il desiderio, è anche il più sconvolgente.

Nel tardo Medio Evo, filosofia, medicina e altre scienze minori — tra queste anche l'arte culinaria — rifiorirono nei monasteri ad opera dei monaci e questi, semplici cultori della natura intesa come creazione divina, furono i primi preparati ricercatori delle enormi possibilità che ci offrono le erbe.

Esistevano nei conventi «i giardini dei semplici» dove i monaci infirmarii coltivavano le erbe aromatiche (dette i «semplici» per la facilità quasi divina della loro coltura e della loro crescita) da cui ricavano gli elisir e le salse più disparate. Come una raffinata «salsa per becco e castrato» del 1400 e la ricetta del Nocino, famoso liquore, digestivo aromatico, scoperto e tramandato dai frati Trappisti).

Tra i libri di famiglia ho un trattato tascabile di erboristeria, stampato a mano su pergamena e rilegato in pelle di pecora a Venezia nel MDCLXX, intitolato *Pratica de spetiali opera* in cui, tra l'altro, si legge delli *Siroppi di cicorea con composto di rhabarbaro — di boragine e bettonica — di papaueri et liquiritia*, e oltre degli *Ogni d'aneto e di croco* (leggi zafferano), ed ancora delle *Acque di canella* ed altre ricette simili.

OSTRICHE

Sono tipi pregiati le Native di nascita inglese e le più conosciute francesi Belons e Portugaises claires.

Il periodo migliore per la loro degustazione va da settembre ad aprile. Questo il mio modo di servirle: sopra un trito di ghiaccio, aperte con l'apposito utensile al momento del consumo, mantenendo con cura il loro liquido. Ottime al naturale, si possono anche spruzzare con limone e pepe nero pestato nel mortaio, seguite da crostini di pane di segala imburrati.

A degustazione avvenuta, servo vino bianco seccissimo, sapido, prodotto in terre marine, o Champagne, ma solo di tipo brut.

Per non parlare delle raffinate usanze francesi ed italiane che in pieno Cinquecento culminarono in pranzi più o meno famosi e nel successivo Settecento vennero riportate in opere d'arte.

Si noti, per esempio, come nel menu del pranzo offerto da Andrea Doria a Carlo V — un menu ancora semplice se paragonato a quello di altre corti — gli elementi della cucina ricca si mescolino a quelli della povera e proprio da questa, traggono originalità: aragosta alla Doria cucinata con funghi, ostriche fritte, riso fritto nel burro, pepe e parmigiano, crema di fagiano alla Doria, intingolo «peverada» di quaglie, pernici con rognoni di pollo alla salsa di vino malaga e uova servite su crostini di pane fritto, innumerevoli libbre di spaghetti inzuccherati, sogliole alla Doria, cotte nel brodo di pesce e vino bianco con cetrioli, zuppa di bianchetti all'uovo, zuppa di gamberi, confetture, pinoccate, sciropi, marmellate, persiche e cotognate, sorbetti e pani dolci di vario genere.

Ripeto: paragonato alle lunghe, complicate liste rinascimentali, se si pensa che il pranzo era offerto al «maggior sole» dell'epoca, questo menu contiene, oserei dire, una sobrietà da capitani di ventura, ragione per cui sarebbe lecito credere a una diretta quanto ferrea influenza del Capitano Andrea sui suoi cuochi.

In una sua leziosa *Cena d'ostriche*, Jean François de Troy (il quadro è conservato al Museo Condé di Chantilly), pittore squisito di scene di vita sotto Luigi XV, mette in risalto la preparazione e la degustazione di questo pregiato mollusco, accompagnato dalla classica bevanda, lo Champagne, ottenuto con il metodo champenoise, che risale al 1618 ed è dovuto all'abate benedettino Dom Pérignon che nella quiete dell'Abbazia di Hautvillers ottenne il primo Champagne bianco da uve nere.

E attraverso il moraleggiante passaggio dei nostri nonni, giungiamo a noi — cittadini quasi spaziali, di ere però già perdute — che troppo sovente restiamo vittime inconsce del nostro imperante modernismo.

Troppo spesso, pur conoscendo e riconoscendo valide le antiche preparazioni e i molli ozi da quanto è invece il nostro contrario, non riusciamo a non farci prendere dalla frenesia lavorativa che più nulla concede al nostro io in fatto d'intervalli e giuste ricariche psicosomatiche.

Vuoi per eccessivo lavoro, vuoi per complesse esigenze delle nostre civiltà, siamo sollecitati oltre ogni dire e completamente dimentichi — se non per qualche rara e giusta serata tra amici — di quello che il *convivium* latino e monasteriale ci aveva voluto insegnare di giusto e di saggio.

E anch'io — nel tempo — vorrei dirvi riparliamone insieme!

M.L.M.

CHAMPAGNE E SPUMANTI CON IL METODO «CHAMPENOISE»

Ho avuto modo di visitare la Cantina Sociale di S. Maria della Versa, una fra le più antiche d'Italia, fondata nel 1905, in cui vengono prodotti spumanti con il metodo «champenoise».

Così come ho visto, queste sono le fasi della lavorazione degli spumanti in Italia (champagne in Francia) che iniziano dopo l'ottenimento del vino bianco da uve nere mediante il procedimento della vinificazione per macerazione in bianco (uve nere, pigiate e fermentate senza raspe e vinacce).

Dopo la prima fermentazione il vino viene imbottigliato e riposto ordinatamente nelle oscure cantine poste a circa 10 metri sotto il livello stradale, dove ho ammirato oltre un milione di bottiglie — coricate una sull'altra, separate da listelli di legno e sistemate in cataste alte due metri e lunghe a perdita d'occhio — lasciate in silenziosa e buia maturazione per 5 lunghi anni.

È qui, e in questo periodo, che l'azione dei fermenti del vino trasforma tutti gli zuccheri in alcol, e il gas carbonico si concentra per liberarsi poi — al momento della stappatura — sotto forma di spuma.

Le bottiglie vengono quindi portate al piano superiore e infilate, quasi orizzontali, nelle pupitre (tavole di legno forate ed appoggiate obliquamente fra di loro ad angolo di circa 30°), dove — per diversi mesi — subiscono il remuage che consiste in una lenta e parziale rotazione e verticalizzazione attorno al proprio asse — senza mai venire estratte dall'alveolo — facendo così convogliare i depositi verso il tappo.

In seguito — con mano ferma e sicura — le bottiglie sono accatastate a testa in giù, una sull'altra, in attesa della fase più spettacolare, detta degorgement, per la quale vengono inserite, per circa dieci minuti, in una cella frigorifera a — 25°C, a congelare la piccola dose di vino vicino al tappo, comprensivo della feccia.

L'estrazione del tappo, che trascina con sé le scorie gelate, l'immissione del liquido mancante con altro della stessa partita e la chiusura rapida della bottiglia con altro tappo, completano le varie fasi necessarie perché il vino — diventato spumante, in questo caso di tipo brut — arrivi sulle nostre tavole, di un color luminoso, profumato, fragrante e spumeggiante di allegria.

Un inverno morbido e Sicuro

di Lucia Sollazzo

1) 3)

La maglieria ha conquistato decisamente l'eleganza maschile.

Il pullover sostituisce le giacche sotto i mantelli, si presenta da solo nella vita di tutti i giorni.

In shetland pettinato color panna, lavorato a rilievo, il pull a sinistra su calsoni *pois-de-poule* marron e bianco; in lana marron il giaccone da indossare su camicia panna e pulllover tabacco accento dal macro-jacquard.

Per la sera in casa (foto 1) le due versioni della giacca in lana color cammello con il collo a scialle e motivi ora di coste e trecce ora di nervature.

Siamo in flanella o in vigogna i pantaloni, il contrasto è nelle camicie, beige o verde cupo, l'accordo nel papillon.

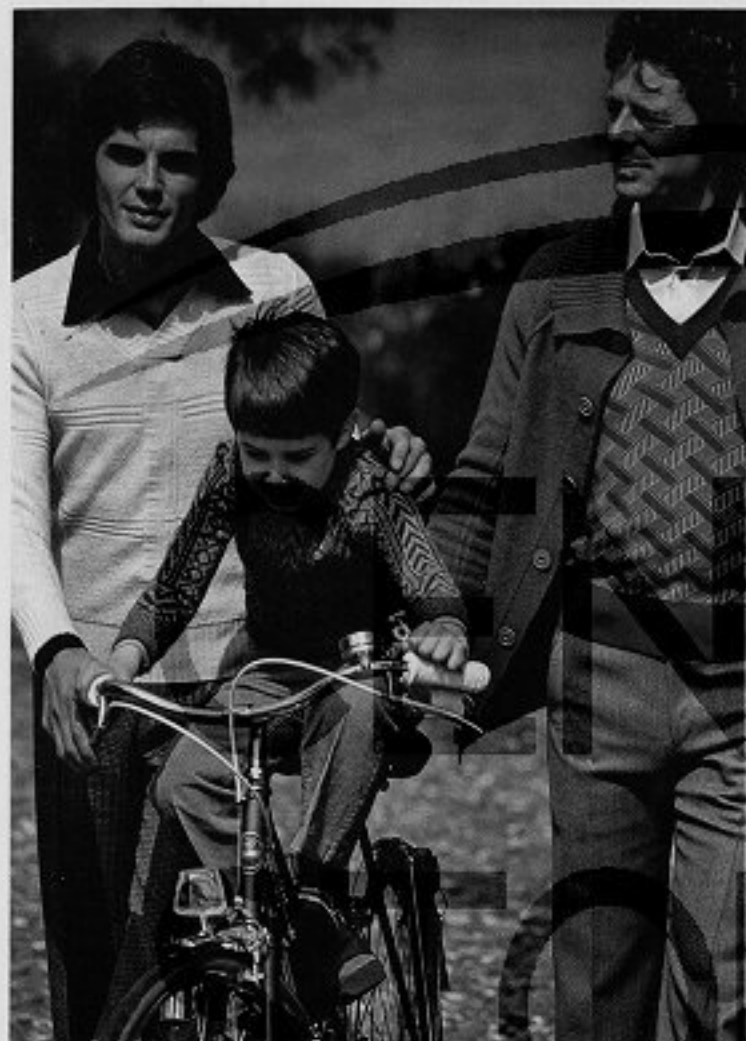
2)

Ancora *lambeswool* per le giacche e flanella per i pantaloni dell'abito spezzato.

Il beige, il marron, tinte legate all'inverno 1974-75, si fondono sul verde; ne richiamano i toni le cravatte in *cacheire* ed il gilet, raffinatamente Zegna.



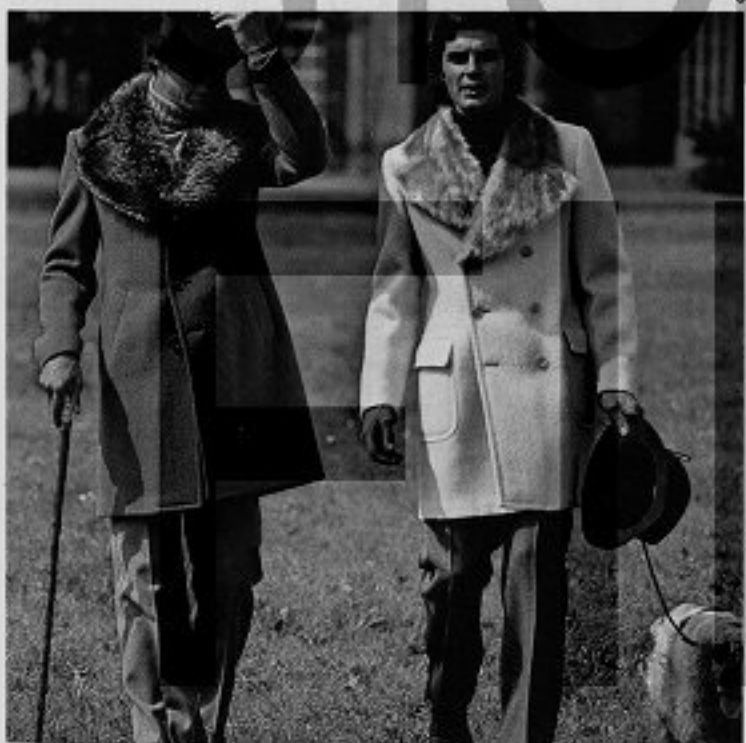
Abiti Gritti di EZ
Maglieria di EZ
Cravatte di EZ



Lane soffici, cavalry sostenuto, flanelle scattanti. La confortevole arrendevolezza del lambswool opposta al piglio secco dei cardati, alla sicura forza della vigogna. Ed a coinvolgere tessuti e tepore in un'unica immagine di morbidezza, i toni caldi del marrone e del beige, i timbri intensi dell'azzurro e del rosso, con la diversa sontuosità del verde cupo e del panna: uniti o in disegni classiche come il Principe di Galles, in inedite geometrie di losanghe e nervature.

L'inverno dell'uomo elegante 1974-75 ha una sua «allure» sportiva che bada alla comodità e non trascura accenti sofisticati ma spiritosi, dalla cravatta papillon, naturalmente in lana, al gilet; insiste sulla maglieria per i giacconi da casa e no, sulle camicie di lana e spezza continue lance in favore... dello spezzato.

Allora esplodono i giochi del colore e delle riquadrature, le cravatte in cachemire li ripetono falsandoli appena e l'atmosfera ha un'alta percentuale di libera raffinatezza nel più puro omaggio alla praticità secondo la sciolta fantasia, la calibrata visione dei tessuti, della maglieria Ermenegildo Zegna.



4) È il collo di pelliccia, ampio e importante, la nota nuova — e antica insieme — dei due mantelli corti, adatti a molte occasioni, dal tempo libero al viaggio, all'eleganza disimpegnata. Il monopetto accostato a vita, tre bottoni, in soffice lana marron sui pantaloni in cavalry beige (a sinistra) e il doppio-petto beige su pantaloni in flanelle sabbia bagnata, si indossano su pull dolce vita di colore scambiato fra beige e marron.



5) Il marron abbinato all'azzurro o al rosso nel disegno Principe di Galles o nelle riquadrature intrecciate al pied-de-poule anima le due giacche in lambswool su pantaloni in flanelle cardata. Ancora pullover in lana di tinta unita sotto le giacche e a chiudere il collo della camicia rossa, della camicia azzurra, il papillon.

— Se non ha premura,
l'informazione
gliela potrò dare
verso le 19,30.



— C'è un po'
di difficoltà
respiratoria:
dica 33 ottani.



— Nulla di grave:
si deve soltanto
riprendere dello
«shok»
da ribaltamento.



**si fa per...
sterzare**



— Quanti chilometri
fa con un litro di latte?

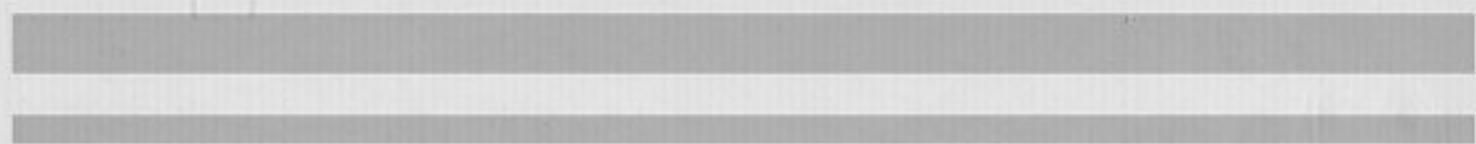


— Mi parli
del comportamento
durante i sorpassi.

CAVALLO



CENTRO
STORICO
FIAT





CENTRO

STORICO

FILIT